

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

**SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 23 SEPTEMBRE 2021 À 15 H 00**  
(Convocation du 16 septembre 2021)

Aujourd'hui jeudi vingt-trois septembre deux mil vingt et un à 15h00 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de M. Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Alexandre RUBIO, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stéphanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Eve DEMANGE, Mme Fabienne DUMAS, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Thierry MILLET, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Jérôme PEScina, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Agnès VERSEPUY.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE**

**PROCURATION :**

M. Bernard-Louis BLANC à Mme Claudine BICHET  
M. Baptiste MAURIN à M. Sébastien SAINT-PASTEUR  
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Claudine BICHET  
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Béatrice SABOURET  
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI  
M. Fabien ROBERT à M. Max COLES

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

M. Pierre HURMIC à M. Stéphane PFEIFFER de 14h50 à 15h15 le 24 septembre  
Mme Christine BOST à Mme Andréa KISS à partir de 17h45 le 23 septembre  
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Pascale BRU à partir de 14h30 le 24 septembre  
M. Patrick LABESSE à M. Alain GARNIER à partir de 19h40 le 23 septembre  
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à Mme Andréa KISS à partir de 12h00 le 24 septembre  
Mme Céline PAPIN à Mme Nadia SAADI à partir de 16h35 le 23/09  
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH à partir de 17h50 le 23 septembre  
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH à partir de 12h00 le 24 septembre  
M. Stéphane PFEIFFER à M. Stéphane GOMOT le 23 septembre  
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Nadia SAADI à partir de 18h15 le 23 septembre  
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Brigitte BLOCH à partir de 14h30 le 24 septembre  
Mme Stéphanie ANFRAY à Mme Myriam BRET le 23 septembre  
M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h00 le 23 septembre  
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE le 23 septembre  
Mme Christine BONNEFOY à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h00 le 23 septembre  
Mme Christine BONNEFOY à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h45 le 24 septembre  
Mme Simone BONORON à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 10h35 le 24 septembre  
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY à partir de 16h30 le 23 septembre  
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Amandine BETES à partir de 15h15 le 24 septembre  
Mme Fatiha BOZDAG à Mme Zeineb LOUNICI le 23 septembre

M. Alain CAZABONNE à M. Patrick BOBET à partir de 16h50 le 23 septembre  
M. Alain CAZABONNE à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 12h10 le 24 septembre  
M. Thomas CAZENAVE à M. Stéphane MARI à partir de 17h50 le 23 septembre  
Mme Camille CHOPLIN à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 23 septembre  
Mme Laure CURVALE à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH jusqu'à 15h00 le 24 septembre  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET le 23 septembre  
Mme Eve DEMANGE à Mme Laure CURVALE à partir de 17h20 le 23 septembre  
Mme Eve DEMANGE à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 11h50 le 24 septembre  
M. Christophe DUPRAT à M. Patrick BOBET le 24 septembre  
M. Olivier ESCOTS à M. Jean-Claude FEUGAS à partir de 18h20 le 23 septembre  
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 19h40 le 23 septembre  
M. Nicolas FLORIAN à M. Dominique ALCALA le 24 septembre  
Mme Françoise FREMY à M. Bruno FARENIAUX à partir de 14h30 le 24 septembre  
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Frédéric GIRO le 23 septembre  
M. Maxime GHESQUIERE à M. Didier CUGY à partir de 18h30 le 23 septembre  
M. Maxime GHESQUIERE à M. Didier CUGY à partir de 15h35 le 24 septembre  
M. Stéphane GOMOT à M. Stéphane PFEIFFER le 24 septembre  
M. Laurent GUILLEMIN à M. Alain GARNIER à partir de 18h50 le 23 septembre  
Mme Fabienne HELBIG à Mme Anne FAHMY de 17h25 le 23 septembre à 13h00 le 24 septembre  
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Anne LEPINE à partir de 19h10 le 23 septembre  
Mme Harmonie LECERF à Mme Anne LEPINE à partir de 14h30 le 24 septembre  
M. Jacques MANGON à M. Gwénaél LAMARQUE à partir de 19h40 le 23 septembre  
M. Jacques MANGON à M. Michel LABARDIN de 13h15 à 15h20 le 24 septembre  
M. Guillaume MARI à Mme Anne LEPINE le 23 septembre  
Mme Eva MILLIER à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 18h00 le 23 septembre  
Mme Eva MILLIER à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h45 le 24 septembre  
M. Jérôme PESKINA à M. Christophe DUPRAT à partir de 17h20 le 23 septembre  
M. Jérôme PESKINA à M. Dominique ALCALA à partir de 14h30 le 24 septembre  
M. Michel POIGNONEC à M. Patrick PUJOL à partir de 19h20 le 23 septembre et jusqu'à 14h00 le 24 septembre  
M. Patrick PUJOL à M. Patrick BOBET à partir de 14h30 le 24 septembre  
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h45 le 24 septembre  
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 18h00 le 23 septembre  
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 15h00 le 24 septembre  
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 23 septembre  
Mme Nadia SAADI à M. Olivier CAZAUX jusqu'à 14h30 le 24 septembre  
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Kévin SUBRENAT à partir de 17h20 le 23 septembre  
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Max COLES à partir de 10h30 le 24 septembre  
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA jusqu'à 16h15 le 23 septembre  
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA jusqu'à 12h30 le 24 septembre  
M. Thierry TRIJOULET à Mme Nathalie LACUEY à partir de 16h30 le 23 septembre  
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Fabienne DUMAS le 24 septembre

**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.**

Les dispositions exceptionnelles issues de la Loi n°2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire s'appliquent à la présente séance. Il est notamment fait application des dispositions de l'article 6 relatives au calcul du quorum et aux pouvoirs.

*LA SÉANCE EST OUVERTE –15 HEURES 05*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Si vous voulez bien prendre place, que l’on puisse débiter la séance.

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

Jean-Jacques PUYOBRAU sera le secrétaire de séance et Madame Claude MELLIER sera la secrétaire adjointe.

### **ADOPTION DES PROCES-VERBAUX**

D’abord, les informations habituelles. Je soumetts à votre appréciation les PV des séances du 25 juin et du 9 juillet 2021. Est-ce qu’il y a des observations ? Je n’en vois pas.

Les procès-verbaux sont adoptés sans observation.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Donc, je donne tout de suite la parole au secrétaire de séance, Jean-Jacques PUYOBRAU.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci Monsieur le Président.

Quelques annonces, à savoir :

- La délibération n°18 : Bordeaux Bicycletterie au 73 rue de la Rousselle pour l’acquisition auprès d’InCité du garage à vélos aménagé dans l’immeuble bâti, cadastré, etc. Ce projet de délibération est retiré de l’ordre du jour.
- L’affaire n°2 portant sur les représentations est déposée sur table.
- Les affaires n°22 et 116 portent sur des désignations, les noms proposés figurent sur le document qui est joint à l’ordre du jour du Conseil.
- L’affaire n°118 porte sur une désignation inscrite dans le projet de rapport publié sur le portail des élus.
- Enfin pour l’affaire n°102 concernant l’élection des représentants de la Commission pour l’attribution des contrats de concession d’aménagement relative à la requalification du Centre historique de Bordeaux, les noms des 6 titulaires et 5 suppléants seront énoncés par le Président au cours de la séance.

Voilà pour les annonces.

## **Affaires regroupées :**

- ✓ Délégation de Monsieur Alain ANZIANI : affaire n 4,
- ✓ Délégation de Madame Christine BOST : affaires n° 5 à 8, 11 à 18,
- ✓ Délégation de Monsieur ROSSIGNOL-PUECH : affaire n°19,
- ✓ Délégation de Monsieur Stéphane DELPEYRAT : affaires n°21, 22, 24, 28 à 33, 36,
- ✓ Délégation de Madame Véronique FERREIRA : affaires n° 39 à 69,
- ✓ Délégation de Monsieur Alain GARNIER : affaires n°71 à 79,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-François EGRON : affaires n°82, 84 à 86,
- ✓ Délégation de Madame Sylvie CASSOU-SCHOTTE : affaires n°91 à 93 et 95,
- ✓ Délégation de Madame Brigitte TERRAZA : affaire n 97,
- ✓ Délégation de Madame Claudine BICHET : affaires n°99 et 100,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-Jacques PUYOBRAU : affaires n°101, 104 à 108,
- ✓ Délégation de Madame Claude MELLIER : affaires n 110 et 111,
- ✓ Délégation de Madame Brigitte BLOCH : affaires n 113 à 117,
- ✓ Délégation de Madame Béatrice DE FRANÇOIS : affaires n 118, 121 et 122,
- ✓ Délégation de Madame Céline PAPIN : affaire n°123,
- ✓ Délégation de Madame Andréa KISS : affaires n° 124 à 132,
- ✓ Délégation de Monsieur Patrick PAPADATO : affaires n°133 à 139,
- ✓ Délégation de Madame Delphine JAMET : affaires n°141 et 142,
- ✓ Délégation de Monsieur Stéphane PFEIFFER : affaires n°144 à 146,
- ✓ Délégation de Madame Isabelle RAMI : affaires n<sup>os</sup> 148 et 149.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Sur ces 114 affaires regroupées, est-ce qu'il y a des observations des groupes ?

**Madame Laure CURVALE**.

**Mme Laure CURVALE** : Oui Monsieur le Président, c'est pour signaler que je vais m'abstenir sur une affaire dont je n'arrive plus à retrouver le numéro, mais qui doit être dans les dossiers présentés par Madame BOST, « Pessac, Opération d'aménagement, le Pontet sud avenue Bougnard, déclassement par anticipation d'une entreprise de 1 259 m<sup>2</sup> ». Excusez-moi, je ne retrouve pas le numéro dans l'ordre du jour.

**Mme Christine BOST** : C'était la 14.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Monsieur DUPRAT.

**M. Christophe DUPRAT** : Oui, Monsieur le Président, je ne prendrai pas part au vote sur l'affaire n° 118 concernant la désignation du Directeur de la régie Metpark.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Bien noté. C'est normal.  
**Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : Bonjour à toutes et tous. Ma liste est longue comme d'habitude, mais je n'ai pas tout suivi. J'essaie de recopier sur le document des affaires groupées pour pouvoir gagner du temps, mais cela va être un peu difficile avec mon fichier précédent.

Juste une petite remarque avant, je suis élu tout seul pour Bordeaux en luttant, je n'ai pas de groupe et donc je n'ai pas de collaborateur ou de collaboratrice. Je dis cela pour voir si ce ne serait pas possible parce que j'ai l'impression d'être un sous-élu avec l'incapacité de pouvoir faire face à tout le travail qu'il y a. On a reçu 149 délibérations, ce qui correspond à peu près, d'après mes comptes, à plus de 4 500 pages, et franchement, ni moi, ni mes copains, mes copines autour, on a réussi à faire le boulot. On ne peut pas tout lire. On ne peut pas tout voir. Cela explique qu'il y a pas mal de délibérations sur lesquelles on s'abstient parce que l'on ne se sent pas capable de voter. Il y en a d'autres où on s'abstient parce que l'on fait le choix de s'abstenir, mais sinon il y a beaucoup d'abstentions qui sont liées au fait que l'on n'a pas pu lire totalement les délibérations, et donc on est dans l'incapacité de pouvoir avoir un avis tranché. Je tenais à le signaler parce que cela pose quand même un petit problème démocratique de se retrouver à avoir un travail comme cela en une semaine et de ne pas avoir les moyens et le temps de faire face à tout cela. Je ne sais pas si je suis le seul. Cela m'étonnerait quand même, mais en tout cas, c'est important à signaler.

J'ai vu qu'il n'y avait pas de syndicat pour les élus isolés, mais quelque part, j'ai une petite revendication : s'il était possible d'avoir une collaboration technique qui, à un moment donné, permet de déblayer le terrain, on ne serait pas contre. Je lance un appel à la solidarité de mes camarades élus.

Maintenant, je vais lire les délibérations qui sont groupées, sur lesquelles on ne vote pas pour.

Abstention : 5, 6, 8, 13, 14 à 17, 21 et 22, 33, 36, 43, 44, 48, 50 et 51, 53, 58, 59, 62, 72 à 79, 85, 86, 91 à 93, 97, 101, 104, 108, 110, 117, 118, 123 à 125, 130 à 132, 139, 141, 142, 144, 146.

Contre : 24, 28, 41, 71, 99, 111, 116, 121, 122, 126, 128.

Pour : 30, 31, 32, 39, 57, 100, 114.

Voilà, désolé pour le temps.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Bien noté.  
**Monsieur Olivier ESCOTS.**

**M. Olivier ESCOTS** : Merci. Concernant le groupe Communiste, on vote contre sur les délibérations 41, 43, 44, 48, 50, 52, 58, 59 et 62. Il s'agit de dossiers de VEFA (Vente en l'état de futur achèvement). Également une abstention sur la délibération 118.  
Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. **Monsieur Thierry MILLET.**

**M. Thierry MILLET** : Oui, **Monsieur le Président**, mes chers collègues, 2 votes, la question n°5 : le Programme « Habiter, s'épanouir » qui est un intitulé qui correspond assez mal à la piètre façon d'urbaniser la commune, je voterai contre. Et je m'abstiendrai sur la question n°45.

**M. le Président Alain ANZIANI** : C'est noté. **Madame BOST.**

**Mme Christine BOST** : Oui, Monsieur le Président, les délibérations n°6 et n°13 sont placées sous la délégation de Monsieur PUYOBRAU, et pour ma part, je ne prendrai pas part au vote sur ces délibérations. Une erreur d'aiguillage.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres observations ? Je n'en vois pas. Sous ces réserves, les délibérations sont adoptées.

**M. ANZIANI**

**(n°4) Liste des arrêtés pris par le Président de la Métropole - Communication**

**Communication effectuée**

**Mme BOST**

**(n°5) Mérignac - Programme Habiter, s'épanouir - Opération d'aménagement Mérignac Soleil Chemin Long - Clôture et bilan de la concertation préalable au titre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) - Décision - Autorisation**

**Majorité**

**Abstention : Monsieur POUTOU;**

**Contre : Monsieur MILLET**

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

**(n°6) Eysines- ZAC Carès Cantinolle. CRFA 2020 - Approbation - Décision - Autorisation**

**Unanimité des suffrages exprimés**

**Abstention : Monsieur POUTOU**

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

**Mme BOST**

**(n°7) Opération d'aménagement d'intérêt métropolitain (OAIM) Parc naturel et agricole métropolitain des Jalles - Déclaration de projet - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme BOST**

**(n°8) Convention de mise en état correct et de transfert du groupe scolaire Malartic entre Bordeaux Métropole et la ville de Gradignan - Approbation - Autorisation**

**Unanimité des suffrages exprimés**

**Abstention : Monsieur POUTOU**

**Mme BOST**

**(n°11) Lormont - 55 rue de Sourbes - Acquisition de la propriété des Consorts DARRIGO cadastrée AT 141, 142, 143, 144, 145, 146 et 147 - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme BOST**

**(n°12) PESSAC - Programme ' Habiter, s'épanouir ' - Opération d'aménagement Le Pontet Sud - avenue Bournard - déclassement par anticipation d'une emprise de 1 259 m², supportant un terminus de bus urbains à détacher des parcelles EW 329 et EW 331 - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°13) PESSAC - Programme ' Habiter, s'épanouir ' - Opération d'aménagement Le Pontet Sud - Cession d'un tènement foncier sis avenue de Bougnard, avenue de Saige, avenue du Maréchal Lyautey et rue du Serpent à la Fabrique de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU  
Ne prend pas part au vote : Madame BOST

**Mme BOST**

(n°14) Pessac - Opération Fab - Avenue de Magellan - Déclassement par anticipation d'une emprise de 30 m<sup>2</sup> supportant un poste de transformation électrique à détacher de la parcelle cadastrée EP 5 - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Madame CURVALE, Monsieur POUTOU

**Mme BOST**

(n°15) Pessac - Programme "Habiter, S'épanouir, 50 000 logements accessibles par nature" - Secteur Haut Lévêque - Ilot Chanoine-Lillet - Cession de parcelles à la Société Véalis - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme BOST**

(n°16) Bruges - Secteur Terrefort - Modification du taux et du périmètre de Taxe d'aménagement majorée (TAM) - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme BOST**

(n°17) Convention de gestion et de transfert entre Bordeaux Métropole et les villes partenaires pour les équipements scolaires métropolitains existants - Approbation - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme BOST**

(n°18) Bordeaux - Bicycletterie - 73, rue de la Rousselle - Acquisition auprès d'In Cité du garage à vélos aménagé dans l'immeuble bâti cadastré HE 93 - Décision - Autorisation

Affaire retirée

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°19) Prêt de vélo métropolitain - Dispositif pour les résidents impactés par les travaux d'infrastructure pour la réalisation des transports collectifs en site propre - Périmètre supplémentaire - Décision - Adoption

Unanimité

**M. DELPEYRAT**

(n°21) Opération campus Bordeaux - participation financière de Bordeaux Métropole à l'aménagement des espaces publics sur le secteur "Montaigne-Montesquieu" à Pessac - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. DELPEYRAT**

(n°22) Dispositif de soutien à la mobilité courte durée des doctorants de la métropole bordelaise - Désignation d'un représentant - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Désignation effectuée  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. DELPEYRAT**

(n°24) Villenave d'Ornon - Cession d'un terrain d'environ 5 675 m<sup>2</sup> à la société "le village entreprises Villenave" - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**M. DELPEYRAT**

(n°28) Congrès et expositions de Bordeaux (CEB) - Aide à l'immobilier d'entreprise 2021 - Convention - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**M. DELPEYRAT**

(n°29) Groupement d'intérêt public - Groupement politique de la ville - GIP-GPV - Programme d'actions 2021 - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DELPEYRAT**

(n°30) Ecole supérieure des Beaux Arts de Bordeaux - Subvention annuelle de Bordeaux Métropole - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DELPEYRAT**

(n°31) Cap Sciences - Convention triennale - Subventions de fonctionnement et d'investissement 2021 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DELPEYRAT**

(n°32) Association SoFilm Summercamp - Année 2021 - Subvention de Bordeaux Métropole - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DELPEYRAT**

(n°33) Arc sud développement - Création d'un espace de coworking - Subvention d'investissement - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. DELPEYRAT**

(n°36) Soutien au bâtiment Totem - Entrepreneuriat étudiant - Subvention d'investissement - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme FERREIRA**

(n°39) SAINT-MEDARD-EN-JALLES - SCP d'HLM Le Toit Girondin - Opération Les Jardins de Lola Charge foncière et construction de 3 logements individuels locatifs sociaux, sis, 48 rue Debussy - Emprunts d'un montant global de 438 841 euros des types PLAI et PLUS auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°40) BEGLES - SA d'HLM Vilogia - Réhabilitation de 41 logements, résidence Terre Neuvas, 19 avenue Duhourquet - Emprunts des types PAM éco-prêt, PAM taux fixe et PHB d'un montant global de 2 546 817 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°41) BORDEAUX - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et acquisition en VEFA de 20 logements collectifs locatifs, opération "Innlove", quai de Brazza - Emprunts d'un montant total de 2 225 969 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS, Monsieur POUTOU

**Mme FERREIRA**

(n°42) SA d'HLM Foncière Médico-Sociale ENEAL - Soutien apporté par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et Action Logement, en raison de la crise sanitaire liée à la COVID 19, pour diverses opérations sur le territoire métropolitain - Emprunt de 507 500 euros, de type PHB 2.0 Chantiers, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°43) BORDEAUX - SA d'HLM ICF ATLANTIQUE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 95 logements collectifs locatifs, ZAC Garonne Eiffel, boulevard Joliot Curie, résidence "Belvédère" - Emprunts d'un montant total de 10 150 766 euros, des types PLAI, PLUS, PLS, CPLS et Booster, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU

Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS

**Mme FERREIRA**

(n°44) PAREMPUYRE - Aquitanis, OPH de Bordeaux Métropole - Acquisition en VEFA de 5 logements individuels locatifs sociaux, opération Les Villas Pourpres 2, 25/27 rue de Crébadin - Emprunts des types PLAI, PLUS et PHB 2.0 d'un montant global de 679 454 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU

Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS

**Mme FERREIRA**

(n°45) MERIGNAC - SCP d'HLM Le Toit Girondin - Charge foncière et construction de 20 logements collectifs locatifs destinés à la location accession, opération Ardillos bât C1, résidence Lonca, rues Elysée Reclus et Camille Goillot - Emprunt de 3 142 900 euros à contracter auprès de Caisse d'Epargne Aquitaine Poitou-Charentes - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MILLET

**Mme FERREIRA**

(n°46) SA d'HLM DOMOFRANCE - Soutien apporté par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et Action Logement, en raison de la crise sanitaire liée à la COVID 19, pour diverses opérations sur le territoire métropolitain - Emprunts d'un montant total de 5 303 500 euros, des types PHB 2.0 Chantiers - Accession sociale et PHB 2.0 Chantiers, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°47) BORDEAUX - SA d'HLM Immobilière Atlantic Aménagement - Charge foncière et construction de 15 logements collectifs locatifs sociaux, opération Ilot Lentillac, rue Domaine Devienne - Emprunts de type PLS d'un montant global de 2 103 297 euros à souscrire auprès de l'établissement bancaire La Banque Postale - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

**(n°48) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM Immobilière Atlantic Aménagement - Charge foncière et acquisition en VEFA de 10 logements collectifs locatifs sociaux, Opération Pas de la Côte, Chemin du Pas de la Côte - Emprunts de type PLS d'un montant global de 1 112 097 euros à souscrire auprès de l'établissement bancaire La Banque Postale - Garantie - Décision Autorisation**

**Majorité  
Abstention : Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°49) GRADIGNAN - SA d'HLM Mésolia Habitat - Charge foncière et construction en MOD de 86 logements collectifs locatifs étudiants, sis, 12 rue Naudet - Emprunts des types PLS, complémentaire au PLS et PHB 2.0 d'un montant global de 3 966 000 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°50) BORDEAUX - Aquitanis, OPH de Bordeaux Métropole - Acquisition en VEFA de 31 logements collectifs locatifs sociaux, sis, opération Tribéqua, Zac Saint-Jean Belcier, rue d'Armagnac - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant global de 3 782 548 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Majorité  
Abstention : Monsieur POUTOU  
Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°51) GRADIGNAN - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 147 logements étudiants collectifs locatifs, rue de Naudet - Emprunts d'un montant total de 7 296 000 euros, des types PLS, CPLS et PHB 2.0, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation**

**Majorité  
Abstention : Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°52) MARTIGNAS-SUR-JALLE - SA d'HLM NOALIS - Charge foncière et acquisition en VEFA de 5 logements collectifs locatifs, avenue du Colonel Bourgoïn - Emprunts d'un montant total de 398 218 euros, de type PLS, auprès de La Banque Postale - Garantie - Décision - Autorisation**

**Majorité  
Abstention : Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°53) Régularisation financière des charges supportées par Bordeaux Métropole pour le compte de la ville de Bordeaux - Décision - Autorisation**

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

**Mme FERREIRA**

**(n°54) PAREMPUYRE - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et construction de 17 logements collectifs locatifs, opération "Les Venelles", 21, avenue Durand Dassier - Emprunts d'un montant total de 2 544 092 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°55) TALENCE - Aquitanis OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et construction de 50 logements collectifs locatifs sociaux, opération Chromatik, rue François Rabelais - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant global de 5 644 175 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°56) BORDEAUX - SA d'HLM Mésolia Habitat - Acquisition amélioration d'un immeuble comprenant 4 logements collectifs locatifs sociaux, sis, 122 rue Kléber - Emprunts d'un montant global de 511 403 euros, des types PLAI, PLUS, PHB 2.0 et Booster auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°57) BORDEAUX - Aquitanis, OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et construction de 35 logements collectifs locatifs sociaux, sis, opération Combo, ilot A7-D1, 93 Quai de Brazza - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant global de 5 591 164 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°58) BEGLES - SA d'HLM Immobilière Atlantic Aménagement - Acquisition en VEFA de 24 logements collectifs locatifs sociaux, sis, rue Gaston Monmousseau - Emprunt de type PHB 2.0 d'un montant de 156 000 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Majorité  
Abstention : Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°59) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 39 logements collectifs locatifs, rue du Tronquet, "Château Beunon" - Emprunts d'un montant total de 3 390 762 euros, des types PLAI, PLUS, Booster et PHB 2.0, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation**

**Majorité**

**Abstention : Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°60) BRUGES - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 10 logements individuels locatifs, rue des Ecoles - Emprunts d'un montant total de 1 513 463 euros, des types PLAI, PLUS et Booster, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°61) SA d'HLM CLAIRSIENNE - Soutien apporté par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et Action Logement, en raison de la crise sanitaire liée à la COVID 19, pour diverses opérations sur le territoire métropolitain - Emprunt de 2 865 000 euros, de type PHB 2.0 Chantiers, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°62) SAINT-MEDARD-EN-JALLES - SA d'HLM IMMOBILIERE ATLANTIC AMENAGEMENT - Acquisition en VEFA de 10 logements collectifs locatifs sociaux, sis, Allée du Pont de la Pierre - Emprunts des types PLAI, PLUS, Booster et PHB 2.0 d'un montant global de 1 032 661 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Majorité**

**Abstention : Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS**

**Mme FERREIRA**

**(n°63) ARTIGUES-PRES-BORDEAUX - SA d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 32 logements locatifs sociaux, opération 4 Journaux, sis, 1 à 21 impasse René Dumont - Emprunts d'un montant global de 3 513 232 euros des types PLAI, PLUS et Booster auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

**(n°64) BORDEAUX - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 82 logements collectifs locatifs, quai de Brazza - Emprunts d'un montant total de 11 531 941 euros, des types PLAI, PLUS et Booster, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme FERREIRA**

(n°65) SAINT-MEDARD-EN-JALLES - Aquitanis, OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et construction de 13 logements collectifs locatifs sociaux, sis, rue Frédéric Thévenard - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant global de 1 803 884 euro auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°66) BORDEAUX - SCIC d'HLM AXANIS - Construction de 34 logements collectifs en location-accession, rue du Docteur Yersin, opération "Duetto" - Emprunt de 5 000 000 euros, de type PSLA, auprès de ARKEA Banque Entreprises et Institutionnels - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°67) BORDEAUX - Aquitanis, OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et construction de 41 logements collectifs locatifs sociaux, sis, opération Paul Boncour tranche 1, rue Raymond Lavigne - Emprunts des types PLAI, PLUS et PLS d'un montant global de 5 411 835 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°68) BORDEAUX - Aquitanis, OPH de Bordeaux Métropole - Acquisition amélioration d'un logement individuel locatif social, sis, 71 rue Edouard Mayaudon - Emprunts de type PLAI d'un montant global de 186 770 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme FERREIRA**

(n°69) BORDEAUX - SA D'HLM Vilogia - Charge foncière et construction de 98 logements sociaux collectifs locatifs, sis, opération Les Jardins de Nartia, Zac Belcier, rue de la Seiglière - Emprunts des types PLAI, PLUS et Booster d'un montant global de 13 907 761 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. GARNIER**

(n°71) Soutien à l'économie de proximité - Convention de partenariat 2021 avec la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux Gironde (CCIBG) - Programme d'actions - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**M. GARNIER**

(n°72) Soutien à l'économie de proximité - convention de partenariat 2021 avec la Chambre de métiers et de l'artisanat de Nouvelle-Aquitaine - Gironde - Programme d'actions - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. GARNIER**

**(n°73) Ville d'Ambarès-et-Lagrave - Soutien à l'économie de proximité - Participation de Bordeaux Métropole à la réalisation d'études de diagnostic et de programmation commerciale du centre - Subvention - Décision - Autorisation**

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

**M. GARNIER**

**(n°74) Economie sociale et solidaire - Aide de Bordeaux Métropole à l'investissement immobilier à la Coopérative d'activités et d'emploi (CAE) Coop et Bât pour son projet de siège social sur la commune de Bassens - Décision - Autorisation - Convention**

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

**M. GARNIER**

**(n°75) Economie sociale et solidaire - Aide de Bordeaux Métropole à l'investissement immobilier pour l'extension du supermarché coopératif et participatif Supercoop à Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation**

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

**M. GARNIER**

**(n°76) Blanquefort - Projet de création d'un tiers-lieu - Cofinancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité - Fonds de concours - Décision - Autorisation**

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

**M. GARNIER**

**(n°77) Economie sociale et solidaire - Soutien au Dispositif local d'accompagnement (DLA) - Convention de partenariat 2021 entre Bordeaux Métropole et l'Institut de formation et d'appui aux initiatives de développement (IFAID) - Convention - Décision - Autorisation**

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

**M. GARNIER**

**(n°78) Economie sociale et solidaire (ESS) - Financement métropolitain de l'étude 2021 du Labo de l'ESS intitulée "ESS et urbanités - Pour des métropoles low tech et solidaires" - Subvention - Décision - Autorisation**

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

**M. GARNIER**

**(n°79) Economie sociale et solidaire (ESS) - Subvention de fonctionnement à l'Association territoires et innovation sociale (ATIS) pour la mise en œuvre de son programme 2021 sur la coopération d'acteurs ESS - Subvention - Décision - Autorisation**

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

**M. EGRON**

(n°82) Remises gracieuses trop perçu rémunération - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°84) Constitution d'un groupement de commandes pour la fourniture de vêtements de travail et d'équipements de protection individuelle - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°85) Détermination des ratios d'avancement de grade et d'accès à des échelons spéciaux - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. EGRON**

(n°86) Formations internes - Principes d'organisation - Charte des formateurs - Indemnisation des formateurs internes - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

(n°91) Plan d'adaptation et de gestion du réseau des jalles du marais de la Presqu'île d'Ambès pour l'évacuation des eaux d'inondations fluviales : Déclaration d'Intérêt Général et Enquête Publique - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

(n°92) Projet d'étude Diagnostic vers l'amont des 5 bassins de collecte des stations d'épuration de Bordeaux Métropole - Convention de reversement de subvention entre Bordeaux Métropole et la SABOM - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

(n°93) Approbation des statuts du Syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable (SIAO) de Carbon-Blanc - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

(n°95) Présentation des Rapports annuels des délégataires (RAD) 2020 des services publics de l'eau potable, de l'assainissement collectif des eaux usées et de gestion des eaux pluviales urbaines - Information

Communication effectuée

**Mme TERRAZA**

(n°97) Gradignan - Contrat de codéveloppement 2018-2021 - Requalification du Château de l'Ermitage - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme BICHET**

(n°99) Subvention à l'association Impact Summit pour l'organisation du World impact Summit, sommet international des solutions pour la planète - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme BICHET**

(n°100) Attribution d'une subvention à la SAS CMLX PROD pour l'organisation du festival CLIMAX

Unanimité

**M. PUYOBRAU**

(n°101) Projet de renouvellement urbain du quartier de l'Avenir à Bassens - Convention de renouvellement urbain du secteur Prévert - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. PUYOBRAU**

(n°104) Projet de renouvellement urbain du quartier Carriet à Lormont - Bilan de la concertation- Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. PUYOBRAU**

(n°105) ADIL 33 - Année 2021 - Subvention de fonctionnement - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PUYOBRAU**

(n°106) Fonds d'aide aux jeunes (FAJ) - Epicerie solidaire des Capucins - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PUYOBRAU**

(n°107) Association solidaire pour l'Habitat (SOLIHA) - Année 2021 - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PUYOBRAU**

(n°108) Fonds d'aide aux jeunes (FAJ) - Avenant au règlement d'intervention - Décision  
- Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme MELLIER**

(n°110) Halte de Talence La Médoquine : assistance technique pour la reprise d'études  
préliminaires - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme MELLIER**

(n°111) RER Métropolitain - Convention de financement des études d'avant-projet,  
ainsi que de projet pour le volet programme de signalisation, relatives à la création d'un  
origine/terminus à Arcachon - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme BLOCH**

(n°113) Lettres du monde - Année 2021 - Subvention d'aide à une manifestation-  
Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme BLOCH**

(n°114) Nuit des bibliothèques - Année 2021 - Subvention d'aide à une manifestation-  
Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme BLOCH**

(n°115) Subventions 2021 - Manifestations culturelles dans le cadre des contrats de  
codéveloppement - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme BLOCH**

(n°116) La Fondation pour la culture et les civilisations du vin - Subvention  
d'investissement 2021 - Convention - Désignation d'un représentant de Bordeaux Métropole  
au sein du Conseil d'administration de la Fondation - Décision - Autorisation

Majorité Désignation effectuée  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme BLOCH**

(n°117) Equipement d'intérêt métropolitain - Commune de Talence - Réhabilitation du  
stade Pierre Paul Bernard - Budget du programme et appels de fonds - Décision -  
Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme DE FRANÇOIS**

(n°118) Régie personnalisée METPARK- Désignation du directeur - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Désignation effectuée  
Abstention : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS, Monsieur POUTOU

Ne prend pas part au vote : Monsieur DUPRAT

**Mme DE FRANÇOIS**

(n°121) Forfaits de post-stationnement - Affectation des recettes 2021 aux dépenses de mobilité portées au budget annexe transports - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme DE FRANÇOIS**

(n°122) Convention de délégation de service public du 29 juin 2000 pour la réalisation et l'exploitation de parcs de stationnement - BP3000/CUB devenue Bordeaux Métropole - Avenant relatif à la modification du schéma actionnarial de BP3000, au Règlement général sur la protection des données (RGPD) et actualisations - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme PAPIN**

(n°123) Solidarité internationale eau et assainissement - Années 2021-2022 - Subventions pour des projets associatifs - Décision - Autorisation -

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°124) Le Taillan-Médoc : Aménagement du chemin de la Plante du Bois des Ormes (entre l'avenue de La Boétie et le parking du groupe scolaire): Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°125) Parempuyre - Aménagement de la rue Léonce Dupeyrat (entre les rues des Ardillères et de Caillavet) - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°126) Protocole transactionnel n°2 - Marché n°2018 - E0163M - Travaux de voirie et d'entretien de l'espace public - Lot 1 Pôle territorial de Bordeaux - Chantier rues Audeguil / De Sourdis - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°127) Eysines - Requalification de l'avenue du Taillan-Médoc - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme KISS**

(n°128) Protocole transactionnel - Marché n°2018-E0163M- Travaux de voirie et d'entretien de l'espace public - Lot 1 - Pôle territorial de Bordeaux - Chantier rue du Pas Saint Georges - Décision - Autorisation

Majorité  
Contre : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°129) GRADIGNAN - Cours du Général de Gaulle - Secteur Nord (de l'avenue Favard à la rue des Lauriers). Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme KISS**

(n°130) Protocole transactionnel n°1 - Marché n° 2017-F0543M - Travaux de voirie et d'entretien de l'espace public - Lot 9 Chantiers à Bordeaux Rue Ravez et Rue Eugène Leroy.

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°131) Bouliac - Côte de Bouliac - Aménagement de trottoirs (tronçon compris entre les avenues du Domaine du Parc de Vialle et de la Belle Etoile) - Fonds de concours au titre de l'éclairage public - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme KISS**

(n°132) Convention cadre de partenariat de recherche et développement portant sur la sécurité routière et les nouvelles mobilités avec le CEREMA (Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. PAPADATO**

(n°133) Bruges - Animation du site Natura 2000 des Marais de Bruges par Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PAPADATO**

(n°134) Convention de recherche et développement pour l'encadrement du projet de recherche ' Détermination des mécanismes de transfert de pesticides organochlorés vers des cucurbitacées et remédiation de sols agricoles contaminés en zone maraîchère ' - Avenant n° 1 à la convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PAPADATO**

(n°135) Communes de Bassens, Floirac, Lormont et Cenon - Grand Projet des Villes Rive Droite - Plan de gestion intercommunal du Parc des Coteaux - Contrat de codéveloppement 2018-2020 - Avenant 2021 - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PAPADATO**

(n°136) Villenave d'Ornon - Plan de gestion de l'Espace naturel sensible de la vallée de l'Eau Blanche (année 2021) - Contrat de co-développement 2018-2020 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PAPADATO**

(n°137) Commune de Villenave d'Ornon - Projet d'extension des jardins familiaux de Baugé - Contrat de codéveloppement 2018/2020 - Avenant 2021 - Subvention d'aide à l'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PAPADATO**

(n°138) Subvention exceptionnelle de Bordeaux Métropole au Syndicat des Marais Bordeaux Bruges - Réparation d'urgence du système d'alimentation de la réguette de Langlet - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PAPADATO**

(n°139) Groupement d'intérêt public Grand projet de villes (GIP-GPV) - Parc des Coteaux - Plan de gestion intercommunal : animation et valorisation de la démarche en matière de communication - Eco-pâturage intercommunal - Contrats de codéveloppement 2018-2020 - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme JAMET**

(n°141) Adhésion à la FNCCR (Fédération nationale des collectivités concédantes et régies) - compétence numérique - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme JAMET**

(n°142) Digital Aquitaine - Subvention de fonctionnement 2021 - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. PFEIFFER**

(n°144) Fixation de la redevance pour les Espaces temporaires d'insertion (ETI) et les Logements temporaires d'insertion (LTI) pour 2021 et élaboration d'une convention de mandat - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**M. PFEIFFER**

(n°145) Tarification spéciale du droit de place et d'accès aux fluides en site provisoire aménagé pour l'accueil de résidents d'une aire permanente d'accueil métropolitaine en travaux de longue durée - Décision- Autorisation

Unanimité

**M. PFEIFFER**

(n°146) Aire de Grand Passage estival de Bordeaux Métropole - Adoption du règlement intérieur et actes connexes (convention d'occupation temporaire, état des lieux) - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur POUTOU

**Mme RAMI**

(n°148) Subvention des 4 maisons de mobilité (Cycles et Manivelles, Léon à Vélo, Etu Récup, Vélo Cité) - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme RAMI**

(n°149) Subvention de fonctionnement - Association Vélo-Cité 2021 - Décision - Autorisation

Unanimité

**Affaires non regroupées :**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Monsieur le Président, il nous reste donc 34 affaires dégroupées.

Je vais citer la première, sous l'égide de Monsieur le Vice-président, ROSSIGNOL-PUECH, à savoir le Schéma des mobilités – Une réponse adaptée à chaque territoire avec des modes de déplacements diversifiés.

### **M. ROSSIGNOL-PUECH**

**(n°1) Schéma des mobilités - Une réponse adaptée à chaque territoire avec des modes de déplacements diversifiés -Décision - Adoption**

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je voudrais commencer d'ailleurs par adresser à mon tour des remerciements à tous ceux qui ont travaillé. C'est un très gros travail qui a été effectué par Clément ROSSIGNOL-PUECH, par les autres élus qu'il a cités, par nos services que je voudrais vraiment saluer.

Très gros travail qui, dans les 10 derniers jours, a fait l'objet de commentaires définitifs, parfois d'une seule proposition. Les commentaires définitifs, vous les connaissez mieux que moi puisque certains d'ici les ont prononcés, mais l'un m'intrigue un peu, c'est celui de dire qu'en 2030, nous allons percuter un mur. Cher Christophe, le mur, il est déjà là. Tu ne l'as pas vu en discutant autour de toi, avec tes habitants, avec les usagers qui te disent déjà que cela ne fonctionne pas depuis un certain temps, depuis des années. Le mur, nous y sommes déjà, Christophe. Il ne faut pas avoir un temps de retard. Nous l'avons déjà percuté.

La question qui se pose à nous, c'est d'anticiper toujours, et c'est de faire face au présent et d'apporter tout de suite des améliorations. Et pour cela, nous vous proposons, et je ne reprendrai pas évidemment les propos de Clément ROSSIGNOL-PUECH, mais nous vous proposons au fond une triple révolution. D'abord une révolution dans la méthode. Nous nous connaissons depuis un certain temps. Nous avons fréquenté les mêmes bancs. Comment ne pas constater que, depuis toutes ces années que l'on réfléchit au SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), Schéma des mobilités, on n'a pas eu une méthode très affirmée. Je ne veux pas dire que c'était une méthode subjective. Je ne veux pas dire que c'était une méthode aléatoire. Je ne veux pas dire que c'était une méthode qui privilégiait certains au détriment d'autres. Tout cela serait faux. Je veux dire simplement que nous n'avions pas une méthode très précise, très rigoureuse. Et là, la différence avec ce schéma, c'est que nous avons une méthode qui s'applique à la totalité des solutions de mobilité.

Cette méthode, tout à l'heure, Clément ROSSIGNOL-PUECH l'a rappelée, elle est une équation avec d'un côté, première variable, c'est la population, ce sont les usagers, le nombre de fréquentations. La deuxième variable, c'est le coût. Toujours, nous devons penser au coût, et cela nous a été rappelé depuis toujours. Et la troisième variable, elle est entièrement nouvelle, mais nous l'assumons totalement, c'est le bilan carbone. Voilà la méthode. Enfin, il y a une méthode. Là où avant, au fond, on refaisait le SDODM et puis, on disait : « Il faut un plan d'urgence », et d'ailleurs le plan d'urgence n'arrivait pas tout de suite. Là, on a une vraie méthode pour choisir, et on applique cette méthode-là à tous les déplacements et en particulier au déplacement du tram.

Sur le tram, il y a 3 projets. Il faut être clair. Il ne faut pas mentir. Il y a le projet de Gradignan qui a été porté, Michel LABARDIN, depuis des années et des années par vous-même, par toi-même, mais c'est un étrange projet quand même que celui de Gradignan. Pourquoi n'a-t-il pas été jusqu'au bout dans la dernière mandature ? Voilà un projet qui a été enterré avec cette ligne, qui était cette ligne qui n'était pas tout à fait inconcevable d'ailleurs entre Cenon, les boulevards et Gradignan, et puis, tout d'un coup, Alain JUPPÉ a sifflé la fin de la récréation et

c'était terminé.

En termes de temps perdu, quand même... cela avait été acté en 2017, là, on a perdu du temps. On a perdu vraiment du temps à étudier quelque chose qui ne se ferait pas parce que sans doute on l'avait mal étudié. Moi, je veux arrêter de perdre autant de temps. Et nous allons perdre autant de temps et peut-être même plus si on repart dans une sorte de chimère. L'important pour Gradignan, comme pour les autres territoires, c'est que l'on vous offre une solution, que ce soit le tram ou une autre solution, mais que ce soit une bonne solution qui aille jusqu'au bout. Et pour Gradignan, on offre une bonne solution. Je l'ai proposée moi-même au Maire de Gradignan. Clément ROSSIGNOL-PUECH l'a également proposée, une solution avec des bus. C'est une solution rapide plutôt que de penser à je ne sais pas combien d'années avec des épreuves judiciaires qui seront très redoutables parce que la VAN (Valeur actualisée nette) n'est pas suffisante sur Gradignan. Plutôt que de s'engager dans telles aventures, on a une solution qui peut être rapide à Gradignan pour vos habitants, qui permet à vos habitants d'avoir un nouveau moyen de transport évidemment qui est tout à fait nécessaire sur ce territoire-là.

De la même façon pour Parempuyre. Moi, j'aurais bien voulu évidemment aussi que Parempuyre et son maire ou sa maire puissent bénéficier d'un tram, mais après, on mouline. On applique les 3 critères. Qu'est-ce que l'on voit ? On voit que les 3 critères ne tiennent pas la route. Ils ne peuvent pas s'appliquer. Là aussi, on irait sans doute dans une impasse, donc je remercie Madame le Maire de Parempuyre d'avoir compris que c'était une mauvaise solution. On trouvera d'autres solutions, chère Béatrice, pour là aussi permettre aux habitants de Parempuyre de disposer de la mobilité qui leur est nécessaire.

Saint-Médard-en-Jalles, c'est exactement la même situation, et je remercie Stéphane DELPEYRAT de l'avoir tout à fait admis très rapidement. On a un bus express puisque l'on ne parle plus de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). On va avoir un bus express aujourd'hui sur Saint-Médard. On va regarder ce que cela donne. Si le bus express donne satisfaction, on prendra acte. S'il ne donne pas satisfaction, on reprendra nos 3 critères pour un tram dont un tram qui sera profondément modifié parce que Stéphane a déjà proposé que ce soit un tram plus court, et qui puisse passer l'épreuve, là aussi, des 3 critères. Si les 3 critères sont réunis, on regardera le tram. Il n'y a pas chez nous de religion, il n'y a pas de subjectivité, il y a l'application d'une méthode, d'une objectivité. C'est très important, je pense, et cela aurait pu nous réunir.

Deuxième révolution, c'est une révolution dans les modes de transport. N'ayez pas un temps de tard. N'ayez pas un monde de retard. Aujourd'hui, on voit très bien que pour arriver à trouver des solutions, il faut qu'il y en ait plusieurs. Une solution selon les besoins des usagers, une solution selon les besoins des territoires. Il y a des usagers qui veulent marcher, mais aujourd'hui dans la Métropole, ils n'y arriveront pas. Donc, il faut leur proposer cette possibilité avec le 1<sup>er</sup> Plan marche de la Métropole. Il y a des usagers qui veulent faire du vélo, il faut leur proposer de faire du vélo dans des sites sécurisés. Moi, je suis toujours effrayé de voir le danger que l'on fait courir à nos cyclistes. Il y a d'autres personnes qui veulent prendre une voiture, qu'ils prennent leur voiture et que l'on puisse le faire et on terminera évidemment la mise à 2x3 voies de la rocade et même, on va créer des barreaux routiers. C'est dans le schéma, ce sont des barreaux routiers qui existent depuis un certain temps. Mais comment ne pas s'apercevoir que ce n'est pas en ajoutant des voitures aux voitures que l'on va régler les problèmes de la circulation. Tout le monde peut se le dire, d'ailleurs on se l'est dit beaucoup toutes ces dernières années. Donc, ne revenez pas sur ce point.

Par contre, on a un chiffre qui est intéressant. Si on diminue de 10 % la circulation des véhicules dans l'agglomération, alors on divise par 2 la congestion. On voit bien que c'est une vraie solution. Une autre solution, ce sont évidemment les transports en commun. Les transports en commun, ils peuvent prendre la forme évidemment aussi de bus, de bus express avec le

maximum de sites dédiés à ces bus.

Là, je pense effectivement que si on met des bus dans la congestion automobile, ce n'est pas la bonne solution. On voit bien que l'on ira dans un enfer plutôt qu'au paradis. Donc, il faut des bus sur des voies qui soient des voies dédiées. Mais on a également d'autres possibilités. On voit bien la sous-utilisation du fleuve. Mettons davantage de bateaux pour le fret, mettons davantage de bateaux pour les usagers. Et puis, on a aussi quelque chose qui est en vigueur dans beaucoup d'endroits en France en particulier, à Brest, ou à Toulouse - Toulouse étant le plus proche - qui est le téléphérique. Le potentiel d'un téléphérique, c'est 17 000 voyageurs par jour. Christophe DUPRAT le sait puisqu'il a lui-même défendu le téléphérique dans des discussions pas récentes, mais d'il y a quelques années. Le téléphérique est un vrai système pour un coût évidemment qui est beaucoup moindre. On a toutes ces solutions, et puis on a la solution du RER métropolitain dont je parlerai un peu plus tout à l'heure.

Vous nous dites parfois que l'on renonce aux infrastructures, mais, non, on ne renonce pas aux infrastructures. On ne va pas créer des infrastructures pour créer des infrastructures. Terminons d'abord le Pont Simone Veil qui quand même a mis un certain temps, et puis, on verra ensuite après si on a besoin d'un nouveau pont en aval. On regardera. Si c'est nécessaire, on le fera. Si ce n'est pas nécessaire, on ne le fera pas. Voilà ce qu'est être pragmatique. Ce n'est pas poser des principes *a priori*, mais c'est de poser des hypothèses, et ensuite, après, les vérifier.

Et puis, la troisième des révolutions, c'est une révolution dans la vision métropolitaine. Sortons de la vision intra-métropolitaine. Ne croyons pas que l'on va résoudre tout notre problème uniquement entre nos 28 communes. C'est évidemment faux. Certains peuvent être résolus. Par exemple, on peut créer des circulaires, Clément l'a développé tout à l'heure, entre les villes plutôt qu'un système, un réseau qui soit en étoile. On peut le faire. Et la ligne pont à pont, moi, j'y crois beaucoup parce qu'elle permettra, en empruntant les boulevards évidemment, de favoriser une forte mobilité.

Puis, il faut, enfin, je dis « enfin » parce que cela fait quand même des années que l'on en parle - je me tourne vers nos amis de la Rive Droite - désenclaver la Rive Droite. Cela fait des années et des années que l'on en parle, mais qu'est-ce qui a été fait ? Rien ne semblait être possible. Moi, je vous annonce que l'on va faire un bus express entre la Presqu'île - parce qu'il faut aussi se soucier bien entendu de la Presqu'île - entre la Presqu'île, Bassens et puis Bordeaux et la Rive Gauche. Ce sont des négociations que nous venons de mener avec le Port autonome pour ce qui est le plus souvent possible un site propre, cela va se faire. Pourquoi cela n'a pas été fait jusqu'à présent ? Je pose la question : pourquoi ? Ce n'était pas si compliqué, mais il a fallu prendre son bâton de pèlerin, aller voir le Directeur du Port, discuter avec lui et obtenir des solutions.

On a évidemment une vision différente, et puis la vision différente, c'est celle que viennent de prendre tous ceux qui sont hors Métropole. Il y a 20 % des gens qui circulent dans la Métropole, qui viennent du hors Métropole, il faut aussi leur proposer une solution si on veut qu'il y ait moins de véhicules. Je rappelle que le RER métropolitain, ce n'est pas anecdotique quand même. Le RER métropolitain - mais Clément ROSSIGNOL-PUECH l'a dit tout à l'heure - vous montez dans un train parce que c'est aussi un avantage pour nous, vous montez dans un train à Cenon, vous êtes à Pessac en 14 minutes. Qui fait mieux, qui dit mieux ? Personne. Bien entendu, il faut, Emmanuel SALLABERRY et Patrick, il faut que l'on aménage les centres de distribution et de relai, à la fois à la Médoquine, Emmanuel SALLABERRY, et à la fois au Bouscat. C'est important. C'est du concret. On y est. On peut travailler. On sait bien que c'est difficile. Emmanuel, c'est difficile avec la SNCF, tu le sais, mais on y va. On attaque là parce que l'on sait que l'on peut y arriver dans les prochains mois, dans les prochaines années, et on sait qu'il y aura un résultat derrière. Il ne faut pas le nier tout cela. Donc, on a cette révolution-

là, y compris avec des cars express.

Et puis, quand même, j'ai été très déçu de voir ce que l'on nous propose. Sans doute, c'est difficile de nous proposer quelque chose parce que l'on a un schéma très solide, très robuste. Je comprends bien votre embarras, mais comment ressortir des placards le projet de métro ? Franchement, ce n'est pas sérieux cela. On va revenir aux années Chaban. Vous voulez revenir aux années Chaban en effaçant toutes les années Juppé, qui y était tout à fait défavorable. Là, on revient en arrière, et on reprend l'idée du métro. On le fait ressusciter. Mais cela veut dire quoi cela ? D'abord, comment aujourd'hui auriez-vous les milliards nécessaires - entre 1,5 et 2 milliards - alors que vous ne les aviez pas les dernières années ? Mais pourquoi vous ne l'avez pas fait ? Pourquoi, pendant toutes ces années, vous ne l'avez pas fait, le métro ? Pourquoi ? Pourquoi pendant toutes ces années, vous nous avez expliqué que vraiment, c'était hors de portée financièrement, et tout d'un coup, vous rebasculez ? D'ailleurs, j'ai eu la curiosité de relire le compte-rendu du Bureau de septembre 2019, donc il y a moins de 2 ans. Je n'aurai pas, en tout cas - sauf si vous m'y forcez tout à l'heure - la cruauté de citer les propos d'un certain nombre d'entre vous. Les propos de Nicolas FLORIAN et de quelques autres qui étaient complètement opposés au métro. Si aujourd'hui ils ont changé d'avis, qu'ils m'expliquent par quelle baguette magique tout d'un coup, ce qui était impossible et même néfaste, devient tout à coup la solution miraculeuse. J'attends que Nicolas FLORIAN, que Fabien ROBERT ou que Jacques MANGON nous disent comment ce qui était mauvais hier, quand nous étions ensemble aux responsabilités, devient tout d'un coup tout à fait intéressant le jour où vous venez dans l'opposition. J'espère que ce n'est pas simplement le passage des responsabilités à l'opposition qui vous fait ressortir ce projet-là. Mais surtout quelle idée franchement de réinventer une infrastructure pour le métro alors qu'il y en a une déjà avec le RER métropolitain. Utilisons l'infrastructure ferroviaire que nous avons déjà. Tout à l'heure, Clément a dit qu'il y avait plus de 200 km d'infrastructures ferroviaires. Elle est là, les trains sont là. Il faut négocier avec la SNCF. Pourquoi vous voulez ajouter des milliards aux milliards ? Franchement, cela n'a pas de sens. Pour nous, notre métro à nous, c'est le RER métropolitain. C'est cela qui est concret. Nous y sommes déjà aujourd'hui. Nous y travaillons, ce n'est pas la peine d'aller chercher des vieilles chimères qui, pendant longtemps, ont fait l'objet de toutes vos dénonciations.

En tout cas, je voudrais remercier toutes celles et tous ceux qui nous accompagnent dans cette triple révolution. Franchement, je pense que la Métropole prend un tournant extrêmement positif avec ce schéma que nous vous proposons.

Qui souhaite prendre la parole ? Patrick BOBET. On va d'abord donner la parole à Monsieur le Président BOBET.

**M. Patrick BOBET** : Merci, Monsieur le Président ou Monsieur le Professeur. Je voudrais quand même vous rappeler que nous ne sommes pas vos élèves. Vous avez mis le débat sur un tel ton, à la fois martial et professoral, que cela va être difficile de calmer le ton. Vous en serez responsable, ce n'est pas moi qui l'ai en l'occurrence.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Enfin, vous, vous avez quand même un ton aussi particulier dans la presse.

**M. Patrick BOBET** : J'aimerais, Monsieur le Président, excusez-moi, replacer quelques éléments de contexte d'abord dans ce débat. Vous dire que nous pensons que la temporalité n'est pas la bonne. En tout cas, ce n'est peut-être pas la meilleure.

Trois éléments importants, pour ne pas dire fondamentaux, nous manquent dans cette

délibération, dans cette décision. Tout d'abord, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH l'a dit, les résultats de l'enquête Ménage et déplacements. Elle vient de démarrer là au mois de septembre. Elle se terminera au mois de janvier, pour être tout à fait étudiée et épluchée dans les mois qui suivent. On pouvait peut-être attendre quelques mois pour avoir vraiment des éléments très importants d'origine, de destination pour prendre des décisions qui engagent l'avenir de cette Métropole pour 10 ans, 15 ans, 20 ans.

Deuxième élément qui manque également, c'est, peut-être, certaines solutions, certaines propositions qui auraient pu être innovantes de la part des candidats à la DSP (Délégation de service public). Là aussi, on est sur une temporalité extrêmement proche. C'est peut-être dommage de ne pas avoir attendu avant de prendre une vraie décision qui semble être la vôtre, qui est la vôtre, on l'a bien compris.

Et puis, troisième élément qui est important et c'est peut-être une des rares choses que vous avez écoutées de notre part, c'est de lancer le plus vite possible des vraies bases solides d'un Syndicat mixte territorial des transports de notre territoire en ayant défini bien sûr le périmètre, les partenaires, le *modus vivendi* et le budget prévisionnel au moins à 5 à 10 ans au minimum.

Un deuxième élément un peu de contexte, derrière l'apparence d'une grande concertation d'une grande écoute, semble-t-il, se cache en fait ce qui ressemble quand même vraiment beaucoup plus à une forme de déni de démocratie, et je pèse mes mots quand je dis cela. Un déni de démocratie pour deux raisons, pour ne pas dire d'ailleurs de mépris. La première, c'est que les élus de notre groupe Métropole Commune(s) ont assisté aux 6 COPIL (Comité de pilotage) que vous avez eu la bonté d'animer, d'organiser, trois bonnes heures chacun, aucune de nos propositions, excepté celle-ci de notre Syndicat mixte, n'a été retenue. Avouez que c'est quand même un peu surprenant. Mais ce n'est pas le plus grave, il y a bien pire que cela en termes de démocratie ou presque de mépris. Vous l'avez pratiquement dit, des décisions avaient été prises, actées, votées, budgétées, concertées, largement concertées. Je me souviens d'être allé à deux reprises à Gradignan, 7 à 800 personnes à chaque réunion, 7 à 800 personnes dans des réunions publiques. Même chose à Talence. Même chose à Saint-Médard-en-Jalles ou au Taillan. Je trouve que vous faites vraiment fi de cette participation citoyenne. Cela me semble regrettable, et c'est pour cela que je me permets vraiment, je m'autorise, à parler de déni de démocratie et même de mépris pour ces personnes-là et pas que des élus. Les élus, c'est leur boulot. On a l'habitude.

Très sincèrement, je ne veux pas être très, très long, parce que beaucoup de nos amis vont s'exprimer après moi, mais je trouve que ce Schéma des mobilités, je l'ai déjà dit, c'est un plan d'immobilité qui ne répondra jamais aux attentes de 200 à 300 000 voyageurs de plus par jour à l'horizon 2030-2035, d'où l'idée de mur que défend avec tout à fait justesse et lucidité notre ami Christophe DUPRAT.

Monsieur le Président, quand je vous entends parler d'échec... alors vous disiez collectif, il y a encore quelque temps, maintenant ce n'est plus collectif. L'échec, on a bien compris, il est chez nous. Vous parlez d'échec après la séquence tram, je me pince.

En 2019, 105 millions de voyageurs dans l'année, 105 millions et vous osez parler d'échec, et vous osez pratiquement enterrer le tram. On enterre le tram, les extensions, on a bien compris, en particulier au profit des bus, des bus express, lesquels bus ont transporté 59 millions de voyageurs en 2019. 59 millions pour 105, c'est-à-dire le tiers des voyageurs. Ce choix de bus sort quand même d'une certaine réalité, au moins d'une réalité financière parce que le déficit de TBM (Transports Bordeaux Métropole) durant cette année-là provient à 73 % des bus. 73 % donc pratiquement les 3 / 4 du déficit pour à peine plus d'un tiers de voyageurs transportés. La logique est quand même difficile à suivre au moins sur le niveau financier.

Une autre logique qui est très difficile à suivre quand on vous écoute, notre Vice-président répète à l'envi depuis plus de 2 ans que 50 % des déplacements font moins de 2 km. C'est vrai, mais il faut tout dire. Vous oubliez juste, Monsieur le Vice-président, de dire que les 50 % là ne représentent que 10 % des kilomètres parcourus. Que faites-vous des 90 % des kilomètres parcourus qui restent ? Ce ne sont pas le vélo ni la marche, soyons sérieux, même pas quelques lignes de bus que vous avez largement développées, électriques, bus électriques, qui vont suffire pour ces 90 % qui manquent.

Je ne vais pas être beaucoup plus long, je vais en terminer là. Encore une fois, l'ambition n'y est pas, le souffle n'y est pas du tout, il n'y a pas d'éléments structurants et je suis désolé de vous le répéter, Monsieur le Président, il n'y a pas d'ambition pour l'attractivité de notre territoire. Ne soyez pas surpris de notre vote tout à l'heure. Bien évidemment, je laisse tous mes collègues élus dans notre groupe vous en dire un peu plus et développer quelques éléments que nous voulons mettre en avant. Et ne stigmatisez pas le métro, je pense que vous verrez en 2035, le métro sera bordelais, bien évidemment, mais vous verrez. C'est évident.

Merci pour votre écoute en tout cas, et puis, je suis désolé d'avoir été un peu dur, mais vous avez mis le ton. Donc, quand on sème le vent, on récolte la tempête. Nous verrons.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur DUPRAT.

**M. Christophe DUPRAT** : Monsieur le Président, mes chers collègues. D'abord Monsieur le Président, merci d'avoir personnalisé votre réponse, j'y suis très sensible. C'est peut-être que j'ai dit certainement, comme tout le monde ici à un moment donné des bêtises, mais je n'ai peut-être pas dit que des bêtises.

Je vais revenir sur quelques éléments de contexte et reprendre une de vos phrases. On a changé de méthode. Eh oui, vous avez changé de méthode, Monsieur le Président. Vous répondez avant que nous soyons intervenus parce que vous avez eu la chance d'avoir une revue de presse qui vous a permis d'écouter nos arguments et vous auriez pu attendre que nous les développions ici aujourd'hui avant de répondre, mais vous avez répondu avant. Donc, on va peut-être gagner un peu de temps et on passera peut-être plus de délibérations aujourd'hui.

Pour être plus sérieux, parce que le sujet est sérieux, c'est vrai que j'ai parlé de mur, et pourquoi j'ai parlé de mur ? C'est pour donner une image. Une image qu'en 2030, si nous ne faisons rien, on sera en difficulté. Et j'ai même mis comme exemple avec ce mur l'exemple de la ligne A que je répète à l'envi. Aujourd'hui, la ligne A est congestionnée dans sa partie entre Jardin botanique et Pellegrin avec une fréquence à 3 minutes, et quand vous êtes place Stalingrad... je vous invite, mes chers collègues, à y aller en tournant votre tête vers la droite, en tournant votre tête vers la gauche, comme cela tout le monde sera content, vous verrez qu'il y a des logements qui sont en construction et que même dans votre plan, il n'y a pas de liaison entre les quais Rive Droite de chaque côté pour que ces habitants puissent revenir à Stalingrad ou traverser. Il y a une ligne de pont à pont, mais elle passe plus en haut dans le territoire. Ces gens vont venir à Stalingrad pour prendre le tram parce que l'axe naturel pour venir travailler, pour venir pour les loisirs, pour venir faire des achats, pour venir se balader, c'est Rive Gauche. Donc, ils vont avoir besoin de monter dans ce tram. Alors, on peut optimiser en descendant à 2 minutes 50 à condition qu'il n'y ait plus de circulation à la Porte de Bourgogne, et on sera très vite rendu au maximum de nos possibilités. Donc, la solution que l'on a proposée, oui, effectivement... alors, je ne sais pas, cher Alain ANZIANI, quelle serait la position d'Alain JUPPÉ sur le métro. Je ne le ferai pas parler, moi. Par contre, j'ai eu des conversations privées avec lui, mais je ne les mettrai pas là sur la table parce que ce serait malhonnête de ma part

de le faire.

Par contre, je sais que dans toutes les villes de France, quand on n'a plus de solution en surface, on les a en haut dans l'air – téléphérique - ou on les a sous terre, métro. Téléphérique, c'est, vous l'avez dit, Monsieur le Président, 17 000 voyageurs/jour. C'est une vision très optimisée. C'est à peu près quand tout va bien l'augmentation annuelle de voyageurs de la ligne A. C'est-à-dire que si la pandémie s'arrête, si toutes les conditions sont réunies, c'est 15 000 voyageurs de plus en 2022, 15 000 en 2023, 15 000 en 2024, 15 000 en 2025, 15 000 en 2026, et nous aurons toujours notre ligne de téléphérique qui fera 17 000, mais tous les ans. Non pas 34 000 la 2<sup>e</sup> année et ainsi de suite.

C'est une solution, mais encore une fois, Monsieur le Président, qu'est-ce que l'on demande ? On ne vous demande pas de signer le bon de commande du métro. On vous demande simplement de signer le bon de commande d'une étude pour qu'enfin à l'aune de cette étude, nous puissions être d'accord ou pas d'accord, comme on l'a fait pour plein d'autres sujets. Il y a des sujets que l'on a tenus, des sujets que l'on n'a pas faits parce que l'on a fait une étude. On vous demande simplement cela. Quand on aura vu cette étude, on se rendra à l'étude. Nous ne réfugierons pas dans le document qui a été fait et commandé par Patrick BOBET, qui dit que c'est possible technologiquement. Il le dit. Et combien cela coûte ? On parle de 1,2 ou 2 milliards, mais peut-être qu'une première ligne de métro de Jardin botanique à Pellegrin, elle ne coûte pas cette somme-là. Elle permettrait de désengorger notre liaison Rive Droite/Rive Gauche. Mais ne nous arrêtons pas à cela. On a des points de convergence avec vous. Le plan marche qui pourrait être contre ? D'ailleurs, la plupart de nos communes ont mis en place des PAVE (Plan local de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) et on en est au 2<sup>e</sup> voire au 3<sup>e</sup> document sur les PAVE.

Le plan vélo, qui pourrait être contre ? On en a fait deux dans les mandatures précédentes. On ne va pas vous critiquer si vous en faites un 3<sup>e</sup> ou alors on serait totalement fou, et là, on ferait de la politique politicienne. Non, on est d'accord pour le plan vélo.

C'est plutôt bien le RER métropolitain. Le RER métropolitain, je pense que j'ai mal entendu le chiffre qu'a prononcé Clément ROSSIGNOL-PUECH. J'ai entendu 120 000 voyageurs. Cela ferait 242 % d'augmentation par rapport à aujourd'hui. On serait sur le podium des meilleurs réseaux de France pendant 30 ans. C'est du jamais vu. Aucun réseau en France n'a augmenté de 242 %. Nous étions bien placés à Bordeaux pour avoir été les meilleurs pendant 4 ans, nous n'étions qu'à 16. S'il y a 242, c'est du jamais vu, ou alors, cela arrive peut-être en Inde où on a des populations importantes, ou en Chine d'ailleurs où il y a plusieurs milliards d'habitants, mais pas ici, cela n'existe pas une telle augmentation.

D'ailleurs, la SNCF, qu'est-ce qu'elle dit sur le RER métropolitain ? Tant qu'il est à 30 minutes, on est plutôt près de 70 000 que de 120 000. Et c'est vrai, Alain ANZIANI, on met 12 minutes ou 13 minutes pour traverser l'agglomération. C'est vrai, mais il ne faut pas louper le premier. Si vous loupez celui de 8 heures, le suivant est à 8 heures 30. Et si celui de 8 heures 30 est plein, le prochain est à 9 heures. Donc, si nous voulons passer à 15 minutes, ce qui serait l'idéal, permettez-moi d'avoir un peu suivi le dossier, c'est des sous qu'il va falloir mettre, parce que là cela va coûter cher, et y compris il faudra des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux pour pouvoir aller sur ces lignes-là qui sont importantes.

La gare de la Médoquine est une bonne mesure. Cela a été lancé, il n'y a pas de souci.

Les bus express. J'ai retrouvé le nom que je voulais leur donner, qui est plus joli que bus express. C'est LINEO. J'ai cherché dans mes archives. LINEO, je trouve que c'est plus sympa, c'est plus joli. Les bus express, 100 km, Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH, c'est super, sauf qu'il n'y en a que 40 km de nouveaux. Sur les 100 km, vous n'en avez inventé que 40 km.

Les 60 autres, ils étaient déjà dans les cartons. Le BHNS (Bus à haut niveau de service), permettez-moi de dire qu'il était déjà lancé. La ligne vers le Campus aussi et la ligne de pont à pont, elle était quand même dans les prémices du plan d'urgence que nous avons présenté avant et elle était également dans le cahier des charges avant le changement de majorité de la DSP transports. Ce n'est quand même pas nouveau. Par contre, il y a effectivement 40 km de nouveaux sur les 100 km que vous annoncez. Donc, on ne peut pas être contre puisque pour plus de la moitié, c'était nous. Sauf qu'il faudra expliquer comment on fait 100 % de voies dédiées aux bus. Ce n'est pas possible. Il n'y en aura qu'une partie. Et d'ailleurs, ce n'est pas nécessaire qu'il y en ait partout. Il y a des endroits où on ne fait pas la queue, il n'y a pas forcément besoin de voies de bus.

Alors, Patrick BOBET l'a dit, nous aurions employé une autre méthode, c'est vrai. Et qu'y a-t-il de mal à cela ? On peut avoir une opinion différente sans recueillir l'ire du Président de la Métropole. On peut se dire que nous aurions - si nous avons été peut-être ensemble d'ailleurs - plutôt voulu avoir le retour de l'enquête Ménage déplacement, plutôt la DSP transports, qu'il y aura peut-être des propositions intéressantes qui seront financées par le délégataire, mes chers collègues. Ce sont des marges de manœuvre financières. C'est le délégataire qui finance une partie des travaux et non pas la collectivité. Alors, si on est puriste jusqu'au bout, il y a une VNC (Valeur nette comptable) en fin de contrat dont acte, mais quand même c'est financé par le délégataire.

Le Syndicat, je pense que l'on est tous d'accord... enfin, on est tous d'accord sur le nom. On n'est peut-être pas d'accord jusqu'où il faut aller parce que si on veut vraiment réaliser des économies, il faut aller jusqu'à un syndicat de gestion. C'est-à-dire qu'il faut confier notre pôle mobilité de Bordeaux Métropole, il faut confier le pôle mobilité de la Région, et il faut confier le pôle mobilité du Département dans ce syndicat à l'image de ce que fait très bien à Lyon le SYSTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise). Cela permet d'avoir des économies d'échelle. Vous imaginez que l'on passe une seule DSP avec plusieurs lots pour les cars régionaux et pour les cars de Bordeaux Métropole. Cela fait une économie. Il y a moins de frais de siège. Il y a moins de personnels dédiés à cela. Donc, c'est une proposition.

Nous, dans notre proposition... alors, vous allez me dire « Mais notre proposition, on l'a faite entre nous ». On l'a faite en consultant des associations. On l'a faite en consultant la population, mais on n'a pas les dizaines d'agents du pôle mobilité à notre disposition. On l'a faite grâce à notre expérience, on s'est mis autour d'une table pour la faire. On n'a pas une cellule d'appui pour pouvoir nous aider. On a des collaborateurs de groupe qui sont là pour nous aider.

Les propositions que l'on a faites, on y croit autant que vous. On a autant d'enthousiasme que vous, autant de certitude que vous, autant d'envie que vous, mais ce n'est pas la même chose parce que nous, on n'a pas fait la chasse aux voitures. Et ça, c'est peut-être une différence entre nous. Nous, on est certainement pour qu'il y ait moins de voitures qui circulent, comme tout le monde, mais on veut accompagner. On souhaite une 4<sup>e</sup> voie sur la rocade pour pouvoir permettre le covoiturage au transport en commun. On peut imaginer qu'une ligne de bus entre l'aéroport et le Palais des Congrès qui prendrait la voie d'arrêt d'urgence sans forcément s'arrêter serait un plus pour la desserte de ce pôle qui accueille beaucoup de touristes ou beaucoup de congressistes.

Les poids lourds. Pour les poids lourds, il n'y a que des mauvaises décisions à prendre. Cela va être contre le monde économique bien évidemment. J'ai eu l'occasion de faire, ces derniers temps, plusieurs fois malheureusement, la route entre Bordeaux et Nice, et je me suis aperçu que sur l'autoroute A8, on a créé beaucoup de parkings de poids lourds, mais pas des immenses parkings de poids lourds, des parkings que je qualifierai de raisonnables. Ils sont tous dotés d'affichage électronique qui donne le nombre de places dans 20 km, le nombre de places dans

40 km, et cela permet aux poids lourds de s'arrêter et d'éviter les heures de pointe sur des agglomérations. Voilà une idée, peut-être, intéressante qu'il faudrait sans doute reprendre.

Il y a aussi le franchissement. Le problème des franchissements, c'est que l'on a des franchissements à Bordeaux, le pont de Pierre, vous connaissez son état, il est occupé par le tramway. Je fais partie, comme un certain nombre ici, à être d'accord avec Alain JUPPÉ de l'avoir fermé aux voitures. C'est un pont, j'ai envie de dire réservé aux modes doux. Le Pont Chaban, on ne peut pas forcément compter dessus tous les jours puisqu'il monte, il descend. Pour y faire passer un mode lourd, c'est un peu compliqué pour assurer une fréquence. Le Pont Simone Veil va bien nous aider, mais on voit bien qu'il nous manque un ouvrage. Volontairement, on dit « ouvrage », cela fait bien parce qu'il ne faut pas partir avec une idée préconçue. C'est un tunnel, c'est un pont, c'est quelque chose, mais on sent bien qu'il nous en manque parce qu'entre la Rive Droite et la Rive Gauche, plus il y aura de franchissements, plus cela aidera la circulation entre les deux côtés : circulation de bus, circulation de vélos, circulation de piétons, circulation de voitures. Il y a des voitures propres et il y a aussi du covoiturage.

On peut aussi optimiser notre réseau de tram. Notre réseau de tram, il a été conçu il y a 25 ans. On dit que l'on ne peut pas continuer les extensions, qu'il y a une nouvelle méthode pour calculer la VAN. Il y a une nouvelle méthode pour calculer l'empreinte carbone. Je me souviens, je fais appel à ma mémoire, de collaborateurs de cabinet ou même d'élus, je me souviens que des élus venaient dans le bureau du Président de l'époque, la tête basse, s'asseyant devant le Président JUPPÉ pour réclamer là une extension, là une station supplémentaire, là quelques kilomètres supplémentaires, et tout le monde sautait sur son siège comme un cabri, « Tramway, tramway, tramway ! ». Et maintenant, c'est fini, la mode est passée. Il n'y a encore pas si longtemps que cela, certains le voulaient jusqu'à chez eux. Il y a des conversions stupéfiantes.

Enfin, quand une majorité change... et pour beaucoup d'entre nous, cela nous est arrivé de récupérer des mairies qui n'étaient pas dirigées par des gens à qui on a succédé dans le même camp politique, il y a ce que l'on appelle l'esprit républicain de la poursuite des projets. Et là, je dois reconnaître que ce qui a été fait, ce n'est pas bien. On peut changer d'avis. On peut dire « Un projet n'est plus valable », mais il y a des méthodes pour le faire. Je l'ai dit plusieurs fois en Comité de pilotage : « Ce qui a été fait pour Gradignan n'est pas bien ». On explique au Maire de Gradignan et il s'en expliquera, on ne fait plus de tram, mais à la place on lui fait la prolongation de la Bassens/Campus. Ce n'est pas bien. Ce n'est pas cela qu'il fallait faire. La méthode saint-médardaise pouvait servir éventuellement pour Gradignan. Mettons un vrai bus express, regardons et on voit si, comme aurait dit Julien LEPERS au RTL : « Stop ou encore. » Pourquoi on le fait pour l'un, pourquoi on ne le fait pas pour l'autre ?

Concernant Parempuyre, l'idée était déjà jetée. Les propositions qui sont faites aujourd'hui pour Parempuyre, elles avaient déjà été faites, il y a quelques années. C'est le fruit de l'histoire. C'est ainsi.

Monsieur le Président, voilà ce que je voulais vous dire. C'est dommage que vous l'ayez pris comme cela. C'est franchement dommage parce que notre but n'était pas de vous fâcher. Notre but était simplement de faire une proposition alternative dans laquelle on croit. Il y a juste à côté de vous le Maire de Bordeaux qui fait des propositions dans lesquelles il croit. Elles ne sont pas forcément partagées par tout le monde, mais il y croit. Il a envie de les appliquer, et on ne peut pas le lui reprocher. Ce que vous ne reprochez pas à votre 1<sup>er</sup> Vice-Président, ne nous le reprochez pas à nous, de croire à un certain nombre de propositions dont on pense au plus profond de nous, en dehors de toute appartenance politique, que c'est l'avenir pour notre agglomération. Nous, on ne regarde pas 2026 comme un phare. On regarde plutôt 2030-2035. En termes de transport, ce que j'aurai appris au moins dans les 10 ans que j'ai passés à m'en occuper, c'est qu'il faut être très patient. Quand on décide en 2008 la ligne D du tram, et qu'on

l'inaugure en 2020, il faut être très patient. Heureusement que contre toute attente et Dieu sait s'il y avait eu des quolibets ou autres à l'époque, on a bien fait de tenir en 2008 sur cette ligne du tram pour qu'elle soit opérationnelle en 2020. Je suis convaincu fortement, et il ne s'agit pas d'un exercice politique, que ce métro en 2032 ou 2034, il est indispensable si l'on veut se déplacer autrement dans notre agglomération.

Il y a une chose qui m'inquiète dans vos chiffres, c'est que pour la première fois à Bordeaux Métropole, vous avez diminué la part des transports collectifs dans les parts modales. Vous avez augmenté celle de la marche, elle est naturelle. Vous avez augmenté celle du vélo, elle est factuelle. Vous avez diminué celle de la voiture, elle est historique, et vous avez diminué celle des transports en commun. C'est, je pense, peut-être une erreur, mais l'enquête ménage/déplacement nous donnera le vrai chiffre dont nous parlons aujourd'hui.

Voilà, Monsieur le Président, ce que je souhaitais dire sur ce dossier. J'y ai mis du cœur, de l'expérience, de l'envie. J'ai pensé aux habitants de notre Métropole qui voudront se déplacer dans de bonnes conditions en 2030. En tout cas, sachez une chose, c'est que l'on y a travaillé avec tout notre cœur et toute notre envie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je voudrais rassurer, Monsieur DUPRAT, je ne suis pas fâché. J'ai cru que vous l'étiez, mais peut-être que je me suis trompé. Alors, la parole est à Thomas CAZENAVE.

**M. Thomas CAZENAVE** : Merci Monsieur le Président. Pour notre groupe, je voudrais tout d'abord, comme vous l'avez fait d'ailleurs, souligner l'importance du travail conduit par les services et les élus qui ont été impliqués dans ce Schéma des mobilités et cette stratégie. Je crois que c'est un des enjeux les plus importants pour notre Métropole dans les années qui viennent, d'où l'importance de cette délibération et du débat que nous avons cet après-midi.

Pour nous, la façon dont nous regardons votre projet de schéma des mobilités, c'est au fond répondre à 4 grandes questions.

- Est-ce que cela répond véritablement aux attentes et aux usages de mobilité ?
- Est-ce que cela s'inscrit dans notre volonté collective de décarbonation de l'économie et de la lutte contre le réchauffement climatique ?
- Est-ce que cela répond, cela a été dit notamment par Patrick BOBET, à l'accroissement démographique et à la demande de transport et aux 600 000 attendus d'ici 2030 ?
- Et enfin, je crois que c'est une dimension très importante, on a eu le débat sur le métro, est-ce que cela apporte au-delà des projections de très long terme des réponses rapides parce que la situation, elle est difficile dès aujourd'hui ?

Je dois dire que sur le schéma qui nous est présenté, autant le dire directement, il y a des décisions qui vont dans le bon sens, et il faut pouvoir le dire, le reconnaître, quelle que soit sa position dans cet hémicycle. Je crois que sur le développement des mobilités douces et des nouvelles attentes, il y a bien une volonté de les développer, de les accompagner qui correspond à une attente des habitants. Clément ROSSIGNOL-PUECH l'a évoqué sur la marche à pied, sur le vélo, et je crois qu'il y a une sincérité dans le Schéma des mobilités qui est présenté aujourd'hui même s'il reste des questions. Je pense notamment à la part des pistes cyclables entièrement sécurisées, vous évoquiez, Monsieur le Président, à quel point cela reste aujourd'hui dangereux, mais pour le coup, nous considérons qu'il y a une vraie volonté de les développer.

Quant à la décarbonation de notre économie et de notre mode de transport, nous nous félicitons de l'engagement de la Métropole dans la zone à faibles émissions. Je crois que c'est un enjeu

considérable si on veut être au rendez-vous de la lutte contre le réchauffement climatique, mais il va falloir l'accompagner cette évolution parce qu'elle peut être synonyme de profondes ruptures territoriales, sociales. Et sans attendre, nous attendons que vous présentiez des dispositifs d'accompagnement, pas seule la Métropole, peut-être avec la Région pour convertir l'intégralité du parc automobile à un parc propre. C'est un travail de longue haleine qui est devant nous et qui est indispensable si on ne veut pas que cette mesure qui est elle-même très attendue ne se traduise pas par d'autres ruptures que nous avons connues dans le passé, et il n'y a pas si longtemps que cela.

Sur la réponse, en revanche, en matière de congestion et la réponse à la croissance démographique, vous avez fait un choix fort. Si je résume un peu votre plan mobilité sur les transports collectifs, vous avez substitué un plan bus à un plan tram. 100 km de bus express contre d'ailleurs 70 km de tram, et je pense que c'est cela la principale évolution en matière de transport collectif. Je dois dire qu'un plan bus express est assez malin. C'est assez malin parce que c'est assez rapide par rapport à l'urgence de l'accompagnement de nouvelles modalités de transport.

En revanche, ce plan peut être à la fois un bon plan comme un très mauvais plan parce qu'il y a un éléphant au milieu de la table dans cette affaire - et d'ailleurs Christophe DUPRAT l'a un peu évoqué dans son intervention - c'est sur ces 100 km de bus express quelle est au fond la part qui va pouvoir circuler en site propre dans des couloirs *ad hoc*. Si demain c'est 10 %, votre Schéma des mobilités sera très vraisemblablement un échec. Il ne répondra pas à l'accroissement démographique et l'accroissement des demandes de mobilité. Si, en revanche, ce pourcentage est très élevé, au-delà de 50, 60 %, alors peut-être qu'il réussira. Je considère qu'il est très difficile de se prononcer sur ce schéma des mobilités sans avoir une réponse claire sur au fond quelle est la part du réseau de bus express qui demain pourra s'apparenter à un réseau de tram finalement, quelle est la part en site propre.

Le deuxième élément qui nous semble très important en matière de congestion, c'est la rocade. Ne nous y trompons pas, c'est l'élément central au cœur de notre territoire. Elle a un impact sur le quotidien des métropolitains, mais aussi de celles et ceux qui habitent à l'extérieur de la Métropole. Sur le plan économique, c'est aujourd'hui un élément majeur. Et nous ne voyons pas aujourd'hui dans votre schéma des mobilités une vraie conviction de lever ce verrou-là. Alors, certes, il y a l'idée que vous avez avancée dans la presse et dans le schéma qui nous est présenté de taxation en amont et en aval. Sur quels chiffres ? Sur quels types de simulations ? Est-ce que c'est la bonne option ? Moi, je considère que c'est un sujet prioritaire politiquement, que notre collectivité devrait la porter beaucoup plus fortement parce que c'est de ce problème-là que découlent énormément de difficultés quotidiennes. Nous, nous souhaiterions que sur ce sujet-là, vous puissiez lancer un groupe de travail de manière urgente avec les élus de la Métropole, les élus à l'extérieur de la Métropole, les services de l'État et que l'on examine toutes les solutions et pas uniquement celle de la taxation. Je ne suis pas certain que cela fonctionne. Si nous regardons ceux qui traversent l'Europe du Nord au Sud, ce n'est pas parce qu'il va y avoir un péage un peu élevé sur l'A63 ou sur l'A10 qu'ils vont peut-être changer. Je n'en sais rien en fait. En revanche, ce dont je suis absolument convaincu, c'est que ce sujet-là, nous devons le porter collectivement de manière beaucoup plus forte.

Et enfin, s'agissant de la question du long terme, cela a été évoqué avec le métro, nous, on n'a pas de problème à se dire qu'il faut une nouvelle étude, qu'il faut projeter la Métropole au-delà de 2030-2035. Le métro, un tunnel. Je crois qu'il faut toujours alimenter les réflexions de long terme et nous n'y sommes pas opposés. En revanche, nous avons une attention particulière sur ce qui va se passer à court et moyen terme.

Pour résumer, Monsieur le Président, vous l'aurez compris, on considère qu'il y a dans ce schéma des mobilités de bonnes orientations, mais nous avons deux attentes pour pouvoir

arrêter notre position sur ce schéma. La première, c'est le réseau de bus express sur lequel tient tout le schéma. Quelle est votre ambition, quel est votre objectif en matière de part de réseau express en site propre. Et deuxième élément, votre engagement à porter politiquement beaucoup plus fortement et avec tous les élus qui seraient intéressés le sujet de la transformation de la rocade. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je voudrais tout de suite répondre aux propos très constructifs de Monsieur Thomas CAZENAVE qui correspondent tout à fait à notre vision des choses. D'abord sur le premier point, c'est-à-dire site propre pour les bus, je l'ai dit tout à l'heure, si on met des bus dans la congestion automobile, on va perdre de l'argent pour pas grand-chose, et là, je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point.

Après, la difficulté de quantifier, c'est qu'il faut que l'on ait une programmation. C'est toujours un peu compliqué de savoir où. Parfois d'ailleurs c'est possible sur certaines portions, parfois sur la totalité. Si je prends, par exemple, Saint-Aubin/Bordeaux, il y aura une partie avec un site propre, et une autre partie du côté de Saint-Aubin où il n'y aura pas de site propre parce que ce ne sera pas nécessaire. Parfois, le site propre sera modulé selon les différentes réalités de terrain.

On aura un site propre par contre entre la ligne de pont à pont et les boulevards. Là, il y aura un site propre. Et puis, sur cette nouvelle ligne qui sera Presqu'île/Bassens/Campus, on aura également du site propre. Je ne sais pas si c'est sur la totalité ou pas parce qu'il y a des travaux techniques. Je ne veux pas répondre d'une façon empressée et démagogique « On va tout faire en site propre » parce que je sais qu'après, la technique parfois ne permet pas forcément d'atteindre ces objectifs. Mais je crois effectivement que l'on a besoin d'avoir une ambition. Moi, l'ambition, j'en ai parlé avec Clément ROSSIGNOL-PUECH, avec Pierre HURMIC, avec beaucoup d'autres maires, l'ambition, c'est que l'on ait au moins la moitié des trajets de bus express en site propre. Plus, je ne peux pas le promettre. On va y arriver, mais c'est déjà un gros travail. En tout cas, faire 50 % en site propre, c'est déjà une belle ambition.

Deuxième point, je partage également votre point de vue sur la rocade. La rocade, il faut rappeler quand même que cela dépend de l'État. Cela ne dépend pas de la Métropole, la rocade est sous gouvernance de l'État, mais on doit pouvoir travailler avec l'État. Je vois suffisamment fréquemment les représentants de la Préfecture pour arriver à trouver la piste pour bien travailler. D'ailleurs, Madame la Préfète est plutôt très ouverte à des aménagements de la rocade.

Je reprends votre idée, Monsieur CAZENAVE, on va mettre en place un groupe qui sera ouvert à toutes les formations politiques pour travailler à la fois sur « Est-ce que l'on peut l'utiliser ou pas ? Comment fait-on sur la bande d'arrêt d'urgence ? Est-ce que l'on peut réguler la circulation des poids lourds ? » et bien d'autres sujets. Est-ce que la rocade doit être dans une zone à faibles émissions ? C'est une question qui se pose. Donc, votre position me paraît tout à fait utile, et j'y souscris entièrement.

Sur la zone à faibles émissions, on en dira peut-être un mot dans le courant de la journée, il y a des précisions à apporter, mais la question essentielle, et tout le monde est d'accord là-dessus, c'est celle de la fracture sociale. Comment faire en sorte qu'à la fois on assure la santé de nos concitoyens avec, en même temps, une casse sociale limitée. La question essentielle, c'est celle des mesures d'accompagnement.

Qui souhaite prendre la parole ? Monsieur SALLABERRY.

**M. Emmanuel SALLABERRY** : Merci Monsieur le Président, mes chers collègues. Je suis heureux de voir qu'il n'y a pas de fâcherie, on n'est pas là pour se fâcher. Je voulais repartir, Monsieur le Président, du début de votre conférence de presse. Vous disiez - j'étais tout à fait d'accord - qu'il fallait toujours se méfier des solutions toutes faites et qu'en matière de mobilité, il n'y en avait pas. Je crois que notre monde politique sera toujours meilleur si l'opposition, la minorité - appelez-la comme vous voulez - est en posture de faire des propositions et pas simplement de critiquer les propos ou les propositions là-dessus. C'est le sens de nos interventions aujourd'hui.

Vous le savez, on a appelé à faire un véritable choc des mobilités et à faire des mobilités la grande cause décennale qui s'ouvre sur la Métropole pour éviter le mur. Je ne sais pas si jamais on y est ou si on n'y est pas. Ce qui est sûr, c'est que toutes les personnes qui nous regardent aujourd'hui, à mon avis, doivent plutôt penser que l'on est déjà dedans, plutôt que là-dessus. Mais il y a des choses qui ont été faites, et je pense qu'il ne faut pas forcément toujours revenir au passé.

Vous avez cité un Bureau de Bordeaux Métropole. D'abord, tout le monde n'était pas là à ce Bureau de Bordeaux Métropole. Il y a des gens qui sont là depuis un peu moins longtemps. On avait parlé du métro. La clôture, si je me souviens bien, c'est la partie de la faisabilité financière qui avait notamment été un juge de paix. Un métro, c'est cher. Moi, je crois, pour reprendre vos paroles, Monsieur le Président, qu'un élu non pas peut changer de position, je pense que sur la base du travail sérieux qui a été fait par des associations - l'association de Bordeaux métro, par exemple, ou d'autres - il peut y avoir un cheminement de la réflexion qui se fait. C'est sain et c'est nécessaire. Lors des toutes premières rencontres avec le Vice-président aux transports, on a eu cette question du métro avec finalement une double entrée. Pourquoi ce serait nécessaire et pourquoi diable toutes les métropoles, on va dire comparables à celles de Bordeaux Métropole, se tournent vers le métro, l'étendent et pourquoi nous, on serait en incapacité de le faire ? Ce que je crois, ce que nous croyons, c'est que le métro peut constituer le squelette, la colonne vertébrale du schéma des mobilités de la décennie prochaine pour joindre les deux rives, pour desservir des zones qui ne le sont pas encore, et aussi pour desserrer notre réseau de tramway qui en a besoin.

Vous avez dit, Monsieur le Président et Monsieur le Vice-président, que l'on attendait 120 000 voyageurs sur le RER métropolitain. Les fiches-actions disent un peu moins de la moitié. C'est un peu plus de 50 000 voyageurs et 120 000 montées/descentes. Ce n'est pas tout à fait la même chose puisque l'on compte plutôt des voyageurs que des montées et des descentes. Donc, cela ne peut pas constituer le seul élément.

Je voudrais, pour clôturer là-dessus, parce que moi je suis personnellement viscéralement convaincu de l'intérêt du métro, vous indiquer qu'une métropole que vous connaissez bien, dirigée par une majorité assez comparable à la vôtre, c'est Lyon. Lyon a décidé de ne pas faire de métro sur ce mandat, mais Lyon, à travers le SYSTRAL, vient d'ouvrir il y a 2 jours une grande concertation sur 4 lignes – nous n'en demandons pas tant - de métro. Et ce que l'on vous demande c'est cela. C'est une étude opérationnelle. C'est un débat ouvert sur cette solution qui, pour nous, nous semble pertinente. Si c'est bon à Lyon, cela doit peut-être l'être aussi à Bordeaux Métropole.

Un point dont il n'a pas été question aujourd'hui qui, pour moi, est un peu léger, c'est la partie financière. Alors, j'ai essayé de façon candide d'avoir des chiffres que je n'ai pas obtenus. Mais le Basque est obstiné, vous en savez quelque chose et j'ai fait quelques calculs. D'abord, le métro, il est techniquement et financièrement faisable à la condition effectivement de mettre des sommes de côté, sinon il n'est pas réalisable. Ce que l'on demande, c'est de mettre 400 millions d'euros par an dans les transports. Ce n'est pas la surenchère du chiffre. La moyenne de toutes les agglomérations en France, c'est de mettre 40 000 euros par habitant

sur les transports. On est à peu près un million. 400 millions d'euros ne seraient pas quelque chose de complètement ahurissant.

Dans les chiffres qui ont été présentés, je pense que l'on aurait mérité quand même un petit débat sur la partie Budget parce que le budget, c'est quand même un peu le nerf de la guerre. On peut toujours parler des origine/destination. On mélange un peu fonctionnement/investissement. Il y a quand même la DSP qui est dedans. Je pense qu'il serait honnête de mettre la DSP en dehors même si le délégataire investit. C'est un choix et effectivement, on ne peut pas tout faire. Ce que l'on vous propose, c'est d'augmenter considérablement, ce qui permettrait de réaliser le tram, ce qui permettrait effectivement de mettre de l'argent de côté pour le métro. C'est peut-être d'arrêter pour un temps cette Métropole tentaculaire qui a un avis sur tout, et parfois surtout un avis, pour paraphraser Coluche et qui permettrait de mettre le paquet financièrement.

Je dis léger parce qu'il y a quelque chose qui me gêne vraiment dans la présentation financière. Dans ce qui est présenté, ce sont des CP (Crédits de paiement), c'est-à-dire des dépenses que vous comptez faire. Donc, premier élément, mais comme on le dira toujours, on verra les taux de réalisation. Monsieur le Vice-président, vous avez comparé une réalisation avec une intention budgétaire. Il conviendra, à la fin de ce mandat, de comparer les CA (Comptes administratifs) aux CA. Là, il y aura un juge de paix, et j'espère que vous aurez raison, très sincèrement. Mais si vous dépensez tous les CP qui sont prévus aujourd'hui là-dessus, dès 2025, on est au-dessus de 12 ans d'endettement. Donc, il y a une vraie impasse budgétaire dans cet élément-là. Soit, vous ne ferez pas tout ce que vous nous annoncez aujourd'hui, soit on aura une problématique vis-à-vis non pas du Pacte de Cahors qui n'existe plus, mais des éléments du fonctionnement. Et je trouve que cette dimension budgétaire, elle a été souvent by-passée. Souvent Véronique intervenait pendant quelques minutes à la fin des présentations, mais là, il y a vraiment quelque chose qui, moi personnellement, me pose problème. Soit, vous ne ferez pas tout, soit on aura un problème.

Avant-dernier point qui me semblait important, c'est la desserte du Campus. Il y a des bonnes nouvelles. Les BHNS ou bus express - mais je crois que le nom de ce BHNS nous occupera, je pense, tout au long de ce mandat - sont des bonnes choses, mais c'est clairement insuffisant. Aujourd'hui, il y a près de 110 000 personnes et il y a 10 000 étudiants de plus qui vont être sur ce mandat concernés par les mobilités. Le BHNS ou bus express, c'est 2027. Il manque une solution immédiate plus importante pour le registre, et surtout le Bassens/Campus - qui d'ailleurs s'appelle un peu comme cela, mais qui ne va jamais trop ni à Bassens, ni s'arrête un peu avant le Campus - ne peut plus être utilisé. Je pense qu'il y a, et on en avait déjà parlé dans des réunions préparatoires, un vrai manque là-dessus.

Le Réseau Express de Vélo qui a été imaginé, c'est un peu un grand contournement du Campus. Il passe tellement proche de la rocade qu'il n'est pas satisfaisant. Et je trouve dans les éléments, puisque vous avez dit, Monsieur le Vice-président qu'il était ouvert, qu'il y a vraiment une faille là-dedans. Il faut regarder y compris sur l'accessibilité routière du Campus même si je sais que le mot « voiture » parfois ne doit pas être prononcé.

Vous avez dit « les bus avec une ambition ». Pour ce qui concerne le CHU Gradignan, on sera très largement, de mémoire, au-dessus de 80 %. Il faut aussi prendre garde à l'opposition entre le vélo et le bus. Aujourd'hui, on a trop de remontées sur des cyclistes qui nous disent que la cohabitation avec les bus, cela ne marche pas. Donc, il va falloir aussi imaginer ces solutions-là.

Je regrette que la solution des barreaux entre les différentes autoroutes ait été balayée d'un revers de main. J'ai entendu les interventions, « On est dans un nouveau monde », « C'est extraordinaire ». Ce que je crois, c'est que les études nous permettraient... pour relier l'A62,

l'A63, peut-être que ce serait compliqué, peut-être que cela vous hérisse, je veux bien l'entendre, mais je crois que l'on doit une réponse beaucoup plus forte aux usagers de la rocade. Quoi que l'on puisse en dire, le trafic Nord-Sud de notre agglomération est le tendon d'Achille de nos mobilités.

Dernier point pour conclure, Monsieur le Président, vous en avez un petit peu parlé sur la ZFE (Zone à faibles émissions). La ZFE est une loi qui vient d'être votée et je crois que tout le monde est favorable à cette ZFE. Mais si on est favorable à cette ZFE, on est - et on a eu l'occasion de vous le dire - résolument contre la méthode qui a été employée pour les premiers jours d'existence de cette ZFE. La méthode qui a consisté à présenter dans une conférence de presse de Bordeaux par Madame la Première Adjointe, et c'est tout à fait son rôle, des éléments comme étant acquis, concertés et validés.

Monsieur le Président, vous avez parlé tout à l'heure de méthode. Il ne faut pas que ce beau projet, capital pour la santé publique, fasse l'objet ou en tout cas continue dans ce sens-là. Nous vous avons demandé, nous vous demandons instamment une réunion avec les 28 maires pour dire, d'abord un, est-ce que l'on transfère ou pas le pouvoir ? Je rappelle que la loi a prévu que l'on puisse s'opposer à ce transfert, mais au moins nous poser la question puisque la présentation faisait état d'un accord, il ne me semble pas à titre personnel l'avoir fait. Savoir sur quel périmètre. D'où vient le périmètre intra-rocade ? Personne ne l'a demandé. On savait que le périmètre intra-boulevards n'est pas suffisant, mais pourquoi ne pas poser la question aux 28 maires. Pourquoi ne pas poser la question également au Département ? La ZFE, c'est la garantie, si elle est mal appliquée, d'avoir une nouvelle génération de Gilets jaunes et que l'on puisse transformer un beau projet en un élément vraiment de fracture entre nous et les personnes qui s'en sentent coupées.

On souhaite également savoir quels sont les véhicules qui seront concernés. Quels sont les délais qui seront concernés et pourquoi faut-il impérativement alors que la loi nous laisse jusqu'en 2024 pour aller jusqu'au bout des termes, se précipiter ou avoir autant d'empressement sans même nous avoir posé la question ? Le fait de l'avoir présenté 3 minutes en Conférence des maires il y a 8 mois ne saurait suffire à comprendre. Monsieur le Président, on voulait vous le dire, vraiment on a été très déçu, on est assez en colère sur cette méthode-là.

Pour conclure, il n'y a pas beaucoup de délibérations comme celles que l'on a aujourd'hui, et on a raison d'être constructifs. Cela ne veut pas dire que l'on est d'accord, vous l'avez compris, mais les mobilités, elles méritent ce débat. Elles méritent que l'on s'écoute. Elles méritent surtout que l'on puisse se poser la question de finalement ce que nous a appris le Covid. Comment le temps que l'on va libérer aux habitants, on puisse le transformer non pas en temps de transport, mais peut-être en un temps de bonheur. Et sans être candide, je crois vraiment que votre majorité gagnerait à écouter et à débattre tout au long de ce mandat sur nos propositions parce que je crois - et pour finir, sur vos propos - qu'en matière de mobilité, celui qui détient la vérité absolue n'est pas encore né. Merci Monsieur le Président.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de vos propos redevenus apaisés. Sur la ZFE, juste une précision, et évidemment tout à l'heure, Claudine BICHET pourra intervenir. Il faut être clair là-dessus. Il y a effectivement 4 points.

Il y a le principe. La loi nous oblige à la ZFE dans un délai qui est avant le 31 décembre 2024. La loi ne nous presse pas, et je le dis aussi parce que s'il y a des métropoles qui sont passées rapidement à la ZFE, c'est tout simplement parce qu'elles étaient au-dessus des seuils critiques. Un autre dispositif législatif les obligerait parce qu'elles avaient franchi les seuils critiques, et donc les obligerait à le faire tout de suite, mais nous, ce n'est pas notre cas. Nous,

notre cas, ce sont les dispositions de la loi d'août 2021 qui nous donne jusqu'au 31 décembre 2024. C'est le premier point. Évidemment la loi prévoit un délai de 6 mois que Monsieur SALLABERRY vient de rappeler, pour permettre aux maires s'ils le veulent, de s'opposer. Je ne vais pas forcer, il y a un délai de 6 mois, il y a un délai de 6 mois. Cela veut dire que pendant ce temps-là, on préparera, mais on ne peut pas prendre de décision avant de savoir si les maires s'y opposent ou ne s'y opposent pas. C'est le premier point.

Le deuxième point, je suis d'accord avec vous, c'est la question du périmètre. Elle est majeure.

Le troisième point qui est aussi tout à fait important, c'est la question des véhicules qui seront concernés. La vignette Crit air. Quelle vignette on applique ? Là aussi, il faut que l'on ait un débat entre nous.

Et puis le dernier point qui est essentiel, et souvent le Maire de Bordeaux d'ailleurs le rappelle, c'est qu'il faut éviter la fracture sociale. Il y en a qui vont rester au bord du chemin. Le paradoxe sans doute de la loi, c'est que les aides à taux zéro ne commenceront qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Les aides à taux zéro, ce n'est qu'à partir de là. Est-ce que nous, Métropole, on intervient pour aider un certain nombre de personnes à changer de véhicule ? C'est une vraie question, avec une question financière à la clé. Que font les autres, les véhicules qui viennent de hors Métropole ? Est-ce qu'il y a le même type d'aide ? Il y a beaucoup de questions sur lesquelles il faut que nous apportions des précisions, mais Madame BICHET pourra intervenir tout à l'heure.

Je vais donner maintenant la parole à Monsieur LABARDIN, mais je vais être un peu taquin parce que quand je lis le compte-rendu du Bureau du 26 septembre 2019, je vois que le Président BOBET t'interroge, Michel, et te renvoie la balle en disant sur le métro : « Je vais demander à Michel LABARDIN de commencer à nous refaire des synthèses et à nous dire tout ce qui peut être possible sur le métro. » Depuis 2019, est-ce que tu as pu faire la synthèse ?

Attendez, il y a beaucoup de gens qui ont demandé la parole. Non, c'est à toi Michel LABARDIN. Mais simplement, je dis qu'il y a beaucoup de gens qui ont demandé la parole, Olivier ESCOTS, Jean TOUZEAU, d'autres encore, Gérard CHAUSSET, mais le tour de chacun viendra. La parole est maintenant à Monsieur LABARDIN.

**M. Michel LABARDIN** : Merci, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, je souhaite réagir bien sûr à ce schéma des mobilités et des considérations générales et réagir à votre réaction. Je pense, comme Patrick BOBET, que vous nous faites la leçon à la fois pour les mobilités. Vous faites la leçon je trouve aisément pour Gradignan et vous en remettez une couche comme si ce n'était pas suffisant. Alors, de grâce, ne faites pas la leçon au Maire de Gradignan.

*(problème de micro)*

Vous faites la leçon, Monsieur le Président, sur la mobilité, vous faites la leçon à la Ville de Gradignan et je trouve que c'est indécent. Non pas que le Maire de Gradignan soit intouchable, mais dans vos propos finalement, ce sont les habitants que vous touchez, et j'y reviendrai tout à l'heure par la privation de solution de mobilité surtout des déclarations à l'emporte-pièce sur le sujet. Et vous me réinterpellez évidemment sur l'histoire des boulevards et vous me réinterpellez maintenant sur le métro. Permettez-moi de vous dire, je pensais le dire à la fin, mais je le dis tout de suite, pour reprendre l'un de vos termes, je n'aurai pas la cruauté de rappeler des délibérations métropolitaines puisqu'en janvier 2020, un certain nombre d'élus ont voté la clôture de la concertation pour le débranchement de la ligne B. Vous en faisiez partie. Vous l'avez votée. Vous avez voté la poursuite des études pour présenter le projet à la DUP

(Déclaration d'utilité publique) et je me demande pourquoi ce revirement. Voyez-vous, je me permets de vous renvoyer cette question parce que je pense que vous n'avez pas intérêt à humilier qui que ce soit, et je vais y revenir.

Sur les infrastructures, nous disons, je le pense personnellement, qu'il y a un recul sur les infrastructures non pas qu'il n'y ait pas d'infrastructures, en matière de mobilité, il n'y a pas de révolution comme vous le dites, mais une continuité. Finalement un schéma directeur succède à un autre. Le précédent schéma de 2016 que j'avais présenté contenait, comme les précédents d'ailleurs, mais c'est très évolutif, d'une part un pivot central, une colonne vertébrale d'infrastructures en site propre. Et à côté, un plan marche, un plan vélo, l'amorce du RER métropolitain et l'amorce du dialogue avec les territoires extra-métropolitains. D'ailleurs au SYSDAU (Syndicat mixte pour le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), nous en avons beaucoup parlé lors de la précédente mandature, des études ont été faites notamment lorsque certaines CDC (Communautés de communes) voulaient prendre la compétence mobilité. Donc, tous ces éléments y étaient. Bien sûr, ce n'est pas abouti. Il faut poursuivre, mais si révolution il y a, c'est d'avoir enlevé cette colonne vertébrale des infrastructures en site propre qui sont les seules à garantir de pouvoir faire face au volume de besoins de mobilité, c'est-à-dire du transport de masse. Bien évidemment, l'amélioration du réseau de bus avec des couloirs propres, c'est bien, mais nous n'avons pas la capacité à répondre au volume, et en tous les cas, nous n'avons pas la capacité à garantir que nous partons à une heure précise que nous arrivons à une heure précise. Et c'est ce qui va faire la différence en matière d'attractivité.

Je suis surpris parce que finalement, toutes les grandes métropoles - Lille, Lyon, Paris, Marseille, Toulouse - poursuivent des politiques d'infrastructures, au côté évidemment de toutes les autres planifications de marche, de vélo et tout ce qui va permettre la migration vers les mobilités douces. Nous sommes finalement une métropole qui renonce à ces infrastructures même si par des contorsions verbales, on dit « Ce n'est pas fini, mais c'est fini ». C'est très surprenant cette difficulté à qualifier les choses. Oui, il y a un arrêt des infrastructures les plus structurantes, c'est-à-dire en site propre intégral.

Je pense que cette opposition des modes est très dommageable. J'entends dire quelquefois qu'il y a eu la saison du tram et que maintenant il y aurait la saison du vélo, de la marche, des territoires extérieurs. Je trouve que c'est caricatural, d'abord parce que vous le savez, une approche mobilité est une approche intégrée de tous les modes et de tous les territoires.

Je pense que ce renoncement se paiera cher parce que des années de perdues en matière d'infrastructures lourdes se rattrapent difficilement et, de la même manière qu'il y a eu dans la Métropole bordelaise un syndrome des ponts qui n'est pas totalement achevé, il y aura un syndrome de la mobilité. En tous les cas, nous serons appelés à le vérifier.

Un mot quand même puisque vous m'avez interpellé, je portais ce projet sur la ligne des boulevards. Vous savez bien que je ne déteste pas la controverse à condition effectivement que l'on dise les choses, qu'il y ait un sentiment d'équité et de cohérence intellectuelle. La ligne des boulevards a été refusée par le précédent Maire de Bordeaux, c'est exact, parce qu'il craignait la congestion de passer de 4 à 2 voies. J'avais expliqué qu'effectivement la congestion était acceptable dans la mesure où il y avait une alternative en transport en commun en site propre intégral qui offrait une solution alternative. Aujourd'hui, on le voit, il y a 2 voies effectivement, mais la solution alternative n'est pas à la hauteur.

Je me permets de vous dire aussi, Monsieur le Président, vous qui étiez 1<sup>er</sup> Vice-Président à l'époque, dans cette démonstration et j'ai discuté avec un certain nombre de maires, je n'ai pas été très soutenu, je ne vous ai pas entendu plaider l'application du schéma directeur sur cette ligne-là. Aussi, avons-nous convenu de découper en 3. D'abord, il y a une liaison Cenon/Cracovie, certes, qui n'est pas allée assez vite, j'en conviens, j'en conviens tout à fait.

Et puis, à l'autre extrémité, la desserte du Campus et l'entrée sur la Métropole par la porte de Gradignan et des territoires appelés à se densifier et entre les deux, le boulevard dont la destinée appartient finalement à la Ville de Bordeaux. Ce recul sera dramatique pour le territoire du Sud de la Métropole. Je voudrais tout de suite vous dire, Monsieur le Président, que j'apprécie mal cette stigmatisation qui consiste à dire : « C'est le tram de Gradignan. » D'abord, ce n'est pas le tram de Gradignan. C'est le tram du territoire Sud avec, notamment - Emmanuel SALLABERRY l'a rappelé - une très forte densité du Campus universitaire, à la fois population étudiante, enseignante, la réduction de l'utilisation des voiries et on s'en félicite, qui génère des besoins de déplacement collectif. Donc, il y a une densité sur un tout petit secteur de 3 terrains au carrefour de Gradignan/Talence/Pessac. Ce sont 1 000 logements étudiants qui sont en train de se préparer au pied du débranchement qui a été étudié.

Ce n'est pas non plus uniquement le tram de Gradignan puisque c'est la porte d'entrée des territoires extérieurs, et vous, comme d'autres, vous le savez bien, nous sommes traversés par des flux incessants pour lesquels il faut apporter une véritable alternative, c'est-à-dire du site propre intégral avec une garantie de durée de temps de parcours. La vitesse commerciale n'étant pas le seul élément déterminant. Puisque vous plaidez aussi, et j'y souscris depuis longtemps, au lien entre urbanisme et transport collectif, la ZAC (Zone d'aménagement concerté) de centre-ville de Gradignan portée par la Métropole, déléguée à la FAB, (Fabrique de Bordeaux Métropole), c'est 1 000 logements qui arrivent bientôt, demain. Ce sont des quartiers entiers qui ont été au bord de la rocade, érigés ces dernières années. Aujourd'hui, pour la ZAC de Gradignan, je n'ai pas de solution de mobilité viable et acceptable.

Effectivement, je l'ai dit à Clément ROSSIGNOL-PUECH, je suis choqué par la méthode et par l'effacement de toutes ces études, des concertations, des délibérations auxquelles vous avez participé et l'adhésion massive de la population. Je suis choqué par cet effacement pour passer par pertes et profits ce qui a été acquis au mépris d'ailleurs de la continuité des décisions de l'exécutif métropolitain.

Ce n'est pas non plus parce que je vous ai souvent entendu dire ça : « l'égoïsme d'un maire » comme si nous avons besoin dans notre carte de visite de pouvoir inscrire un trophée supplémentaire, ou alors ce serait le cas pour tous. D'ailleurs, j'observe de façon récurrente que ceux d'entre nous dont le territoire est traversé, soit par le tram, soit par une gare, et donc un réseau ferré, sont les premiers à dire : « Cela suffit maintenant. Il faut s'arrêter. » Je trouve cela très surprenant. En tous les cas, je me contenterai de le rappeler avec un petit peu de malice.

L'alternative n'est pas à la hauteur. Oui, nous nous sommes rencontrés. Nous avons déjeuné ensemble. C'était plutôt agréable. Pas tout à fait de la même tonalité qu'aujourd'hui. On a parlé de beaucoup de choses. Heureusement, il y a autre chose que la politique métropolitaine. Vous m'avez glissé une feuille à la fin du repas où j'ai essayé de déchiffrer l'hypothèse n 3 en vous disant : « Je vais regarder cela. »

Oui, j'ai rencontré le Vice-Président en charge des mobilités après moult insistances 2 jours avant ce débat, et je découvre que nous allons voter un schéma avec des grandes flèches. J'ai découvert sur le papier des choses beaucoup plus précises, et on me dit : « Il faut se décider d'ici mi-octobre », mais si je n'avais pas insisté pour vous voir, sans doute, je n'aurais pas eu voix au chapitre pour avoir une idée sur ce qui est proposé.

J'étais prêt à prendre le risque puisque le tram c'est fini, pourtant vous laissez dans la stratégie des mobilités une ouverture pour pouvoir réaliser le tram à Saint-Médard. Je n'ai aucun état d'âme. J'ai conduit toutes les concertations. C'était passionnant et très animé, et j'étais pour toutes les extensions de la 4<sup>e</sup> phase pour aller aux portes des entrées métropolitaines en

interface avec les territoires girondins.

Je suis très surpris que vous n'ayez pas proposé la même méthode. C'est-à-dire on fait un bus en site propre, alors il n'est pas intégral, c'est le bus express puisque l'on fusionne toutes les terminologies, et un jour, on réévalue l'efficacité de ce mode de transport. On regarde l'évolution des besoins et on réévalue le projet qui avait été fait de débranchement de la ligne B pour le Campus, les zones urbaines de Gradignan et l'entrée de la Métropole. Je me pose une question : « Mais pourquoi ne l'avez-vous pas fait ? » « Quel risque cela représentait pour vous ? » En tous les cas, je suis prêt à jouer le jeu. C'est pour cela que je vous parle d'équité, et je vous parle de cohérence intellectuelle parce que cet effacement, il est extrêmement délétère. Il met le doigt sur une volonté avérée de traiter différemment des territoires par rapport aux autres.

Monsieur le Président, vous avez dit un jour en Conférence des Maires, avec une sincérité désarmante, mais que j'ai prise comme quelque chose évidemment de sincère : « Si l'un d'entre vous, un jour, estime qu'il est maltraité pour des raisons politiques, qu'il me le dise, et je m'en occuperai. » Moi, je vous le dis. Que ferez-vous ? J'ai déjà compris la réponse. En tous les cas, quand vous objectez que la VAN du débranchement vers Gradignan est mauvaise, ce n'est pas vrai. C'est une erreur, vous n'avez pas regardé les études. Lorsque l'on m'explique aujourd'hui que la VAN est négative, et nous avons eu des échanges de chiffres, expliquez-moi comment un transport en commun de site propre, de même longueur, avec 2 fois plus de voyageurs, un report modal plus de 2 fois supérieur, peut générer 6 fois moins de kilomètres voitures évitées. Il y a une anomalie, vous l'avez relevée. J'aurais aimé avoir cette réponse avant, et j'aurais aimé que vous preniez avec moi le risque de poser les choses sur la table et de pouvoir réévaluer le moment venu. Je vous fais cette proposition corrective, Monsieur le Président. Réinscrivez dans la stratégie des mobilités l'équipement d'un bus en site propre pour Gradignan et la réévaluation dans un horizon similaire. Je suis prêt à prendre ce risque. Je vous en remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Monsieur LABARDIN, moi, je suis prêt à jouer le jeu avec vous, mais il faut que vous jouiez avec nous aussi. C'est-à-dire que si effectivement on regarde, on met en place les bus, toutes les solutions qui vous permettront tout de suite de permettre à vos habitants de bénéficier d'une solution rapide, une fois que l'on a fait cela, je suis prêt à regarder si effectivement une autre solution remplira les 3 critères que nous avons fixés. Cela ne me gêne pas du tout.

En tout cas, il n'y a pas de maltraitance politique. Le problème, c'est que vous avez une VAN, excusez-moi du terme technique, mais vous, vous le connaissez parfaitement, une valeur actualisée nette, qui est entre 0 et 10. C'est tout. Voilà. Alors, cela ne passe pas le cap même judiciaire. C'est cela notre difficulté. Ce n'est pas de la maltraitance politique, mais je vous ai évité une maltraitance judiciaire. Donc, si la VAN s'améliore, évidemment la situation changera. C'est le fond du raisonnement. Il est tout à fait objectif.

**M. Michel LABARDIN** : (*début sans micro*) Ce n'est pas de reprendre la parole, mais nous avons un dialogue singulier finalement et un peu vif, mais je l'assume parfaitement, voyez-vous. Je vous demande de ne pas humilier un territoire ni de prendre à partie le Maire comme vous l'avez fait.

Donc, je vous pose la question : « Monsieur le Président, est-ce que vous êtes prêt à réintroduire dans la stratégie de mobilité... »

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je viens de vous répondre Monsieur LABARDIN.

**M. Michel LABARDIN** : Très bien, je vous en remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je ne vous ai pas pris à partie. Je ne me permettrai pas. Non, la parole est à Pierre HURMIC.

**M. Pierre HURMIC** : Mes chers collègues, Monsieur LABARDIN a raison, nous ne devons pas, nous ne pouvons pas nous donner des leçons les uns et les autres. Je pense que la situation actuelle nous impose à tous une forte dose d'humilité.

Nous avons un réseau de transport en commun dans lequel nous avons énormément investi, ces dernières années. Nous avons le plus grand réseau de tramways de France avec 77 km, et malgré cela, certains disent à juste titre : « Nous sommes dans le mur. » C'est-à-dire qu'il faut inventer autre chose. Il ne faut pas continuer sur la mauvaise route. Il faut prendre une nouvelle route. Il faut inventer autre chose. C'est en cela qu'il faut que l'on soit humble. Notre seul souci n'est pas de ressortir des vieilles lunes ou de dire « Il faut continuer comme par le passé... », excusez-moi, Michel LABARDIN, de cette expression « ...à continuer à faire le tramway des maires ». Je pense que s'il faut ne pas personnaliser le débat, je suis d'accord avec toi, je pense que quand tu nous dis que tu as été maltraité, je pense que tu contribues un peu à personnaliser le débat.

J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt tout à l'heure notre collègue DUPRAT nous dire : « Mais l'époque est sans doute finie où les maires allaient voir le Président de la Métropole la tête basse pour réclamer que le tramway desserve leur ville. » Je n'osais pas imaginer que cela se passait comme cela, Monsieur DUPRAT. Vous faites état d'une époque, et donc je me félicite que cette époque-là soit révolue. Ce sont ces démarches-là qui nous ont donné aujourd'hui ce tramway en étoile de 77 km, ce tramway que je persiste à qualifier de « tramway des maires » qui ne donne pas les résultats escomptés malgré les sommes astronomiques que nous avons su investir.

Là où je diverge avec vous aussi, Monsieur LABARDIN, c'est quand vous dites : « On renonce. », on renonce à quoi ? On renonce au tramway sur Gradignan, mais c'est la seule chose à laquelle on renonce. On ne renonce pas à notre ambition. Ce qui me gênerait, c'est que vous soyez aujourd'hui en mesure de nous dire : « Mais vous avez renoncé à toute ambition en matière de mobilité et de transport collectif ». Personne ne l'a dit. Il y a un schéma qui a été exposé, personne, pas grand-monde, ne l'a critiqué en tant que tel. Cela fait plus d'une heure que l'on vous écoute, et j'ai voulu attendre avant de me situer dans le débat, et je vous avoue que je n'ai toujours pas compris. C'est dans ce sens-là que je dois peut-être être un peu lent de la comprenette, je n'ai toujours pas compris pourquoi vous allez vous opposer tout à l'heure à ce schéma des mobilités. On n'a pas entendu d'arguments. Au contraire, Monsieur DUPRAT, je vous ai trouvé plutôt indulgent pour un certain nombre de mesures qui sont aujourd'hui proposées.

J'ai entendu Monsieur CAZENAVE qui a une position, que je respecte, tout à fait nuancée sur ce qui est aujourd'hui proposé. Je prends note de votre esprit nuancé, Monsieur CAZENAVE. Vous avez raison, je suis d'accord avec vous. Les bus express pour qu'ils marchent, il faut des couloirs bus, mais cela dépend des maires. Moi, je peux vous dire en tant que Maire de Bordeaux, je vais tout faire pour qu'il y en ait un maximum... et j'ai déjà commencé à le faire, je crois. Vous voyez un peu les décisions que j'ai prises sur les boulevards envers et contre certains en disant : « Il faut des couloirs de bus sur les boulevards pour que les bus et les vélos

puissent circuler. » Je pense avoir eu, ce n'est pas moi qui le dis, mais je le dis entre guillemets, peut-être à un moment donné, le courage de prendre cette décision de site propre sous les critiques de beaucoup de mes administrés.

Quand je dis que je ne comprends pas pourquoi vous êtes opposé, il y a une chose que j'ai comprise en écoutant Monsieur BOBET, c'est que c'est un problème de temporalité. Vous l'avez dit, cela a été votre premier argument. C'est-à-dire que l'on va trop vite. Il fallait attendre je ne sais quelle étude. C'est un problème de temporalité. Nous n'avons pas le même sens de la temporalité. Moi, ma temporalité à moi, elle a fait en sorte que cet été, j'ai lu, par exemple, le rapport du GIEC (Groupement Intergouvernemental d'experts sur les évolutions du climat) qui nous dit que nos émissions de gaz à effet de serre, Monsieur le Président BOBET, il ne faut pas les réduire dans 10 ans, il faut les réduire maintenant. Les 10 ans qui viennent vont être absolument impérieux pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Donc, le mérite du plan tel qu'il vient d'être exposé, c'est que ce sont des solutions concrètes à notre portée, rapides et qui sont de nature à nous permettre de limiter nos émissions de gaz à effet de serre.

Voilà notre temporalité : répondre à l'urgence climatique non pas en remettant sur la table des vieilles chimères, mais en apportant des solutions concrètes qui consistent à favoriser non pas une technique de transport quelle qu'elle soit, et quelles que soient ces mairies, mais dire une panoplie, c'est ce que nous a exposé Clément ROSSIGNOL-PUECH, il faut une panoplie. Il faut favoriser les bus, les bus en site propre, les piétons, les cyclistes, toutes les mobilités douces. Ce sont celles-là que nous avons le devoir d'encourager, non pas en 2032, mais en 2021 et le plus rapidement sera le mieux.

Je comprends très bien que l'on puisse changer d'avis, mais encore faut-il expliquer pourquoi on a changé d'avis. Parfois, quand on a des propos trop péremptaires et peut-être que cela peut nous concerner les uns et les autres, on est doublement comptable des raisons que l'on doit mettre sur la table pour expliquer pourquoi on a changé d'avis.

Et là, j'en viens à votre proposition du métro. Il me semblait avoir compris que vous étiez, vous, Monsieur BOBET, et vos amis politiques, des adversaires résolus du métro. J'ai voulu le vérifier en me disant : « Ma mémoire, elle peut être un peu défaillante. » J'ai pu retrouver ce que disait le Bureau du 26 septembre 2019, Bureau que vous présidiez, Monsieur BOBET où il était question du métro. Pour ne pas être accusé de transformer vos propos, je vais citer exactement ce qui a été dit. Je trouve vos propos d'une grande ou peut-être d'une cruelle actualité. Vous disiez : « Au regard des budgets qu'il faudrait mobiliser, il ne semble guère imaginable de pouvoir tout à la fois maintenir le réseau de tramway et de bus actuel en l'état, de développer de nouvelles lignes, d'investir dans les autres projets de mobilité, RER métropolitain notamment, s'est engagée et de financer un métro. » C'étaient vos propos. Vous avez le droit de changer d'avis, mais au bout de plus d'une heure et demie de débat, venez m'expliquer quels sont les événements qui vous incitent à dire qu'il faut impérativement un métro en 2035. Ce n'est pas sérieux. Et en plus, quand je parle de propos un peu péremptaires, je crois que c'est Monsieur CAZENAVE qui est plus nuancé, qui parlait d'études, etc. autorisez-moi – moi, je ne suis pas toujours très nuancé -mais là je considère que vous avez peut-être manqué un peu de nuance dans votre conférence de presse. Je cite vos propos : « Le métro est une priorité absolue ». Ce n'est pas seulement une priorité, c'est une priorité « absolue ». Je vais un peu plus loin « On aura besoin du métro en 2030-2035, c'est une évidence absolue ». C'est le mot du jour, « absolu ». C'est Monsieur SALLABERRY qui disait : « Il n'y a pas de vérité absolue. » C'est vrai, il n'y a pas de vérité absolue, mais il n'y a pas non plus de priorité absolue. Il n'y a pas d'évidence absolue. On essaie de doter cette agglomération de plusieurs techniques de mobilité, c'est ce qui résulte du schéma des mobilités. Donc, il n'y a pas de vérité absolue, de priorité absolue et d'évidence absolue. C'est un peu cela que j'appelais tout à l'heure, au début de mes propos, un peu l'humilité. Je vois qu'aujourd'hui - franchement, on va se parler un peu sérieusement entre nous - le seul contre-feu que vous ayez à mettre en face du schéma de

mobilité que par ailleurs, je le redis, vous ne critiquez pas et contre lequel vous allez voter, c'est de nous ressortir le métro.

Franchement, non, non, non, vous n'allez pas me déconcentrer Monsieur BOBET, je vous rassure. Vous nous ressortez le métro. Je peux vous dire qu'il y a dans cette salle, et j'en fais partie, Monsieur BOBET, des gens qui sont des adversaires résolus du métro et qui ont, à l'inverse de vous, de la détermination dans les idées. Vous faites état, vous dites : « Toulouse, il y a un métro, ils vont investir plus de 2 milliards pour une nouvelle ligne de métro. » Mais ce que vous ne dites pas, c'est qu'ils ont fait ce choix il y a 25 ans. Vous parliez de squelette tout à l'heure, mais le squelette des transports collectifs, c'est le métro à Toulouse. Ils ont fait ce choix il y a 25 ans, et nous, précisément, il y a 25 ans, on a refusé ce choix. Peut-être que vous pouvez le critiquer, mais il y a 25 ans, ce choix a été refusé à la quasi-unanimité de la Communauté Urbaine pour dire : « Le squelette, cela sera le tramway ». Il n'y a pas la place - je m'adresse à un médecin - personne n'a deux squelettes. Nous avons un squelette, un grand squelette de 77 km. On ne peut pas aujourd'hui nier ce squelette pour rêver d'un nouveau squelette. C'est cela aussi le pragmatisme. Faisons avec ce que l'on a.

Quand j'entends des arguments disant « La population va augmenter donc les besoins de transport vont augmenter ». J'appelle cela une vision comptable des choses. Qu'est-ce que vous en savez ? Vous avez des études socioéconomiques qui vous disent que cela va augmenter au prorata ? Un nouvel habitant, c'est un nouveau déplacement ? C'est vraiment une vision comptable des choses. Ce n'est pas une vision stratégique. Ce n'est pas une vision urbaine. C'est continuer à miser... et c'est là où on a une divergence avec vous, et je le note bien, c'est que pour nous, les déplacements, c'est d'abord une stratégie urbaine. Ce n'est pas une stratégie de tuyau. La stratégie urbaine, cela veut dire que nous ne voulons plus forcément une ville-centre qui est reliée par des couloirs avec sa périphérie, un tramway, des transports collectifs en étoile et des gens qui viennent travailler dans la ville-centre. Nous sommes et nous pourrions partager d'ailleurs ce point de vue pour une agglomération beaucoup plus polycentrique. C'est parce qu'elle n'est pas suffisamment polycentrique, notre agglomération, que précisément – c'est l'une des raisons - nous avons ces problèmes de déplacements, d'amas de populations qui viennent travailler dans la ville-centre, et c'est le Maire de la ville-centre qui vous le dit. Donc, ayons ensemble une vision stratégique, non pas des déplacements, mais une vision stratégique de l'urbanisme. Cessons de parier sur le fait qu'il y aura forcément mathématiquement de plus en plus d'habitants qui viendront en transport en commun travailler dans la ville-centre.

Monsieur DUPRAT, vous avez noté que nous subissons la baisse de la fréquentation des transports collectifs. Vous avez raison, mais on n'y est pour rien. C'est que la culture change. On a parlé de culture Covid, de culture post-Covid qui fait que les transports collectifs, vous avez raison, sont en perte de vitesse. On n'y est pour rien. Je pense que c'est dû au fait que beaucoup choisissent actuellement d'autres modalités de déplacement que, précisément, on veut encourager pour les courtes distances : la marche à pied, le vélo. Pour les plus longues distances, le vélo électrique. Pour les distances encore plus longues, le RER métropolitain. Les mobilités sont en train de changer. Et vous, vous nous ressortez le métro des années 90 qui, à l'époque, déjà avait été jugé inadapté à Bordeaux et vous nous le remettez aussi sur la planche.

Et je veux dire aussi - et là, c'est le Maire de Bordeaux qui parle - autorisez-moi, Monsieur le Maire du Bouscat, à intervenir dans ce débat aussi en tant que Maire de Bordeaux. Je suis un Maire de Bordeaux qui est très soucieux de l'état du sous-sol bordelais. Je ne vous souhaite pas de rencontrer des habitants qui, en pleine nuit, ont dû évacuer en catastrophe leur logement parce qu'il était en train de s'effondrer, qui sont partis en tenue de nuit, qui se retrouvent dans la rue, et qu'à ce moment-là, vous devez les rassurer. Le sous-sol bordelais, c'est une catastrophe. Vous allez me dire : « Les techniques ont fait des progrès ». Les techniques ont fait des progrès, mais vous devrez quand même vous attaquer au sous-sol, lui n'a pas fait de

progrès. Il est tel quel. Ce que me disent éventuellement certains techniciens, ils me disent : « Aujourd'hui, on peut tout faire, mais au lieu de vous coûter 2 milliards, il va vous coûter 4 milliards votre métro. » Si vous voulez vraiment être à la hauteur de l'état du sous-sol bordelais, immeuble par immeuble, vous devrez les consolider. Vous pouvez d'ores et déjà avant même le premier coup de pioche, vous pouvez multiplier la note par 2. Et puis, je vous dis en tant que Maire de Bordeaux « Je n'ai pas envie de fragiliser encore davantage ma ville alors que j'ai la conviction – vous parliez de conviction, celle-là je l'ai - qu'il existe d'autres sources de mobilité plus douces, moins traumatisantes pour ma ville, moins traumatisantes pour les habitants » et donc je continuerai à militer pour ces mobilités telles qu'elles viennent de vous être expliquées.

Un dernier argument, le kilomètre de métro, 100 millions d'euros, celui d'un tramway pour aller à Gradignan ou ailleurs, 25 millions. Aujourd'hui, le plan que nous a présenté Clément ROSSIGNOL-PUECH, le Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service, 2021-2024, c'est 49 millions. C'est-à-dire pour un demi-kilomètre de métro, vous pouvez avoir un vaste réseau de vélos impatientement attendu par beaucoup sur la Métropole. Donc, de temps en temps, les chiffres, il faut les mettre un petit peu en balance.

Je pourrais être très long, mais je ne veux pas être très long, je termine là-dessus. Je voterai avec, en tout cas, enthousiasme ce projet. Il existe. Il est ambitieux. Ce n'est pas un renoncement, au contraire, c'est une nouvelle vision dont je comprends qu'elle puisse désarçonner certains, mais c'est une nouvelle vision de l'urbanisme et des transports en commun. Et je le redis, je n'ai toujours pas compris pourquoi vous vous apprêtez à voter contre. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Il y a beaucoup de prises de parole. Rassurez-vous, j'ai noté au fur et à mesure, et la parole est maintenant à Gérard CHAUSSET.

**M. Gérard CHAUSSET** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, c'est un débat important et on voit bien qu'avant de faire couler du béton, du bitume, ou de la peinture ou autres matériaux, la particularité de ce type de document, c'est que cela fait faire couler beaucoup de salive et beaucoup d'encre. C'est un document attendu. Je ne vais pas tergiverser, je vais le soutenir sans difficulté. Pourquoi ? Parce qu'il y a quelque chose de nouveau dans ce qui est proposé dans cette stratégie, c'est qu'elle est intermodale. C'est vraiment important. Cela n'a pas été fait auparavant. Peut-être que les périodes étaient différentes, les besoins n'étaient pas les mêmes, mais là, on approche tous les modes. C'est cela qui est vraiment important, qui est intéressant. Il y a des fiches. On rentre dans le détail. Il y a des budgets. On peut être d'accord. Moi, je ne suis pas forcément d'accord sur tout. On a des sensibilités, mais au moins on a une approche globale, c'est important, intermodale. C'est quand même une nouveauté.

Deuxième point, et là pour répondre un petit peu à ce qui a été dit, on n'est pas sans infrastructures. On a, premièrement, fait déjà 77 km, cela a déjà été dit à multiples reprises. On a un squelette ou une colonne vertébrale, c'est vrai que je ne suis pas spécialiste en médecine, mais enfin disons que l'on a une armature. On a fait le choix de cette armature et donc il faut faire avec. J'ai demandé d'ailleurs au Vice-président et au Président que l'on apporte des éléments là-dessus. Cette armature, on doit la dynamiser. C'est-à-dire que notre réseau de tramway aujourd'hui, moi, je ne suis pas celui qui va vous dire : « Il ne faut plus faire d'extension. Il faut arrêter le tramway. » Pas du tout. En revanche, il est normal aussi que l'on fasse, comme une pause, pour prioriser le reste. En matière de couloirs de bus, on est quand même très en retard. On n'a rien fait pendant 40 ans. Aujourd'hui, il faut d'arrache-pied rattraper le retard sur les BHNS, sur les couloirs de bus, sur les sites propres, tout cela. On a vraiment beaucoup de retard à rattraper.

C'est normal que l'on ait cette priorité-là, mais cela ne veut pas dire qu'il ne faut plus rien faire sur le réseau de tram. Lorsque l'on a 77 km de réseau de tram, surtout la façon dont il a été conçu à l'époque avec une certaine philosophie, on doit aujourd'hui, bien sûr, le « robustifier ». Je ne sais pas si c'est très français, mais, enfin, bref. On doit, bien sûr, veiller à sa maintenance. On doit surtout réfléchir aussi à comment on va le dynamiser. Sur ce réseau, on a des possibilités. Les possibilités, ce sont lesquelles ? C'est le mailler, le ramifier, faire des connexions, par exemple à porte de Bourgogne, réfléchir à des shunts, réfléchir à ne pas forcément desservir toutes les stations de tramway. Certaines sont très peu fréquentées notamment à certaines heures. On peut réfléchir à une liaison express aéroport/gare Saint-Jean avec le shunt ou pas de Mériadeck, peu importe. Cela s'étudie. On peut réfléchir, notamment faire des études sur un « y » en sortie de pont de Pierre pour pouvoir aller, par exemple, de Rive Droite directement à gare Saint-Jean. Cela s'étudie. On peut réfléchir à la connexion de la ligne B et de la ligne C au niveau du Grand Stade également. Pourquoi pas ? Il faut que l'on ait de la souplesse à notre réseau de tramway. Il faut que l'on puisse offrir des nouvelles missions, des nouveaux services sur le modèle de Strasbourg. Moi, je suis plus intéressé par le modèle de Strasbourg que par celui de Toulouse, je vous le dis.

Je propose que l'on étudie cette disposition-là, c'est-à-dire que l'on réfléchisse à l'évolution de notre réseau de tramway parce que là, on a des gains notamment d'efficacité à mettre en place. Lorsque l'on a 77 km, il faut quand même y réfléchir.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas, pourquoi pas, étudier ce fameux métro. Vous aurez vite le résultat. Ce n'est pas 100 millions d'euros du kilomètre le métro. Les associations, je salue leur travail, ils font un travail là-dessus. Il faut, bien sûr, comme toute association, les respecter. Il y a 2 ans, ils étaient à 80 millions, ils sont aujourd'hui à 100 millions. Je pense que le kilomètre de métro, aujourd'hui, on est plus proche de 120 millions d'euros sans trop de difficultés. C'est-à-dire qu'avec un milliard d'euros, vous n'avez pas 10 km de métro. C'est-à-dire que si vous voulez faire 2 lignes, ou si vous voulez faire 15 km, il vous faudra mettre sur la table 2 milliards d'euros. Alors, vous êtes très sourcilleux sur les finances, Monsieur SALLABERRY. Allez voir le rapport de la Chambre régionale des comptes sur le réseau de transport de Toulouse que vous citez en exemple. La dette est abyssale.

Et puis, il n'y a pas toutes les agglomérations qui se mettent à faire du métro. Il n'y en a aucune, à part Toulouse, puisqu'ils ont fait ce choix-là et Rennes qui a eu un long débat. Mais dans les agglomérations de notre strate, Nantes ne fait pas de métro, Nice ne fait pas de métro, Montpellier ne fait pas de métro. Aucun ne se lance dans le métro. Les agglomérations qui ont fait le tramway ne font jamais du métro après. C'est l'inverse. Les agglomérations qui ont fait du métro font parfois du tramway. Elles essayent, mais cela ne résout pas tous leurs problèmes. À Toulouse, ils n'ont pas résolu tous leurs problèmes de circulation. Ils sont juste derrière nous pour tout ce qui est circulation, pour tout ce qui est bouchons.

Je ne pense pas franchement que ce soit la solution, mais ceci dit, je pense que pour trancher le débat aussi pour éviter qu'à chaque Conseil, on se renvoie cela dans la balle, on peut très bien faire une étude sérieuse. Il n'y a pas de souci. Vous verrez. Cela ne me dérange pas.

Le problème, il n'est pas que financier, il est quand même technique. Le débat, on l'a eu dans les années 90, il a eu lieu. Il y avait quand même un problème technique. Alors, on nous dit : « Oui, aujourd'hui, les techniques ont changé. Il y a les microtunneliers. » Vous savez où il est le microtunnelier que l'on a utilisé aujourd'hui ? On a un tunnel qui était en projet, 800 m. On a fait 80 m, et on a plusieurs millions d'euros aujourd'hui sous la Garonne que l'on ne sait pas récupérer. On ne les récupérera jamais. Alors, si, la solution aujourd'hui, c'est d'aller creuser plus profond. À quel coût ? Si on passe sous Saint-Michel, à quelle profondeur il va falloir creuser et à quel coût ? Et puis, là, on n'y arrivera jamais. Il y aura des recours. Ce sera un dossier franchement, excusez-moi de l'expression, mais bon... alors étudions-le, comme cela,

cela nous permettra peut-être de trancher le sujet.

Il y a eu des interventions sur les bus et les couloirs de bus. D'ailleurs, Thomas CAZENAVE est cohérent. J'ai pris la peine hier de regarder les vidéos Youtube des Municipales des uns et des autres. Ce qu'ils disaient, c'est ce qu'ils disent aujourd'hui : priorité aux bus avec des couloirs de bus. Donc là, je m'adresse aussi à l'ensemble de l'assemblée. On parle souvent du modèle de Nantes. Si on veut du couloir de bus, bien sûr, il faudra l'accord des maires, mais si on veut que cela fonctionne, il faudra faire de la place. Nantes sur le Chronobus, c'est 1 000 places de stationnement qui ont sauté. L'enjeu, il est là. L'enjeu du stationnement est important. Donc, il faudra voir, il ne s'agit pas de faire n'importe quoi, mais si on veut que cela fonctionne, il faudra, bien sûr, faire de la place.

J'ai entendu vos interventions. Il y a deux maux en politique, c'est l'amnésie et l'absence d'autocritique. Cela vaut un peu pour tout le monde, peut-être pour moi aussi. J'ai relu quand même les revues de presse d'il n'y a pas très longtemps. J'ai un document là « Métropole, Communauté d'avenir trace les grandes lignes ». Oui, c'est cela. C'est de la presse. C'est ce que vous avez présenté il n'y a pas moins de 18 mois.

Je voudrais savoir ce qui a fait qu'en 18 mois, tout a changé ? Je reprends vos propos : « La précédente mandature aura été celle du tram et du BHNS. La suivante pourra être celle des ponts ou prendre la voie des airs que cela passe par la création d'un nouveau pont en aval du Pont Chaban-Delmas ou l'étude d'un téléphérique reliant la Rive Droite/Bordeaux Nord, sans compter la rénovation du pont de Pierre. Bref, pour fluidifier la circulation de la rocade, un péage et des aires de stationnement et, bien sûr, la part belle au vélo ». C'est ce que vous proposiez il y a 18 mois. Il y a 18 mois, en gros, vous proposiez le schéma des mobilités. La différence, c'est qu'il n'y a pas les extensions. Moi, je suis prêt à parier que s'il y avait eu les extensions, vous l'auriez voté. Disons les choses clairement. Là, le métro, aujourd'hui, cela sert de cache-sexe pour dire : « Voilà, on n'est pas d'accord. On a un autre projet. » Voilà, mais la différence, elle est là.

J'entends vos remarques sur les extensions, notamment sur celle de Gradignan. Vous savez, en 2014, lorsque le Président JUPPÉ est arrivé, des décisions avaient été prises, avaient été votées notamment sur la régie de l'eau, qu'est-ce qui a été fait ? Cela n'a pas été respecté. Pourtant, il y avait eu aussi des concertations. Il y avait eu aussi des consultations qui étaient peut-être d'une autre nature, mais c'est normal. Vous ne pouvez pas reprocher à une majorité ou une partie de la majorité qui a été élue sur des idées de ne pas les mettre en œuvre et de mettre en place les autres en priorité. C'est quand même logique.

Et moi je le dis ici. Si on est dans cette situation-là, c'est quand même un peu de votre responsabilité. Par exemple, sur Gradignan, des études ont été faites avant 2014. Il y a eu 4 corridors, dont le corridor - je parle sous le contrôle d'Alain CAZABONNE - Talence/Gradignan, mais vous ne vous êtes jamais mis d'accord, jamais. Vous ne vouliez pas aller à Thouars parce que... oui, c'est la réalité. Vous ne vous êtes jamais mis d'accord. Vous êtes arrivé en 2014 : « Ah, on va faire Gradignan/Cenon par les boulevards. » Je pense que le problème de ce dossier, votre volonté, ce n'est pas d'apporter un transport efficace au centre de Gradignan. Votre volonté, tout à fait respectable, c'est d'abord d'apporter le tramway à Gradignan, quel que soit le tracé. D'ailleurs, on le voit, il y a eu différents tracés. C'est la réalité. Oui, je sais que cela ne vous plaît pas, mais c'est quand même la réalité. Je ne refais pas l'histoire, c'est la réalité. Vous avez proposé Cenon/Gradignan, cela n'a pas marché, après, vous avez proposé l'extension de la ligne B.

Je pense que la responsabilité, elle est sûrement partagée sur ce type de dossier et je pense qu'un peu d'autocritique ferait du bien à tout le monde.

Pour conclure, je pense que ce dossier, c'est un marqueur de cette mandature. Je sais que cela peut déplaire à certains. Je pense que le fameux mur de 2030, on a des chances de le dépasser avec ce projet. En tout cas, je pense que toutes les données sont sur la table, et ce sera de notre responsabilité, en tout cas de l'ensemble des élus, de faire en sorte que ce dossier stratégique puisse fonctionner.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. J'ai dix demandes de prise de parole. C'est à vous de choisir, moi, je suis libre toute ma soirée, je n'ai pas de difficulté, mais peut-être que l'on pourrait essayer d'être plus concis dans nos interventions. **Oliver ESCOTS**.

**M. Olivier ESCOTS** : Monsieur le Président, mes chers collègues, tout d'abord un mot sur la grande qualité de ce document, résultat du travail à la fois des services et des élus en charge des mobilités. Un document qui répond à la question que vous aviez soulevée ici même le 23 octobre 2020. Il s'agissait en effet de réinterroger l'ensemble des grands projets de transport et de réviser la stratégie élaborée en 2016. Avec ce schéma, nous avons une réponse adaptée à l'évolution des déplacements, 3 millions par jour, sachant que ceux-ci vont progresser de 600 000 voyages supplémentaires d'ici à 2030.

L'objectif, nous le connaissons, il s'agit d'en finir avec la thrombose des déplacements de la 3<sup>e</sup> Métropole la plus embouteillée de France. Dans ce schéma, notre groupe partage les enjeux environnementaux, l'élargissement du périmètre, la diversification des déplacements.

Nous partageons aussi l'objectif de décongestionner en supprimant 10 % des flux de véhicules avec, dans le même temps, sur notre réseau, notre souci de la qualité, la régularité de la performance. À partir de l'état des lieux, des propositions diversifiées sont proposées dans ce schéma, tout en valorisant l'existant, notamment le tramway, avec ses 77 km.

Nous ne pouvons que saluer l'effort qui est fait sur les mobilités douces. Nous savons que pour permettre leur développement, il faut une politique volontariste et nous l'avons là.

Les différentes fiches qui approfondissent chaque secteur sont des points d'appui pour une évolution. Je retiens d'ailleurs l'idée du Vice-président, **Clément ROSSIGNOL**, ce schéma, c'est un document vivant qui est appelé à évoluer.

Parmi ces évolutions, notre groupe en voit plusieurs, en voit trois notamment. Tout d'abord, sur les aménagements ferroviaires. Ils ont trop longtemps été sous-estimés, ils sont aujourd'hui avec le RER en progression continue afin d'assurer des parcours compétitifs avec des bénéfices importants sur le plan environnemental. Pour ces raisons, je pense que vous l'avez deviné, nous renouvelons notre proposition de réouverture de la ligne ferroviaire Bordeaux/Blaye. Un car express est envisagé sur ce parcours, mais cette proposition ne bénéficie pas d'infrastructure existante, certes, à régénérer.

Il faut aussi écouter les propositions qui se font jour, qui permettraient une autre diamétralisation que celle envisagée. D'une manière plus générale, nous pensons qu'il ne faut pas rester sur le schéma ferroviaire existant et envisager peut-être aussi d'autres lignes notamment vers l'Ouest du Département.

Deuxième point, sur le fleuve, une nouveauté, il est désormais dans le schéma. Dans le schéma de 2016, je crois qu'il y avait un paragraphe et pas plus. C'était juste pour donner le nombre de voyages en BatCub l'année précédente. Le fleuve est dans le schéma. Et là, nous avons des choses vraiment à travailler notamment sur la logistique urbaine, notamment en lien avec le MIN (Marché d'intérêt national) qui, aujourd'hui n'est approvisionné que par camion. Là, il y a des perspectives pour l'activité économique locale et aussi au-delà de la Métropole. De

nombreux acteurs sont prêts à y aller. Nous en recevons régulièrement les uns et les autres, ma collègue bordelaise Nadia SAADI peut en témoigner. Donc, là, on doit être au rendez-vous des enjeux du fleuve.

Sur le transport de voyageurs également, on voit bien dans le schéma la montée en puissance du BatCub. Là aussi, il nous faut sans doute, dans les prochaines années, passer à la vitesse supérieure, et l'avant-projet des équipements fluviaux qui est travaillé par les services doit nous permettre de faire du fleuve un axe central. Le fleuve, c'est un atout et non un obstacle.

Troisième élément d'évolution qui est un sujet qui a beaucoup été abordé aujourd'hui, celui du métro. Nous restons, nous, groupe Communiste, convaincus qu'une étude sérieuse sur le métro est d'actualité, sachant, comme cela a été annoncé, que l'évolution importante des déplacements et le temps nécessaire pour qu'une telle infrastructure se réalise, c'est entre 10 et 15 ans. Nous devons développer les réponses pour les habitants périurbains et quoiqu'il advienne, il faudra permettre les déplacements de ces derniers sur la Métropole.

Quelques mots supplémentaires sur ce sujet du métro, notamment face à quelques déclarations stupéfiantes que l'on a pu lire, ces derniers jours, et entendre aujourd'hui. On peut vraiment s'étonner qu'une fois dans l'opposition, la Droite découvre les vertus du métro alors que des voix ici même, dans cette assemblée, l'évoquaient depuis le plan d'urgence, depuis plusieurs années. Tout le monde sait ici que les anciens maires de Bordeaux, Alain JUPPÉ comme Nicolas FLORIAN, étaient contre ce mode de transport. Alors, à l'opposition de Droite, je rappelle que la politique des mobilités sur les 6 années du précédent mandat a d'abord été et avant tout l'objectif de répondre aux exigences de certains maires sans prendre en compte la pertinence ou l'efficacité des projets proposés.

Et cela a été rappelé dans la précédente intervention, c'est cette politique qui nous a conduits dans la situation où nous sommes. On voit bien qu'un métro est avancé. Alors, peut-être, pour la Droite métropolitaine, un métro poussé par l'éolien avec des vents qui changent, des vents contraires, mais par contre, pas de plan de financement. Je rappelle que nous, le groupe Communiste, en 2019, avons présenté un plan de financement qui est toujours à disposition. Notamment dans les financements possibles, il y avait le fait de s'appuyer sur l'expérience de la société du Grand Paris ou notamment s'appuyer sur la création d'une taxe sur les bureaux.

D'une manière générale, nous sommes, nous, groupe Communiste, adeptes en termes de mobilité de l'addition et non de soustraction. Il faut regarder tout ce qui est pertinent, tout ce qui peut être efficace pour répondre au défi des déplacements, marche, vélo, bus, tram, métro, train. Tout doit être combiné afin de permettre à nos concitoyens d'user de leur droit au transport tout en leur permettant d'abandonner la voiture.

Pour revenir au schéma présenté, nous l'espérons donc vraiment dans son caractère vivant et qu'il sera en capacité d'intégrer, pendant ce mandat, les propositions que nous faisons.

Une dernière remarque pour conclure, Monsieur le Président, 20 % de nos investissements prévus ne relèvent pas de nos compétences. Le transfert de charge de l'État dans notre établissement ampute d'autant plus nos capacités à investir sur ce qui est de nos compétences.

Ces remarques faites, notre groupe votera pour ce schéma. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Jean TOUZEAU.

**M. Jean TOUZEAU** : Oui, Monsieur le Président, quelques mots, je le crois au nom des maires

et des populations de la Rive Droite sur ce schéma, et puis étant l'un des rares maires - je crois qu'il en reste 2 - qui, en 1995, ont fait un certain nombre de choix forts qui ont pesé sur les différents schémas de mobilité et les différents plans d'urgence. Cela ne me donne pas, bien sûr, la possibilité de donner et c'est loin de mon intention, des leçons, mais peut-être quelques conseils.

D'abord, lorsque nous avons abandonné le métro, des études ont été faites, elles sont à disposition. Le coût des études représentait le prix d'un pont. Dans ce schéma, on vous propose la réalisation d'un pont notamment sur la partie Nord et dont nous avons grand besoin. Les études de 2025-2030 ne seront sans doute pas celles qui ont été réalisées précédemment, mais elles conduisaient également de Stalingrad à... à la même conclusion qui était l'abandon de ce métro.

Du choix du tramway, sur les 77 km, je n'évoquerai que la Rive Droite. Le squelette, nous avons eu un bras. L'avenue Tiers, beaucoup de débats pour monter et desservir le haut du plateau. Nous ne sommes pas dans l'excès, et nous sommes, le mot a été prononcé, me semble-t-il, très patients. Je partage tout à fait ce qui a pu être mis en avant sur le fait que cette partie Est de la Métropole mérite vraiment une attention toute particulière parce qu'il suffit de regarder tous les jours ce qui se passe, et la souffrance de nos populations.

Ce schéma est un schéma qui a une approche extrêmement pragmatique avec beaucoup de réalisme, un esprit de responsabilité, beaucoup d'outils dans la boîte à outils. C'est un document vivant et il est évident que nous devons tous faire preuve de beaucoup d'humilité parce que nous savons que la tâche va être extrêmement difficile sur un certain nombre de points.

Le premier, je partage ce qui a été mis en avant sur les camions sur la rocade. Dans une vie antérieure, je n'y ferai pas allusion, je fais partie de ceux qui avons fait un certain nombre de choix qui ne se sont pas concrétisés et je continuerai toujours à penser jusqu'à la fin de ma vie que nous aurions d'autres débats si nous avons réussi à écarter un certain nombre de trafics de la Métropole. Je ferme la parenthèse. On débat sur des barreaux. On débat sur la possibilité de transférer ce qui représente aujourd'hui sur notre rocade une ou 2 voies en permanence pratiquement et qui n'apporte rien à la Métropole, si ce n'est un passage permanent conduisant à d'énormes difficultés sur des préoccupations essentielles que sont la santé, la respiration, le bruit et une souffrance de nos populations.

Comment aujourd'hui apporter des réponses concrètes et attendues ? Parce que l'une des difficultés que nous avons sur ce schéma, c'est que notre population et nos populations ont pris beaucoup de distance avec nos débats, et que la souffrance, elle est quotidienne. Je souscris tout à fait à ce qui a été mis en avant sur l'idée d'avoir une réflexion collective, difficile parce que derrière, il y a, bien sûr, tout le poids de l'économie, mais également un certain nombre de préoccupations sur lesquelles nous devons anticiper pour ne pas les subir. Ce schéma est un document vivant, et je crois que sur la Rive Droite, nous apprécions vraiment un certain nombre de solutions qui sont mises en avant, que je vais reprendre très, très rapidement parce que je ne suis jamais très long, vous en convenez, ici dans cette assemblée, mais qui me semblent extrêmement importantes.

Bien sûr, je n'y reviendrai pas, faire en sorte qu'il y ait beaucoup plus de coordination, de gouvernance permettant d'aller au-delà de la Métropole et de travailler avec des liens avec les autres territoires ou les autres collectivités.

Le plan vélo, le plan marche, la programmation en termes de réseau cyclable, d'axes Bordeaux/Artigues qui peuvent permettre ainsi de franchir, de traverser la Rive Droite plus facilement en vélo. La desserte Rive Droite jusqu'à la Presqu'île, on l'a évoquée, jusqu'à la

gare de La Gorp, Ambarès, la Liane 7, la mise en place du bus express Saint-Jean/Artigues.

Et puis, plus de liaisons fortes entre les deux rives parce que ce fleuve, il a été évoqué, c'est un outil qui est vraiment extrêmement important à la fois dans la mobilité et puis sur bien d'autres réponses à nos difficultés actuelles, nous savons que nous avons cette difficulté de franchissement.

Deux études peuvent ainsi être concrétisées et amener sur le plan opérationnel des réponses dans le temps et accessibles. La première, bien sûr, c'est le téléphérique. Buttinière agrandie Achard avec le lien entre les deux lignes de tramway A et B et la connexion avec la liaison bus le long du fleuve. C'est en termes de coût 2 km de tramway. Le schéma de développement du fleuve qui a été évoqué également, tout le schéma réalisé, c'est 2 km de tramway. Je le mets en avant parce que ce sont des éléments qui sont importants.

Le téléphérique, c'est accessible à 5-6 ans. D'autres métropoles, d'autres grosses agglomérations s'y sont lancées et je pense qu'il faut vraiment que l'on avance sur ce point.

Et puis un pont sur la partie nord parce que c'est évident que cette question du franchissement entre le Pont d'Aquitaine et le Bec d'Ambès, cela fait des décennies que nous sommes sur le chantier. Un pont urbain permettant ainsi de pouvoir irriguer sans toucher à des espaces naturels sensibles me semblerait également mériter à 8-10 ans une réalisation.

Oui, il y aura nécessité d'améliorer ce schéma qui est un document vivant. Nous avons un certain nombre de propositions, les maires, notamment sur les questions concernant les bus, de lignes qui peuvent vraiment améliorer ce schéma. Je pense à la ligne fleuve sur la Rive Droite permettant de mieux desservir tous les grands programmes qui se développent et se concrétisent, une ligne sur le plateau parce que nous avons envisagé sur le tramway d'avoir une liaison Bassens/ Lormont/Cenon/Dravemont et ainsi une ligne bus plateau permettrait, me semble-t-il, de pouvoir améliorer les choses.

Je pense qu'il serait raisonnable d'avoir toujours en travail, en préparation, une ligne de, car Libourne/Bordeaux Métropole, car il conviendra d'évaluer effectivement la portée d'un certain nombre de choix qui sur le TER sont, bien sûr, partagés, mais mériteront sans doute un certain nombre d'évaluations.

Et puis le fleuve avec le schéma que j'évoquais.

La nécessité de travailler sur des parcs relais à l'extérieur de la rocade, et nous avons un déficit là de propositions. Il n'y en a qu'un qui a été mis en avant, un seul parc-relais extra-rocade sur la Rive Droite situé à Artigues. C'est une contribution extrêmement importante, mais il faudra effectivement en projeter d'autres.

Et puis, je voudrais terminer sur la Zone à faibles émissions, on en parle beaucoup, oui, nous sommes volontaristes parce que nous ne souhaitons pas que nos populations fragilisées sur ces territoires Politique de la ville subissent ainsi une certaine discrimination sur la qualité de vie. Il faudra effectivement que sur le plan de la solidarité, il y ait un très gros effort de fait pour leur permettre de bénéficier ainsi de tout ce qui peut être proposé par la République sans véritablement tout élément discriminatoire de part et d'autre de cette rocade.

La crédibilité sur cette Zone à faibles émissions développée, le Président d'ailleurs l'a évoquée, il y a quelques instants, c'est la rocade. C'est-à-dire comment on traite cette rocade avec les dimensions qualitatives qui, aujourd'hui, sont essentielles parce que nous sommes en 2021-2022 et que nous avons besoin de prendre en compte, bien évidemment, toutes ces préoccupations de qualité de vie.

Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais souligner sur ce document vivant qui est un schéma de grande qualité et dans lequel nous, sur la Rive Droite, nous allons nous inscrire pour essayer de faire en sorte que l'on puisse améliorer la situation de nos populations.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je renouvelle mon appel à la concision parce que d'autres demandes de parole sont intervenues. Nicolas FLORIAN.

**M. Nicolas FLORIAN** : Merci Monsieur le Président. Une fois n'est pas coutume, je vais féliciter Monsieur ESCOTS parce que cela a été le premier dans son intervention, après 2 heures d'interventions successives des uns et des autres, à être le seul qui parle pour une fois de la promotion de votre schéma. Jusqu'à maintenant, j'avais plutôt l'impression qu'il y avait eu un autre point à l'ordre du jour qui était un débat sur les propositions de Métropole Commune(s) et le point presse que nous avons commis *a priori* hier pour faire quelques propositions et que le cœur du débat aujourd'hui était de savoir qu'avait pu dire ou penser tel ou tel élu en 2019. On voit que le sujet du métro vous contrarie de par l'agacement que vous déployez à rappeler les postures des uns et des autres. Je serai capable de vous livrer une formule peut-être un peu bateau, mais enfin « Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis », Monsieur le Président et Monsieur le Maire de Bordeaux. Et si on devait lister pour chacun d'entre nous qui d'un revirement, qui d'un abandon, qui d'une évolution, on aurait une comptabilité deniers qui, au final, s'équilibrerait. Et de façon peut-être plus positive, je répondrai à Pierre HURMIC. Il n'est pas le seul à avoir lu le rapport du GIEC cet été. Peut-être vous pourriez aussi imaginer avant toute autre forme de procès d'intention que l'on soit un certain nombre à avoir une conscience qui prenne corps, peut-être moins rapidement que la vôtre, et qui nous incite à avoir, des fois, des positions ou des propositions qui auraient pu ne pas être les nôtres à l'époque, et je pense notamment au métro.

Je trouve cela dommage que le débat qui est devant nous aujourd'hui porte plus sur une forme d'inquisition ou d'une posture de procureur que vous adoptez, les uns et les autres, plutôt que sur une forme de promotion d'un document. On peut toujours regretter et vous nous disiez que vous ne critiquiez pas l'ambition. Non, on n'a pas la même. Nous, ce que l'on regrette, et ce que je regrette personnellement, et c'est l'expression que je vais formuler maintenant, c'est peut-être plutôt le manque de vision. En tout cas, pas la même que la nôtre. Vous nous produisez un document qui est une succession d'items sur tel ou tel usage. Pour moi, d'ailleurs, la principale différence que je vois entre ce que vous exprimez et ce que l'on pourrait exprimer, c'est que vous mettez en avant d'abord la part de l'usage, changer les usages. Là où nous, notre doctrine, notre ligne est plutôt dans une vision d'aménagement. Comment on aménage et comment on intègre d'ailleurs, et c'est peut-être le second reproche un peu plus prononcé... enfin, un reproche ou en tout cas un sentiment que je pourrais exprimer. On ne peut pas aujourd'hui séquencer les politiques publiques sans avoir une vraie logique de transversalité. Quand on parle de mobilité, si on ne parle pas à côté d'équilibre territorial, de développement économique, de politique de logement, on sera toujours à côté des choses.

Quand Pierre HURMIC parle d'une logique polycentrique, il a raison. Il faut du polycentrisme, et d'ailleurs, cela va bousculer ce qui a été aussi notre doctrine collective pendant des années, qui était de dire : « Faisons tout pour lutter contre l'étalement urbain. » Qu'est-ce que cela a fabriqué cela ? Des Gilets jaunes. Et avec cette logique que vous avez de concentration d'hypercentrisme, on est en contradiction avec ce que l'on pourrait aujourd'hui proposer d'un meilleur équilibre territorial. Et quand je parle d'un manque ou en tout cas le sentiment que j'en ai de vision, de perception, de prospective, il est là plutôt sur comment on aménage notre territoire, mais pas simplement entre nous de façon nombriliste à l'intérieur des limites administratives de Bordeaux Métropole. L'une des priorités que l'on avait, et Clément

ROSSIGNOL-PUECH l'a rappelée avec peut-être moins d'allant, c'est « Où en est-on d'un syndicat départemental sur les transports et les mobilités ? » On ne peut pas arrêter notre réflexion. On va rentrer dans une discussion sur la Délégation de service public. On ne retrouve pas d'ailleurs l'esprit. Que va être la commande ? Que va-t-on attendre de cela dans ce document sans penser à ce qui se passe à l'extérieur de la rocade ou des limites administratives de notre Département ?

On parlait du fleuve. Certes, c'est cité, mais que faisons-nous véritablement sur le fleuve ? Est-ce que c'est un élément que l'on veut franchir ? Est-ce que c'est un élément où on a une politique longitudinale ? C'est cela la vision d'un territoire. C'est cela le projet. Et là-dessus, on ne se reconnaît pas. Alors, je comprends qu'il est assez facile pour vous d'aller reprendre telle ou telle vision de chapelles municipales. On a bon dos de critiquer le métro des maires. J'ai remarqué aussi, et c'est peut-être la première fois depuis très longtemps, que la parole publique du Maire de Bordeaux s'agissant des mobilités est en décalage, en tout cas, temporel avec la parole publique du Président de l'agglomération s'agissant des mobilités. On apprend de façon incidente que la ZFE va être faite, et là aussi, ce n'est pas partagé. Par ailleurs, sur la ZFE, je ne vais pas rentrer sur le fond du sujet, quelles seraient les décisions que nous pourrions prendre sans au moins en parler avec les communes avoisinantes ? On a une grande difficulté sur notre territoire qui n'est pas de notre responsabilité, la vôtre ou la nôtre, c'est que l'on est une agglomération de transit autant qu'une agglomération de desserte. Dans nos réflexions, et c'est ce que l'on propose aussi de mettre sur la table, c'est « Comment on arrive ou à distinguer ou à converger sur ces deux notions ? », et la rocade en est le plus bel exemple.

Quand on parle de rocade, il ne faut pas oublier qu'il faut parler aussi d'échangeurs et si on doit avoir une logique plus pérenne de prospectives sur cette rocade, il ne faut en aucun cas oublier la question des échangeurs. Cela se bouscule entre le transit et la desserte. C'est en ce sens que nous apportons notre partition qui va nous pousser, d'ailleurs, à voter contre ce rapport. Ne faites pas une fixation sur la simple question du métro. Cela voudrait dire que vous êtes dans une telle fébrilité ou un manque de confiance que cela vous pousse à ne regarder que cela. Sortons de cette logique-là.

Pour finir, et s'agissant de la seule question bordelaise même si dans le début de mon propos, je vous propose d'avoir une réflexion qui soit plutôt polycentrique du développement par site de vie et plutôt que simplement regarder l'épicentre qui est Bordeaux. Je pense qu'il faut remettre sur la table, cela a été dit par Jean TOUZEAU, mais Jean - pardonne-moi par avance - c'est révélateur la sémantique que tu emploies. À aucun moment, tu n'as osé reparler du grand contournement. Tu nous expliques dans tes arguments que cela a été un rendez-vous manqué, mais c'est sûrement une ambiance collective qui fait que tu n'oses même plus employer ce terme du grand contournement. C'est là où je me dis que si on n'est plus capable de faire des propositions de métro, d'aborder un sujet de contournement parce que de suite, c'est une sorte de chape de plomb, c'est triste pas que pour nous-mêmes, c'est triste pour notre propre territoire.

Pour revenir sur Bordeaux, je pense qu'il faut remettre sur la table la question du fleuve de façon plus développée. Les boulevards et les barrières, on peut considérer que le projet a été malmené par telle ou telle ville à telle époque. Tout le monde s'était félicité, il y a quelques mois, avant les élections municipales que l'on relance collectivement. Là, ce n'était pas une coquetterie du Maire de Bordeaux que j'étais à l'époque ou de son équipe municipale que d'avoir une réflexion sur les barrières et les boulevards. Il faut que l'on remette le sujet sur la table. On ne peut pas parler de zone 30 sans s'intéresser au rôle de desserte et transit des boulevards et des barrières.

Sur les franchissements, je vais même aller plus loin que la logique de Jean TOUZEAU parce

que pareil, il nous parle d'un pont. Je n'ai pas lu ou alors je n'ai pas été assez attentif, à aucun moment on ne parle exactement d'un pont aval. Ce n'est pas cité nommément. On parle d'un franchissement. Et puis, toi tu parles au Nord. Quand on envisage par quelques contributions des uns et des autres de pouvoir avoir ces châteaux ou ces chaînons qui relient A63, A62, A65, A89, pourquoi ne pas aussi réfléchir à un franchissement amont ? On ne sera pas d'accord peut-être, mais au moins on peut et ne nous interdisez pas de le mettre sur la table.

Un petit mot sur le téléphérique. Je ne suis pas un anti-téléphérique pour le coup, mais quelle est la vocation qu'on lui donne ? C'est quoi ? C'est dans une continuité de mobilité ? C'est d'un point à un point ? Voilà que l'on aille peut-être un petit peu plus loin, et puis, je vous mets quand même en garde là-dessus sur l'UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture). Où est-ce qu'on le situe et à quoi il sert exactement ?

Parmi les priorités que je voudrais réexprimer, c'est l'urgence à mettre en place une vraie gouvernance avec les autres collectivités que ce soit le Département, les intercommunalités qui nous entourent sur ces questions de mobilité, mais aussi de partage du développement urbain.

Deuxième priorité, c'est sur la rocade, cela a été dit. Je ne sais pas si un de mes collègues l'a dit avant moi, mais pareil, l'idée d'un passage à 2x4 voies en réduisant la vitesse est *a minima* à étudier pour favoriser la fluidité.

Relancer notre action auprès de l'État s'agissant des échangeurs, et je pense notamment à l'échangeur 26 pour aller vers la N89. Et puis comme je dis, et cela a été dit par Patrick BOBET par ailleurs, on est solidaire collectivement là-dessus, une vraie étude sur un transport en commun souterrain. Cela s'appelle un « métro ». Vous êtes contre, on est pour, on verra, mais au moins le mettre sur la table sans simplement chercher à savoir si on a changé d'avis en quelques mois. Merci Monsieur le Président.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Vous avez dit deux choses qui me paraissent importantes. La première, c'est qu'il faut avoir une vision qui aille au-delà des frontières de la Métropole. C'est justement l'orientation principale de ce schéma. C'est justement cela. Donc, merci d'être d'accord avec nous.

Deuxième point sur la rocade, vous n'étiez peut-être pas là tout à l'heure, mais à la demande de Thomas CAZENAVE, j'ai proposé qu'il y ait un groupe transpolitique où tous les groupes seront représentés pour étudier les différentes solutions concernant la rocade.

La parole est à Madame FERREIRA.

**Mme Véronique FERREIRA** : Merci Monsieur le Président. Bonjour à toutes et à tous. L'heure avance donc je vais essayer d'être la plus concise possible, mais je voulais quand même dire un mot sur ce schéma des mobilités que je trouve très complet de par sa multimodalité et par son aspect évolutif.

Comme on a commencé ce début de séance en se demandant si les uns étaient fâchés contre les autres, je rappelle que finalement si on lit bien la délibération, personne ne doit être fâché parce qu'à la page 19 de la délibération, on parle du suivi de ce schéma. On dit que des bilans seront mis en place, notamment le premier fin 2022, et il est dit, c'est la dernière phrase « Ce schéma n'est pas exclusif d'autres solutions futures de mobilités, soit des modes innovants non éprouvés, ou des modes classiques comme le métro. » Vous voyez qu'effectivement, il n'y a pas beaucoup de sujets de fâcherie.

C'est vrai que le métro, on en a beaucoup parlé. Moi, à titre personnel, cela ne m'a pas contrariée. J'avoue que cela m'a fait un petit peu sourire parce qu'un schéma des mobilités, il faut qu'il soit réaliste dans les questions de délai, et il faut qu'il soit réaliste dans les capacités à faire des hommes et des femmes, et aussi bien évidemment des capacités financières.

On n'a pas arrêté de revenir sur 2019 parce que c'est vrai que je fais partie de ceux qui ont eu une incompréhension. Pour tous ceux qui n'étaient pas là en 2019, un petit rappel parce que peut-être que certains doivent se demander ce dont on parle. À ce moment-là, une étude avait été réalisée par un étudiant éminent, certes. C'était l'étude d'un étudiant sur la question du métro qui avait été présentée à cette époque au Bureau en 2019, en septembre, je crois. Je ne sais plus, quelque chose comme cela, ce n'est pas le plus important. On en avait effectivement discuté en Bureau. Moi, j'ai quand même des souvenirs très, très précis qui disaient qu'à ce moment-là, notamment - je vais parler finances forcément - Emmanuel est parti, c'est dommage, mais il disait « Vu l'état des finances de la Métropole, c'est peut-être intéressant, mais ce n'est pas possible ». Depuis 2019, qu'est-ce qui s'est passé ? Rien si ce n'est une pandémie mondiale qui a quand même modifié aussi un certain nombre de choses. C'est cela en fait, ce n'est pas que cela contrarie, mais cela étonne un petit peu.

Même si je comprends le raisonnement par rapport à d'autres métropoles. Il y en a qui le font, pourquoi pas nous ? D'autres l'ont dit avant moi et beaucoup mieux, on a fait d'autres choix, il y a 25, 30 ans, 40 ans, je ne sais plus, de travailler essentiellement sur de l'aérien. Puis, on peut toujours se dire : « On l'a fait à une époque, on peut changer. »

Moi, j'ai quand même une grosse interrogation sur la question des délais. Je crois que c'est Christophe - et si ce n'est pas le cas, pardon à l'avance - qui parlait d'un métro à l'horizon 2032-2034, quelque chose comme cela. 2032, c'est dans 11 ans. Aujourd'hui, on n'a aucune étude opérationnelle réelle de faite, aucune étude environnementale, enfin vous savez tout ce qui va avec, et aucun travail sur le financement. Je reparlerai du financement. J'avoue que quand j'ai vu de loin, forcément, je ne suis pas spécialiste, mais vous l'avez dit, les délais du tram D, les délais du bus express Saint-Aubin, etc., j'avoue que 11 ans, je n'y crois pas trop.

Pour rebondir sur ce qu'avait dit, je crois que c'était Monsieur CAZENAVE, c'est vrai qu'il faut que l'on ait une vision à plusieurs termes, à court, on va dire moyen et long terme, et à titre personnel, je peux me tromper, mais je ne crois pas du tout dans ces questions de 10-11 ans où tout à coup comme cela, on arriverait à sortir cet élément-là.

À titre personnel, je n'ai aucune idée de l'étude opérationnelle. J'ai entendu tout à l'heure il y a quelques instants que cela coûtait le prix d'un pont. J'avoue que cela me panique un petit peu. Quel délai sur cette étude opérationnelle ? J'avoue que j'ai pas mal de questions qui se posent et qui me font dire que sur le schéma que nous adoptons en 2021, sachant qu'il est réalisable par ailleurs, je pense que ce n'est pas une priorité. Notamment une priorité financière. Alors, oui, je vais parler un petit peu finances et pour que ce soit très clair pour tout le monde, je ne vais pas mélanger investissement et fonctionnement.

Que dit ce schéma ? Ce schéma dit que sur l'investissement, on y va sur 1,6 milliard d'euros. Je sais, cela fait beaucoup. On a parlé de la réalisation un peu plus tôt dans l'après-midi. Bien évidemment que la réalisation sera effectivement jugée, et elle se fera sur la durée du schéma bien évidemment. Comme à l'époque lorsque nous avons adopté ce que l'on appelait le SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), le SDODM n'était pas lié... J'ai entendu parler à un moment donné que l'on se fixait sur 2026. Non, bien évidemment, on se fixe sur la durée du schéma comme le schéma précédent. Cela me paraît tout à fait logique. Cette durée, on la voit notamment par toutes les fiches annexes qui comportent des dates, et je trouve sincèrement que l'existence de ces fiches qui est vraiment nouvelle dans un schéma ou au moins dans la façon de le présenter, justement c'est l'indication

très concrète de la vision que nous pouvons avoir de ces mobilités.

J'ai entendu une proposition de faire des mobilités la grande cause de la décennie. 1,6 milliard d'investissements sur le schéma, je pense que ce chiffre montre que l'on peut tomber d'accord, car la question des mobilités fait partie de la grande cause de la décennie.

C'est vrai que d'un autre côté, je suis un peu surprise quand, dans les propositions, il y a des chiffres qui sont lancés. Forcément, il y en a un qui m'a fait un peu sursauter, c'est le chiffre de 400 millions d'euros par an sur les transports en commun. C'est joli comme chiffre. Médiatiquement, cela doit très, très bien marcher. Mais derrière, quelle réalité ? Je vais me baser que sur les chiffres qu'il y a dans la délibération du schéma des mobilités. 400 millions sur les transports en commun. Juste un petit rappel : en moyenne, cela dépendait des années, mais sur ces dernières années, notre belle maison a fait 500 millions d'euros d'investissement par an, tout compris. C'est pour voir le rapport un petit peu entre 400 et 500. Cela correspond peu ou prou à notre capacité financière et à notre capacité à faire. Alors que l'on y aille à 400 sur 500, mais bon sang, on enlève quoi ? Je me tourne vers l'habitat, et je dis : « Non, on arrête. » Je me tourne vers l'aménagement urbain, et je dis : « Non, on arrête. » Je me tourne vers la question de l'investissement sur les déchets, sur l'eau, etc., Là, je trouve qu'il y a quand même une véritable interrogation. Surtout qu'en plus, on parle des transports en commun et les transports en commun, c'est essentiel, mais cela ne fait pas toutes les mobilités, et surtout cela ne fait pas tous les investissements.

Pour conclure, 1,6 milliard d'euros d'investissement, vous voyez que je n'ai parlé que de cela, je trouve que c'est injuste de dire que c'est un plan d'immobilité puisque c'est un terme aussi que j'ai pu entendre. Je trouve que ce chiffre montre le contraire.

En début de séance, il y a eu, et je le comprends, beaucoup de discussions sur les axes structurants, et c'est normal pour les mobilités. Je voudrais peut-être vous rassurer un petit peu. Toujours pris dans la délibération, comment ils se répartissent ces 1,6 milliard ? 32 % sur les transports en commun en site propre, 24 % sur les franchissements, 18% sur le RER métropolitain. Pourquoi j'ai pris ces 3 exemples-là ? Parce que je considère que cela fait partie des axes structurants. On arrive à 74 %. 74 % de 1,6 milliard, effectivement sur les axes structurants, j'ai vraiment envie de dire que l'on y va de façon importante et vous remarquerez que je n'ai pas parlé des 1,8 milliard de fonctionnement, ce serait beaucoup trop long d'en parler aujourd'hui.

Finalement, ces choix structurants, oui, ils ont été faits sur les questions de bus express, sur les questions de circulaire, de franchissements, de RER métropolitain. On ne peut pas dire que là, il n'y a pas de squelette parce que ce squelette, il n'est pas replié sur lui-même, mais sur une Métropole ouverte sur d'autres territoires. Alors, bien sûr que, par moments, il y a des choix à faire et je comprends qu'il y ait des choix qui peuvent choquer, mais on ne peut pas dire qu'il n'y en a pas eu parce que cette ouverture sur les autres territoires, cela nous paraît essentielle. Et je voudrais souligner qu'à titre personnel, cette question de gouvernance notamment avec un Syndicat mixte, je pense aussi que c'est quelque chose d'absolument indispensable si nous voulons réussir cette révolution des mobilités. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Maintenant la parole est à **Jacques MANGON**.

**M. Jacques MANGON** : Monsieur le Président, mes chers collègues, dans le dossier que vous nous présentez aujourd'hui, il y a évidemment une contradiction de fond que nous sommes nombreux, je pense, à avoir relevée. C'est que d'une part, vous faites le constat - cela a été dit tout à l'heure par le Vice-président chargé des mobilités, c'est écrit dans le document - le

constat d'une augmentation très importante du besoin de mobilité d'ores et déjà constatée, soutenue par une démographie forte, soutenue par une croissance des besoins des personnes à l'horizon en particulier 2030, et en même temps, vous nous proposez une rétractation finalement des solutions et notamment une rétractation des solutions lourdes, cela a été dit par d'autres, des infrastructures lourdes.

Cette contradiction, évidemment, elle est critique et elle correspond, finalement, ce n'est pas très étonnant, à une sorte de vision décroissante de la mobilité en faisant le pari que vous allez imposer aux gens de moins se déplacer pour correspondre à l'offre que vous allez mettre en place.

Personnellement, je n'y crois pas. Je pense que beaucoup de gens sont comme moi et n'y croient pas, pas pour vous faire un procès d'intention, mais parce que cela ne me paraît pas pragmatique et cela nous fait douter.

Vous avez cité tout à l'heure, Monsieur le Président, le passé d'avant 95, en évoquant un certain nombre de dossiers de l'époque sur la mobilité, et je dois dire que par exemple, le pari que vous faites sur les bus express d'avoir 50 % en moins de couloirs en site propre pour les bus express, j'en doute beaucoup. Et si vous ne réussissez pas cela, et si vous ne réussissez pas d'ailleurs à aller bien au-delà des 50 %, ce que vous allez ressusciter comme passé, c'est le passé des méga-bus. Des méga-bus, et ce sera très loin des bus express. Donc, véritablement je pense que c'est une interrogation.

J'ai aussi relevé dans le débat tout à l'heure l'intervention de Pierre HURMIC et son plaidoyer pour une Métropole polycentrique. Et là, vous me permettrez d'évoquer l'un des centres de la Métropole qui est particulièrement maltraité qui est le Quadrant Nord-Ouest. Le Quadrant Nord-Ouest est maltraité, c'est une évidence, et d'abord commençons par dire ce qu'il en est de l'extension de la ligne D. Évidemment, vous avez pris un certain nombre de précautions pour ne pas dire qu'elle était abandonnée, mais cela ne trompe personne. L'extension de la ligne D ne figure pas sur le schéma de la page 10 qui est votre schéma central des mobilités. Il n'y a aucune trace de tramway vers la suite du Quadrant Nord-Ouest. Il y a d'autre part le calendrier que vous évoquez, c'est-à-dire un calendrier qui est dans le décalage complet avec ce qui était prévu.

Je rappelle que si on avait continué à appliquer la feuille de route que nous avons votée, en 2021, nous aurions commencé les travaux de l'extension de la ligne D, pour les achever fin 2024. Vous nous dites dans ce document : « Écoutez, on va attendre. On va d'abord faire le BHNS, puis après... » Alors, après, quand ? Le bus express est censé arrivé fin 2024, « ...puis après, en 2027, on étudiera, on verra si, et à ce moment-là, peut-être, on fera d'autres études ». Lesquelles ? Elles ont toutes été faites précédemment. « On fera d'autres études pour éventuellement décider de travaux en 2029 ». Bref, c'est de l'enfumage. Personne n'y croit. Toutes les études ont été faites. Votre décision est prise. Simplement, vous avez le souci d'enjamber 2026. Écoutez, « enjamber 2026 », cela veut aussi dire d'une certaine manière protéger le soldat DELPEYRAT. C'est un peu cela. Alors, pardon de personnaliser, mais c'est quand même cela que l'on comprend, et ce qui est important, c'est de dire que vous ne voulez pas le faire.

Au-delà de cet aspect politique, vous ne voulez pas le faire et c'est grave. C'est grave parce que ce Quadrant Nord-Ouest, c'est le parent pauvre de la mobilité depuis tant d'années sur la Métropole. Vous le savez très bien et à l'époque - Pierre BRANA qui était l'ancien Maire d'Eysines, présidait la commission des transports, cela devait être aux alentours de 2004-2006 - on a commencé à réfléchir. On avait décidé que pour le Quadrant Nord-Ouest, parent pauvre, il fallait une fourche avec deux dessertes, l'une plutôt vers Eysines, et l'autre plutôt vers l'autre partie Sud et ces deux dessertes, vous le savez très bien, en 2008, elles ont été abandonnées.

Il n'y en a plus eu qu'une et cette desserte-là depuis 2008, il a fallu 12 ans pour la faire péniblement aboutir à Eysines. Et aujourd'hui, ce Quadrant Nord-Ouest, pourquoi est-il le parent pauvre ? Parce que comme vous le savez très bien, c'est un Quadrant qui est démographiquement actif. C'est un Quadrant qui est sous les flux, sous la pression des flux qui viennent du Médoc et en soi c'est très positif, mais il faut les assumer. C'est un Quadrant qui, sur le plan économique, est pourvu de nombreuses mobilités. C'est enfin un Quadrant qui ne va pas bénéficier d'aucune autre infrastructure lourde.

On parle du RER métropolitain et des 500 millions que l'on entend y consacrer ici. Je rappelle que l'histoire fait que le RER métropolitain n'ira en aucune manière dans ce Quadrant Nord-Ouest. En plus de cela, alors que l'on avait trouvé un équilibre avec deux solutions complémentaires et non pas concurrentes, le BHNS d'une part, le tram d'autre part, pour améliorer rapidement cette desserte du Quadrant Nord-Ouest, vous en sucrez une d'une manière d'ailleurs qui fait un peu appel à une certaine forme de duplicité et Monsieur le Président, je le déplore extrêmement. Comment voulez-vous que l'on arrive à faire une Métropole polycentrique si vous empêchez, si vous daignez aux autres centres que Bordeaux, la capacité, le droit et les moyens de se développer en particulier avec des transports en commun performants ? Comment voulez-vous qu'on le fasse ? Monsieur Pierre HURMIC, comment voulez-vous qu'on fasse cela ? Vous qui êtes un adversaire forcené du développement du Quadrant Nord-Ouest, vous l'avez exprimé à plusieurs reprises ici, je vous ai entendu, j'ai encore un certain nombre de mots humiliants que vous avez prononcés à propos de Saint-Médard-en-Jalles et plus globalement du Quadrant Nord-Ouest.

Est-ce que les 50 000 habitants du Taillan et de Saint-Médard-en-Jalles ont moins de valeur que les habitants de Bordeaux, que les habitants de Bègles, que les habitants de Mérignac ? À un moment donné, ils peuvent se sentir trahis par votre exécutif. Je suis désolé d'avoir des mots un peu forts, mais c'était à la mesure de la déception que vous créez dans ces territoires, de l'injustice territoriale que vous mettez en œuvre ici.

Enfin, je voudrais conclure sur un autre point. Vous êtes une majorité qui parle régulièrement de démocratie représentative, de démocratie participative, qui nous fait la leçon en quelque sorte sur ces données-là. J'en sais quelque chose puisqu'à Saint-Médard-en-Jalles, on en parle encore plus qu'ailleurs. Je veux quand même vous rappeler ce qui s'est passé. Pour le Quadrant Nord-Ouest, des éléments de démocratie participative, des vrais, des concrets, des palpables, il y a eu à Saint-Médard-en-Jalles en particulier un premier sondage fait par l'IFOP (Institut français d'opinion publique) très sérieusement, très objectivement. 85 % de gens favorables aux solutions que l'on avançait.

Il y a eu ensuite des pétitions, 10 000 pétitions de Saint-Médardais, pas de gens de Paris, de Marseille ou d'ailleurs, de Saint-Médardais sur 32 000 habitants qui ont signé la pétition en faveur du tramway. J'ai même dû apporter une brouette physique de pétitions à la Métropole pour les amener à Alain JUPPÉ.

Dernier élément, les réunions de concertation dans ce secteur, qu'elles se situent dans l'une ou l'autre des communes concernées, ont drainé des foules avec des débats passionnés, des débats qui n'étaient pas confisqués, qui se sont prononcés.

D'autre part, enfin, la Métropole a statué, a voté, a engagé des crédits. Des études très approfondies ont été menées. Plus de 3 millions d'euros ont déjà été dépensés. Tout est prêt. Tout était prêt déjà depuis 15 mois pour lancer les choses, et tout cela, vous le supprimez d'un trait de plume. Monsieur le Président, comment osez-vous encore, à l'avenir, continuer à parler, vous et ceux de vos amis qui sont encore les plus engagés autour de cela, de démocratie participative quand on est face à un tel déni de démocratie ou en tout cas de démocratie de participation, d'attention à la participation des citoyens.

Donc, je vous le dis, Monsieur le Président, le Quadrant Nord-Ouest se sent aujourd'hui trahi par les décisions que vous venez de prendre, et je crois que beaucoup de gens, quelle que soit leur sensibilité qu'ils aient la mienne ou une autre, peu importe, mais au-delà des différences politiques, ne comprennent pas pourquoi vous prenez cette décision alors qu'aucun des critères que vous avez avancés n'est en défaillance sur ce projet. Aucun n'est en défaillance, et vous le savez très bien. D'ailleurs, l'expression du Vice-Président au transport n'était pas très à l'aise sur toutes ces questions-là. C'est mieux que les autres. Oui, enfin bref, en tout cas, aucun n'était mauvais.

Malgré tout cela, votre fameuse méthode exceptionnelle, votre fameuse méthode objective, elle condamne un projet qui était utile à un Quadrant délaissé, qui était économiquement fondé, qui était en matière de transport utile, qui était typiquement polycentrique. Ce choix-là, il faudra l'assumer. En tout cas, nous n'y serons pas favorables.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Monsieur MANGON, avant de donner la parole à Stéphane DELPEYRAT, je pense que vous n'avez pas compris. Je pense que vous êtes à côté de la plaque. Vous n'avez pas compris le changement de méthode. Tous les territoires sont égaux, tous, et tous passent aux mêmes critères que sont les 3 éléments dont on a abondamment parlé depuis le début de la journée. Soit les critères sont au feu vert et alors cela passe, soit ils sont au feu rouge et cela s'arrête. Tous les territoires sont soumis aux mêmes critères. Il n'y a pas de distinction entre les critères d'inégalité, tous.

Après, sur la question de la démocratie, c'est un peu facile quand même. Si on fait un référendum dans chaque commune de la Métropole, peut-être dans chaque commune de France, le résultat est sincèrement... « On veut un tram, on veut un tram », tous les habitants vont nous le dire. Et nous, c'est notre responsabilité de voir ce que l'on peut faire et dans quel délai. C'est notre responsabilité et nous l'assumons.

Stéphane DELPEYRAT.

**M. Stéphane DELPEYRAT** : Merci Monsieur le Président. D'abord, quelques mots rapides, mais je crois que c'est important parce que c'est un document global qui nous est proposé aujourd'hui au-delà de la spécificité de tel ou tel sur laquelle je reviendrai, bien entendu. Mais au fond, moi qui n'étais pas présent dans la mandature précédente, je me souviens d'avoir lu souvent parce que je m'y intéressais bien sûr, les défis au fond qui apparaissaient en fin de mandature précédente. On nous disait : « Les défis sont devant nous. Il va falloir entretenir, régénérer, maintenir le réseau de tram qui est devenu un réseau extrêmement important », cela a été souligné et ce sera coûteux.

On nous disait également : « Il va falloir prendre en compte les nouvelles mobilités notamment les nouvelles mobilités douces qui sont en pleine expansion. » Clément ROSSIGNOL-PUECH l'a rappelé tout à l'heure qu'il s'agisse de la marche, mais surtout peut-être du vélo. On voit évidemment qu'à la fois, les évolutions sociologiques, mais aussi l'apparition du vélo électrique amènent des pratiques différentes.

On nous disait également qu'il faudrait prendre en main pas seulement nos liaisons internes métropolitaines, mais aussi l'entrée et la sortie dans la Métropole puisque cela a été dit souvent, il y a un flux traversant extrêmement important dans notre Métropole.

On nous disait qu'il faudrait prendre en compte les spécificités territoriales, le fleuve, sa traversée, la Rive Droite, peut-être l'OIM (Opération d'intérêt métropolitain), et enfin on nous disait qu'il fallait faire des choix financiers parce que tout ne serait pas possible. Et c'est un peu

comme cela que, pour ma part, j'ai abordé ce document, et je voudrais féliciter Clément ROSSIGNOL-PUECH pour le travail extrêmement important qui a été conduit, les nombreux COPIL auxquels nous avons assisté les uns et les autres. Je pense, avec beaucoup de sincérité, que ce document répond à ces défis. L'ambition financière est là. Véronique FERREIRA le rappelait à l'instant. Je ne comprends pas bien les arguments autour du manque d'ambition parce que les chiffres qui viennent d'être rappelés par la Vice-présidente aux finances sont tout de même tout à fait éloquentes.

La diversité, effectivement, des mobilités envisagées et proposées, Clément ROSSIGNOL-PUECH y est revenu dans son introduction. La prise en compte des territoires voisins avec la possibilité d'une nouvelle gouvernance et puis un outil très important qui est, effectivement, le RER métropolitain qui est une sorte de métro aérien, métro de ceinture et qui appellera des investissements très conséquents. Il a l'avantage de pouvoir être réalisé rapidement avec des infrastructures qui sont là plutôt que de chercher de nouvelles modalités qui, à ce jour, apparaissent extrêmement complexes. C'est pourquoi j'approuve complètement à la fois l'esprit et l'ambition de ce schéma.

On voit bien qu'il reste un certain nombre de réglages. L'ossature est là, mais il y a aussi les spécificités territoriales. Mon collègue Jacques MANGON à l'instant avec véhémence, mais je le comprends, a rappelé un certain nombre de choses, et effectivement, je voudrais, puisque cela a été longuement évoqué par plusieurs intervenants, donner mon opinion sur le tram de Saint-Médard. D'abord, ce tram, cela fait longtemps qu'il est annoncé. Il a été promis en 2008, puis en 2014, puis il devait arriver avant 2020. Donc, on voit bien que c'est un dossier complexe. Je ne suis pas sûr qu'il faille rechercher telle ou telle responsabilité parce que, si nous allons dans cette voie, sous le mandat précédent, en tout cas à Saint-Médard-en-Jalles, on n'a pas constaté de nouvelles infrastructures de transport conséquentes, qu'il s'agisse de bus, de pistes cyclables ou de tramway même s'il est vrai que la Métropole avait retenu ce projet dans son schéma.

Aujourd'hui, il y a un certain nombre de règles et, effectivement, le Président les a rappelées. Je veux le souligner parce que nous avons un débat parfois un peu passionné entre nous, mais nous sommes aussi des élus expérimentés. Nous savons bien que, dans ces infrastructures de transport, il y a deux étapes. Il est facile entre nous d'adopter tel ou tel schéma, mais ensuite, il faut franchir l'obstacle des tribunaux puisque de nombreuses associations ont d'ores et déjà annoncé, je ne veux pas leur faire ici de publicité, qu'il y aurait des recours.

La question des critères répond à cette problématique. À quoi bon faire des annonces tonitruantes si nous savons par avance qu'un Tribunal administratif au vu des éléments qui lui seront présentés annulera la décision. Je crois qu'il faut travailler. Je remercie le Président, contrairement à ce que je viens d'entendre, le tram de Saint-Médard et son extension est bien dans le schéma. Quand il est écrit « Le tram et son extension se poursuivront » nous parlons tous français donc moi, j'ai compris que ce serait le cas, mais effectivement il faudra atteindre un certain nombre de critères.

Là je me permettrai une touche peut-être un peu plus personnelle, et je rejoindrai peut-être Monsieur MANGON sur ce point, je vous avoue être un petit peu perturbé par une espèce de fixation sur le tram pour Saint-Médard-en-Jalles. En quoi ce serait un problème plus important que les autres tramways qui ont été réalisés ces dernières années ? Pourquoi ce serait finalement le symbole d'un changement d'un arrêt du tram ou je ne sais quoi, au profit d'autres solutions ? Non, nous sommes une ville, je crois, la 5<sup>e</sup> ou 6<sup>e</sup> qu'importe, de la Métropole et puis, un bassin de vie autour de nous, le Taillan bien sûr, d'autres. Un bassin quand même conséquent d'à peu près 60 000 habitants qui, aujourd'hui, ne bénéficient ni d'un bus express performant, ni d'un tramway, et c'est là où j'en reviens aux spécificités locales et je m'adresse particulièrement à Clément. Évidemment que j'adhère au RER métropolitain, c'est une

excellente idée, mais à moins que l'on nous promette une gare à Saint-Médard-en-Jalles, ce qui n'est pas le cas à ce jour, je ne vois pas très bien comment ce bassin pourra se raccorder demain au RER métropolitain s'il n'y a pas de tramway. Donc, moi, je continue à penser et à défendre la nécessité de ce tramway pour cette raison parce que nous sommes un bassin économique tout de même conséquent. Les habitants de ce bassin de vie aussi paient leurs impôts, travaillent. Les entreprises qui y sont installées aussi. Il y a l'OIM que nous partageons avec Mérignac et le Haillan, qui est une zone aujourd'hui critique en termes de transport. Nous avons la traversée touristique. Nos routes, l'été, sont empruntées massivement, et tant mieux, par tous les habitants de la Métropole qui souhaitent rejoindre Lacanau, le Port, le bassin, que sais-je encore ?

Je vous avoue, je ne comprends pas très bien pourquoi il y a cette forme un peu de fixation qui se pose sur ce tram-là ? Je pense que c'est l'un des trams, au contraire, les plus utiles pour les raisons que je viens d'indiquer parce qu'il n'y a pas de solution alternative vers le RER métropolitain parce que c'est un enjeu économique et touristique important. J'aborde peut-être avec moins de passion que d'autres ce dossier parce que d'abord, je constate qu'il est fort long à émerger. On pourrait toujours dire que c'est la faute à tel ou tel, mais est-ce le débat aujourd'hui ? Le débat, c'est donnons-nous toutes les chances de travailler à un tram qui passe l'étape d'un Tribunal administratif. C'est cela qui est important aujourd'hui.

Je me battraï fermement pour ce tram comme cela a été fait précédemment. Je ne vois pas de raison de douter de ce qui est écrit dans ce document d'autant que dans les critères qui sont évoqués avec la mise en service du BHNS - vous le savez, mes chers collègues, puisque vous y aviez plus travaillé que moi à l'époque - les deux VAN sont complémentaires. C'est écrit comme cela dans le document. « Le tram renforce la VAN du BHNS et inversement ». Donc, je ne vois pas pourquoi ces critères pourraient demain s'affaiblir.

En tout cas, je suis confiant, mais je veux dire avec une certaine solennité que ce bassin de vie ne pourra pas rester longtemps sans infrastructure de transport satisfaisante.

Très clairement, aujourd'hui le compte n'y est pas, et les habitants de ce Quadrant ont le droit tout autant que d'autres, je ne dis pas plus que d'autres, mieux que d'autres, mais à des dessertes de transport en commun efficaces, performantes, qui leur permettent d'aller travailler dans de bonnes conditions.

Moi, je garde l'esprit ouvert à toutes les solutions. Je ne suis pas fixé sur une solution de transport. Je partage la philosophie du document. Il faut aujourd'hui diversifier le vélo, les bus en site propre, pas de problème. Il n'y a pas que le tram dans la vie, cela, je veux bien l'entendre. Mais il y a le tram, et n'oublions pas que s'il y en a eu une par le passé, il n'y aura pas de gare demain à Saint-Médard-en-Jalles.

Je vous le dis, mes chers collègues, moi, je suis satisfait du document qui, à ce stade, me paraît un bon arbitrage. D'ailleurs, j'ai bien entendu un certain nombre de collègues dire : « Mais pourquoi on ne ferait pas comme à Saint-Médard-en-Jalles pour d'autres d'ailleurs ? » Ce n'est donc peut-être pas si mauvais que je viens de l'entendre à l'instant, mais ne doutez pas que nous serons déterminés à faire aboutir ce dossier, qui est un dossier, et je conclus par cela... je n'aime pas non plus cette expression « du tram des maires ». Cela n'a pas de sens. Madame VERSEPUY, je pense, est aussi intéressée que moi et ce sont surtout les habitants qui attendent ce tram. Merci pour votre attention.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je voudrais ajouter aussi qu'il y a un territoire que nous ne devons pas oublier, c'est le territoire du Taillan. On n'en parle pas pour l'instant, mais en tout cas, sachez Madame le Maire que c'est bien noté ce que vous avez pu dire et demander

par ailleurs. On travaille pour trouver une solution pour aussi desservir le Taillan qui le mérite parce que, quand on regarde sur une carte, on voit bien qu'il y a un trou là, dans la mobilité.  
Jean-François EGRON.

**M. Jean-François EGRON** : Merci Monsieur le Président. J'ai rayé consciencieusement plusieurs paragraphes de mes 8 pages d'intervention pour être le plus synthétique possible. Le débat que nous avons est un débat qui repose sur l'histoire, sur la responsabilité ainsi qu'une réponse clairement adaptée à une situation, nous l'avons tous dit, contractée et qui va l'être de plus en plus, nous le savons. Elle réclame une réponse pragmatique et historique, et je ne reviendrai pas sur ce métro en 1986, qui était le VAL d'ailleurs pour ceux qui s'en souviennent. C'est un projet qui a avorté en 1994 pour un certain nombre de raisons, et Pierre HURMIC les a très bien évoquées : la nature du sous-sol qui renchérait ce projet, et surtout aussi on l'a oublié, mais une bataille dont les Maires de la Rive Droite ont été parmi les acteurs pour que l'ensemble du territoire soit couvert, ce qui n'était pas le cas de ce projet même si l'article de SUD-OUEST qui est paru et concerne ce métro le faisait arriver à Cenon, ce dont je suis très touché.

Après de nombreux débats, le tramway et je passe l'histoire petit à petit a pris forme. Je m'arrêterai juste en 2017. Le SDODM, ce schéma qui a été voté avec un projet qui était la ligne Cenon gare/Cracovie/Gradignan. Et puis, un an après, en contradiction avec ce vote, cette ligne a été rayée de la carte. Alors, moi, je suis très heureux que les habitants de Saint-Médard, puisque c'était aussi la question à l'époque, aient aujourd'hui un mode de déplacement adapté. La seule différence est qu'aujourd'hui, cela se fait dans la clarté et pas en habillant Paul et en déshabillant Pierre. C'est, à mon avis, beaucoup plus clair.

Je voudrais aussi dire que cela s'écarte notablement de la responsabilité que j'évoquais de la décision, et je m'étonne de l'étonnement que manifestent certains de nos collègues qui, pourtant, avaient en charge ce dossier en 2017-2018.

Je voudrais aussi m'arrêter sur les propos de Christophe DUPRAT dont l'habileté oratoire a évoqué l'esprit républicain, celui de la poursuite des projets. Je rajouterai, cher Christophe, celui du respect des projets votés dont évidemment la ligne que je viens d'évoquer.

Christophe DUPRAT évoque aussi un sujet intéressant, il nous dit que le quai de Brazza pour aller à Stalingrad, cela va être compliqué. Oui, on porte une responsabilité collective. Il faut la garder cette responsabilité collective. Elle était quoi ? Elle était de densifier pour éviter une ville trop étalée. Cela supposait aussi qu'il fallait anticiper, les écoles, les crèches, et les transports. Donc, aujourd'hui, effectivement, la majorité actuelle se retrouve face à cette difficulté à régler.

Sur la Rive Droite, et j'en terminerai par-là, 70 % du flux que traversent nos villes - et la Ville de Cenon notamment - vont vers la ville-centre et le Quadrant Nord-Est de Bordeaux. C'est normal me direz-vous puisque les bassins d'emploi importants se situent sur la Rive Gauche et cela pose, ce qui avait été évoqué une réflexion globale sur notre agglomération, sur la répartition de l'emploi.

La liaison Cenon gare/Cracovie/boulevards prend ainsi tout son sens, venant aussi soulager la ligne la plus fréquentée, la ligne A, et cela a déjà été évoqué, de même que la liaison Presqu'île/Campus qui contribue ainsi à développer le lien sur la Rive Droite et qu'enfin, Cenon et Gradignan se rejoignent.

Sur la création de la ligne de téléphérique dont le départ prendrait tout son sens près de la Cité mondiale où j'ai entendu la préoccupation de l'UNESCO, mais enfin on a fait un pont, ou près des quais nord pour arriver sur la Rive Droite sur les communes de Lormont et de Cenon,

notamment près du Rocher de Palmer et cela a été évoqué par Monsieur FLORIAN tout à l'heure, consacrant ainsi un intérêt puisqu'il y a des intérêts de déplacement, mais un intérêt culturel et touristique sur notre rive, mais aussi une proximité avec le tram, ce qui forme une vraie interconnexion intermodale.

Bref, je voudrais dire que les propositions de la majorité - vous avez vu j'ai été synthétique - proposées par Clément ROSSIGNOL-PUECH, reprennent beaucoup de ce que je viens d'évoquer et je les soutiendrai, car elles sont responsables et adaptées. Merci Monsieur le Président.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. J'ai 6 demandes de parole pour, je pense, des explications de vote. Brigitte TERRAZA.

**Mme Brigitte TERRAZA** : Oui, merci, très vite, Monsieur le Président. Je suis une usagère régulière des transports en commun quand je ne prends pas mon vélo. Au fond, que demande-t-on quand on prend les transports en commun ? C'est d'aller d'un point A à un point B le plus vite possible, de façon confortable et sécurisée. En ce sens, le schéma de déplacement qui nous est proposé aujourd'hui répond, je trouve, résolument à cette attente en intégrant une pluralité de modes de déplacement en fonction des territoires, des communes, intra- et extra-rocade, Rive Droite, Rive Gauche et intra- et extra-Métropole.

Je me réjouis notamment de la part belle qui est faite aux modes actifs, vélo, marche et aussi au bus express. Pour ces deux modes de déplacement, je rejoindrai les propos déjà développés par certains collègues. Cela peut aller vite, très vite même, mais il faut la même ambition et le même budget, au moins un budget est très important parce que cela coûte moins cher que pour le tram. C'est-à-dire des voies dédiées pour les bus, pour les bus express et pour les vélos.

On a beaucoup de retard, cela a été dit aussi, et il faut le rattraper, car au fond, ceux qui veulent le tram ou le métro, ils veulent en fait un maillage dense, une régularité et une fiabilité dans les horaires. Les gens qui ne prennent pas le bus aujourd'hui, c'est parce qu'ils n'ont pas cela le plus souvent.

Je voulais juste terminer parce que je synthétise aussi beaucoup par un témoignage. Depuis que le Maire de Bordeaux a réservé une voie des boulevards aux bus, moi, j'ai plein d'habitants de ma commune à Bruges où on a le tram, la ligne C, qui abandonnent leur voiture pour prendre le bus quand ils vont en centre-ville parce qu'ils mettent 25 minutes. Même moi, qui prenais le tram, je préfère prendre le bus aujourd'hui parce que dans le tram, il y a plus de monde. À Ausone, c'est quasiment saturé déjà et c'est plus long de prendre le tram pour aller ici que de prendre le bus. Voilà, je voulais vous donner ce témoignage. Ce matin, j'ai pris le 29 et qu'à 9 heures moins quart pour ma réunion à 9 heures, j'étais ici. Je voulais dire cela, insister beaucoup sur cet engagement, mais je sais qu'il est tout à fait présent dans les esprits de développer ce maillage de voirie dédiée. C'est extrêmement important. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Claudine BICHET.

**Mme Claudine BICHET** : Merci Monsieur le Président. Comme vous vous en doutez, je vais intervenir sur la ZFE, car il me semble qu'un certain nombre de choses méritent d'être clarifiées compte tenu de ce que j'ai pu entendre cet après-midi et aussi lire dans la presse.

Tout d'abord, je tiens à rappeler l'enjeu sanitaire qui est vraiment la raison pour laquelle, je

pense - et il y a un consensus que j'ai pu encore entendre cet après-midi - tout le monde se rejoint sur le fait que cet enjeu sanitaire est important. Je rappelle les chiffres : on parle de 600 morts par an sur la Métropole, et d'un coût évalué à 300 millions d'euros par an lié à la pollution de l'air sur notre Métropole.

Cet enjeu sanitaire rejoint, à mon sens, totalement l'enjeu de qualité de vie recherchée par nos concitoyens et ce sur lequel nous travaillons notamment à travers ce schéma des mobilités.

Nous sommes engagés sur cette réflexion autour de la ZFE depuis le tout début du mandat, et pour une raison assez simple. Nous pensons avec Clément ROSSIGNOL-PUECH depuis le début que la ZFE doit être pensée en parfaite articulation avec le schéma des mobilités et que quelque part, c'est une composante du schéma mobilité avec un objectif plus spécifique qu'est la qualité de l'air.

Nous avons travaillé dessus depuis le début du mandat avec cette volonté d'anticiper. Anticiper une loi qui va nous tomber dessus au 31/12/2024. Cela, tout le monde le sait. Anticiper justement parce qu'il nous paraît indispensable de prendre le temps de bien construire cette ZFE, de bien pouvoir la partager et de la coconstruire avec l'ensemble des usagers et des collectivités qui vont être impactés. Et aussi anticiper parce qu'on le voit, dans tous les exemples de ZFE actuellement déployée ou en cours de déploiement, il est très fréquent voire systématique que les Métropoles adoptent un calendrier de déploiement graduel. Graduellement d'année en année, on va vers des niveaux de restriction de plus en plus forts et cela n'est pas un hasard. C'est bien pour justement laisser le temps aux usagers et aux territoires de pouvoir s'adapter à ces nouvelles modalités.

Comme nous avons effectivement engagé cette réflexion assez tôt, cela a commencé par un passage en Bureau en février 2021, et une Conférence des Maires qui s'est tenue le 1<sup>er</sup> avril 2021 pendant laquelle nous avons expliqué tous les enjeux de la ZFE et commencé à parler des modalités de travail que nous souhaitions mettre en œuvre pour cette ZFE. À savoir démarrer par des études qui sont indispensables pour savoir de quoi on se parle, de combien de véhicules, pour quel gain de la qualité de l'air, de réflexion autour de modalités bien sûr d'accompagnement et d'une concertation qui devra accompagner l'ensemble de ces phases.

Les 9 pages de compte-rendu de cette Conférence des Maires montrent, je pense, que l'on a passé un peu plus de 3 minutes et qu'en tout cas, c'était vraiment un moment important lors duquel nous avons vraiment proposé l'ensemble des premiers éléments de méthode.

Suite à cette Conférence des Maires, nous avons convenu - parce que c'est le pouvoir de police du maire qui peut mettre en place la ZFE - nous avons convenu comme périmètre d'étude d'étudier l'intra-rocade, ce qui nous paraissait déjà ambitieux en soi parce que commencer par réfléchir à mettre en place une ZFE sur l'intra-rocade, cela supposait de mettre d'accord effectivement 14 maires, et c'était déjà un périmètre qui paraissait, pour un début, relativement ambitieux.

C'est le cadre de travail dans lequel nous avons décidé de commencer de travailler et c'est ce pourquoi, début septembre, nous avons réuni ces 14 maires pour proposer une méthode de travail beaucoup plus affinée. Entre-temps effectivement, fin août, nous avons eu cette nouvelle loi, Climat-résilience du 22 août, qui acte le transfert de compétence sous 6 mois. Là, on a eu la confirmation. Dans 6 mois, la compétence sera bien transférée à la Métropole à moins que 50 % des maires ou de la population représentée s'y opposent de manière explicite.

Ce changement est intervenu effectivement alors que nous avons commencé à réfléchir et à réunir les maires. Début septembre, nous avons convenu à ce moment-là que faire un travail avec seulement 14 maires n'était plus pertinent compte tenu de l'évolution et du transfert de la compétence et que la gouvernance devait être revue en intégrant bien sûr la totalité des communes de l'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale).

En tout cas, à ce moment-là, pour rappeler les éléments qui ont été partagés de manière très détaillée, nous avons reproposé à l'ensemble des maires présents cette méthode de travail qui consiste à étudier le pourcentage de véhicules concernés, pour quelle qualité de l'air améliorée. Nous avons proposé une gouvernance qui associe les communes et qui permet de travailler pendant toute la durée du projet avec des instances prévues tous les 3 mois pour bien valider l'avancement.

Nous avons aussi évoqué la concertation qui est envisagée sur une période de 9 mois, mais qui pourrait être rallongée avec les citoyens et les groupes d'usagers concernés. L'idée étant vraiment de co-construire avec les usagers en fonction de leurs besoins et de leurs contraintes tout simplement. Nous avons, à l'occasion de cette réunion, proposé des groupes d'acteurs qui incluaient l'ensemble des territoires limitrophes qui sont aussi concernés, bien évidemment, qui étaient intégrés de fait à la concertation. La concertation avec l'ensemble des EPCI environnants était, dans tous les cas, prévue avec, dans le cadre des coopérations territoriales.

Pour terminer, ce que je voudrais dire, c'est que c'est vraiment à la fin de tout ce processus que nous pourrions véritablement décider de la ZFE, sous quelles modalités, avec quelles conditions d'accompagnement et ainsi de suite. À aucun moment n'a été actée la ZFE à ce stade. Nous serions bien dans l'incapacité de le faire dans les 6 mois de transfert de compétence. Il n'y a absolument rien d'acté à ce stade. Ce qu'effectivement nous avons lancé, c'est bien tout le processus qui va être long, qui va nécessiter beaucoup de concertation pour pouvoir co-construire et définir des méthodes d'accompagnement qui feront que bien évidemment, cette mesure sera comprise le mieux possible et permettra d'accompagner au mieux les citoyens dans cette mise en œuvre. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, Madame BICHET de cette clarté. Je crois que pour tout le monde aujourd'hui, les choses sont sans ambiguïté. Je rappelle que le délai des 6 mois part de la date de publication. Dans la mesure où la loi n'a pas donné une autre date, c'est la date de publication. Donc, le délai de 6 mois commence à courir déjà. Si vous voulez faire opposition, il faut le faire dans ce délai. Une lettre va vous être adressée. C'est en cours déjà. Marc MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Merci Monsieur le Président. D'abord, je plussoie évidemment à la proposition qui a été faite aujourd'hui. Cette délibération est importante pour toute la Métropole et de façon très large. Je pense qu'il y a effectivement une grande attente de la jeunesse à ce changement des habitudes que ce soit sur les modes doux, mais aussi sur le transport en commun puisque le transport en commun a quand même une grande part aussi d'aide à cette jeunesse qui veut aussi les utiliser d'une autre manière peut-être que certaines personnes. Et en même temps, cela répond aussi à ce défi d'une population aussi qui vieillit et qui, du côté intermodalité sur l'intergénérationnel, aura aussi des demandes. Je trouve que ce projet-là, il est ambitieux et il est très bien.

J'abonde simplement et je suis issu d'une liste citoyenne, donc j'abonde par rapport à une association qui m'a sollicité. Je pense que certains élus ont été aussi sollicités par Trans'Cub. C'est une association quand même qui a pignon sur rue, qui nous a fait gagner plusieurs millions

sur la Métropole au sujet de l'eau. Je trouve que c'est important de l'écouter, et peut-être demain, encore plus l'inclure. C'est là où j'aime l'ouverture qui a été proposée par Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH sur l'aspect que ce dossier sera à abonder au fur et à mesure du temps.

Rapidement, d'abord, Trans'Cub utilise le terme « tram bus ». Je l'ai dit aussi en commission. Je trouve que, depuis des années, on fait une erreur de communication voire politique parce que finalement, cela amène certaines personnes dans les territoires à se retrouver en inégalité par rapport aux gens qui ont l'avantage d'avoir le tramway. Cela crée des imaginaires d'avoir quelque chose de moins bien sur les territoires en périphérie qu'au centre. Et je trouve que justement, il faut insister sur le fait que le tram bus, ce que l'on appelait le « BHNS » est un mode de transport électrique, si on veut vraiment avoir l'ambition de faire les choses bien, qui accoste de la même manière qu'un tram. Je trouve que de ce côté-là, on aurait répondu à toutes les frustrations et à tous les manques dont certains des maires et des conseillers ici présents commencent à remonter comme un vrai problème. Ils se sentent lésés, et je pense que ce manque-là, il était important d'y répondre, pas seulement par l'appellation « bus express » ou « Technobus », mais au contraire de « tram bus » parce que dans l'imaginaire des gens et de la population, c'est exactement ce que l'on a. On a quelque chose qui répond justement à l'objectif de transporter les gens de façon plurielle.

Je vais répondre à Monsieur DELPEYRAT et à Monsieur MANGON. Évidemment quand on a trois lignes de tram bus sur le territoire de Saint-Médard-en-Jalles pour le même prix qu'une ligne D, en extension sur le centre, il n'y a pas photo. À un moment donné, il faut savoir que si on répond à l'intérêt général ou à une notion de prestige. Aujourd'hui le prestige, il faut arriver à un moment donné à le dépasser. Alors, pour certains, c'est du fixisme, mais je crois qu'il est important de sortir des habitudes. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'il faut amener les gens à utiliser, comme cela a été évoqué par Monsieur CHAUSSET, aussi d'autres modes. Dans d'autres villes, ils utilisent d'autres modes de transport. Le tram bus en fait partie.

Ensuite, je trouve qu'il y a un point de vue pertinent aujourd'hui dans ce dossier, il a été évoqué, c'est le climat. La jeunesse attend beaucoup de choses sur le climat, et ce dossier-là y répond, mais uniquement sur les gaz à effet de serre. Je crois qu'il faut rajouter un plan au niveau de la santé, c'est celui des particules. Les particules ont un impact énorme sur la santé, et c'est immédiat. Ce n'est pas un réchauffement dans 10, 15, 20 ans avec des problèmes de submersion qui feront encore bondir les études sur le métro parce qu'un métro qui est inondé, cela crée toujours des problèmes. En tout cas, il y a quand même un vrai enjeu, c'est aujourd'hui le fait que la Métropole au sens large n'intègre pas assez dans son plan le poids lourd. Le poids lourd a une émission plus importante de particules à la fois sur l'usure des routes, 10 000 fois plus d'usure des routes, sur les freinages, ce sont des tonnages énormes. Les freins, cela fait des particules au niveau des plaquettes de frein, c'est énorme et également au niveau de ce que l'on brûle au niveau énergie. Donc, c'est un vrai problème.

Au niveau des poids lourds, il faut vraiment travailler sur la logique des largeurs, c'est-à-dire de tout ce qui est tonnage et de rentrée dans la ville. On voit bien que si on veut être économiquement parlant, pertinent aujourd'hui, on voit certaines villes qui foisonnent de petits transports et cela répond évidemment à la demande. Quand on a une ville qui a une notoriété comme celle de Bordeaux, du XVIIIème avec des petites routes, il faut favoriser ces petits modes doux et on voit bien qu'aujourd'hui, la différence entre un gros scarabée et une myriade de petites fourmis, cela répond évidemment mieux à l'efficiencia et aux besoins.

Enfin, je crois que le fait de rajouter le terme « poids lourd » dans la délibération comme un objectif aussi à réduire, c'est aussi la réduction des accidents. Les accidents mortels sur les autoroutes avec les camions sont aujourd'hui de 3,4 fois plus élevés. Cela varie en fonction forcément des territoires, en fonction de la politique. Si on est sur une ville 30, évidemment les

vitesse de camions seront bien plus faibles donc les impacts et les accidents seront plus faibles, mais je crois qu'il faut quand même en tenir compte. On est facilement entre 2 fois et 5 fois plus d'accidents mortels avec les bus. Il y a des angles morts. C'est un vrai problème.

Donc, si on travaille sur ce tonnage et ces largeurs, je crois que cela y répondra, et puis, en même temps, cela répondra à ce fameux paradoxe de Métropole Commune(s) qui a aujourd'hui essayé d'évoquer, encore une fois, un nouveau prétexte du prestige qui était avant le tramway. Maintenant, le nouveau prestige, c'est le métro. Je crois qu'il faut être vraiment très clair là-dessus. Quand on augmente aujourd'hui le béton pour faire même des souterrains, ce n'est pas que Bordeaux qui est concernée, c'est la production de béton à sens large. Cela veut dire des mines à certains endroits. Cela veut dire des cimenteries, et c'est un vrai problème majeur dans la société actuelle sur lequel la jeunesse est attentive.

Enfin, je vais finir par deux propositions. S'il y a des études à faire demain, qu'elles soient faites comparativement entre le téléphérique et le métro en même temps. Quand j'entends Monsieur MANGON qui redit des choses comme quoi tout s'est bien fait au niveau de la participation citoyenne sur Saint-Médard-en-Jalles, évidemment dans ce qui avait été présenté, le tram bus n'en faisait pas partie. Les biais sont tellement énormes qu'aujourd'hui, je pense que c'est intéressant de voir qu'une VAN négative avec des tram bus ferait rougir certaines personnes.

Deuxième proposition, c'est sur l'intermodalité. Monsieur CHAUSSET avait évoqué cela, je crois qu'il est important de mettre dans les études, et cela répond aux pays du Nord qui montrent certaines habitudes très intéressantes, d'essayer de rajouter des wagons, que ce soit sur les tram bus ou que ce soit sur les tramways. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'on les spécifie aux vélos, et à partir de là, les gens gardent une habitude en partant de chez eux jusqu'à leur lieu d'arrivée. C'est-à-dire que quand ils ont des vélos spécifiques, des vélos cargos et des vélos pour enfants et ainsi de suite, ils veulent les garder. Cela veut dire qu'il faut favoriser ce transport alternatif et intermodal en favorisant justement l'ajout de wagons spécifiques aux cyclistes. Voilà, je vous remercie Monsieur le Président.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame DE FRANÇOIS.

**Mme Béatrice DE FRANÇOIS** : Merci, Monsieur le Président, merci mes chers collègues. Nous sommes tous ici des élus métropolitains et en tant qu'élue métropolitaine, je trouve particulièrement pertinent ce schéma des déplacements qui a de grandes orientations et qui n'oublie ni les communes intra-métropole même celles qui sont à la frontière presque de l'extra-métropole, ni les communes et les communautés de communes qui sont alentour. C'est particulièrement important d'avoir cette vision. Ce plan est à la fois intéressant sur le fond et sur la forme. Il a des critères objectifs qui vont permettre de comprendre pourquoi nous ne faisons pas un projet de transport en commun ou autres d'ailleurs, et c'est vrai que c'est intéressant d'avoir des critères identiques pour toutes les communes de la Métropole. C'est aussi une nouveauté qu'il faut souligner.

Bien sûr, vous vous doutez bien que le Maire de Parempuyre va aussi s'exprimer. Je parlerai d'un tramway nommé « Désir » puisque depuis 2006, je me battais pour ce tramway. La volonté politique était là cette fois-ci. Elle a vraiment été là puisque des études ont été faites avec cette volonté que le tram aille jusqu'à Parempuyre, mais les chiffres sont têtus. Ce n'est pas Véronique FERREIRA qui me dira le contraire. Les chiffres sont têtus et même si c'était le moins cher à construire avec 12,5 millions du kilomètre, la VAN était négative avec -60 millions et 50 ans pour une rentabilité espérée peut-être.

Effectivement, au-delà des chiffres, il y avait aussi une possibilité, certains l'ont évoquée, de passer en force et de voter pour le tram jusqu'à Parempuyre. Ce n'est absolument pas souhaitable. Pourquoi ? Parce qu'il y aura des recours. Certaines associations qui ne sortent jamais de Bordeaux trouvent que les transports pour aller un peu plus loin ne sont pas utiles et auraient certainement attaqué au Tribunal administratif. Je ne vous cache pas que les délais de recours les uns et les autres auraient mis plusieurs années pour aboutir sans un résultat positif assuré. Donc, effectivement, ce n'était pas une bonne chose. Et en admettant que tout se passe bien, nous aurions le tram à Parempuyre dans 12-15 ans.

Par contre, j'en ai discuté avec le Président de la Métropole, avec Clément ROSSIGNOL-PUECH, nos habitants sur Parempuyre comme ailleurs, ce qu'ils veulent, c'est des solutions immédiates. Et quand je dis « immédiates », bien évidemment, c'est sous quelques mois. Ce n'est pas demain matin. À Parempuyre, effectivement nous avons la chance d'avoir une très belle gare, donc c'est un RER métropolitain à 30 minutes dans un premier temps. Ce sont des cars express pour aller à la gare de Blanquefort toutes les 10 minutes. Ce sont des études qui se feront sur l'avenue de Labarde pour avoir un bus express. Le mot « express » me convient très bien pour la ligne que l'on appelle - les initiés comprendront - « 76 » pour aller jusqu'à Bordeaux en un temps record. Et puis, pourquoi pas, d'ici quelque temps, quand la population de Parempuyre sera un peu plus étendue et étoffée, ce n'est pas ce que veulent tous les Parempuyriens, je vous le dis aussi, certainement rouvrirons-nous le dossier du tram jusqu'à Parempuyre ? Voilà simplement, Monsieur le Président, ce que je souhaitais dire.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci beaucoup Béatrice, merci. La parole est à Isabelle RAMI.

**Mme Isabelle RAMI** : Oui, Monsieur le Président, mes chers et chères collègues. Nous avons longuement débattu sur les modes de transport lourds dans ce schéma des mobilités. Je voulais quand même signaler, même si cela a été dit, que ce schéma des mobilités fait une part belle à la multimodalité. C'est une des richesses de ce plan afin de proposer non pas une, mais plusieurs solutions aux citoyens, mais également aux territoires. Et les mobilités alternatives et actives y ont toute leur place. À la fois avec des réseaux vélos qui vont permettre de se déplacer de façon sécurisée et rapide sur des distances moyennes et courtes, mais également en favorisant la marche avec des déplacements décarbonés et non motorisés grâce à la seule force de nos muscles.

Juste rappeler quelques chiffres qui démontrent combien la marche à pied et le vélo peuvent aboutir et répondre à des besoins de déplacement. On a un déplacement sur deux qui fait moins de 2 km, soit une distance qui est particulièrement adaptée à la marche, et 90 % des déplacements métropolitains qui font moins de 10 km. Là, on se place bien sur des possibilités idéales pour le vélo ou pour les VAE, les Vélos à assistance électrique.

Cet impératif répond également à une exigence en matière de santé publique. On en a parlé un petit peu puisque cela va permettre une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> liée au transport routier et favoriser un bon état de santé générale. C'est pour cela que nous veillerons à donner à chaque mode sa juste place dans les aménagements publics réalisés par la Métropole, et ainsi permettre de rééquilibrer les aménagements de l'espace public entre la voiture, les transports en commun et les mobilités alternatives.

Sans dévoiler ce qui sera détaillé au mois de novembre lors de la présentation du 3<sup>e</sup> plan vélo et du 1<sup>er</sup> plan marche, vous dire quand même que dans ces deux plans, nous allons privilégier toutes les actions qui vont permettre la sécurité des modes actifs et la sécurité des personnes, et permettre un report modal important vers les autres modes de déplacement. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. La parole est à Alain GARNIER.

**M. Alain GARNIER** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je voulais souligner aussi l'aspect innovant de ce schéma des mobilités au travers de la méthode qui a été employée et notamment cette grille d'analyse qui permet la sélection des projets avec justement comme point fort d'intégrer les émissions de carbone et l'impact sur l'environnement comme un des axes forts de la prise de décision. C'est vraiment un axe important en faveur des mobilités décarbonées.

En tant que maire d'une commune périphérique de la Métropole où la part modale de la voiture est toujours très importante, l'enjeu est de proposer à nos habitants des alternatives à la voiture, et en particulier à la voiture individuelle. Ce plan y répond en effet avec les bus express, on en a parlé, le RER métropolitain, ou le Réseau vélo express. Ce sont autant de solutions de déplacement qui vont permettre d'accroître la vitesse des déplacements en reliant des zones dites périphériques.

Alors, je conçois bien sûr avec bienveillance la possibilité de prolonger la ligne de bus Bordeaux/Saint-Aubin-de-Médoc jusqu'à Floirac puis Artigues. Sur cette première ligne de bus express, cette extension permettra une desserte Est-Ouest de l'agglomération en reliant des équipements majeurs comme l'Arena et bien sûr la gare Saint-Jean.

J'en finirai simplement en disant que l'on reproche souvent aux infrastructures et aux solutions de mobilité d'arriver trop tard. En effet, il faut prendre le temps de la prise de décision, le temps des travaux, le temps de mise en service. Dans le schéma proposé aujourd'hui, bien que tout soit relatif, il s'agit d'actions structurantes sur un temps qui est relativement concis, relativement court, et cela est précisé dans le calendrier de la délibération ; la mise en place de ce schéma durant ce mandat ou au maximum à l'horizon 2030, soit seulement 9 ans pour réussir nos mobilités. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Maintenant Nordine GUENDEZ.

**M. Nordine GUENDEZ** : Merci Monsieur le Président. Je tenais à saluer la qualité des réponses apportées et la méthode mise en œuvre pour réviser l'ancien SDODM. Un schéma qui permet de mieux répondre aux besoins et aux difficultés des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine tout en recherchant un impact positif pour l'environnement. Une stratégie multimodale incluant transport collectif, vélo et marche à pied.

Je salue également les propositions formulées pour fluidifier les liaisons Rive Droite/Rive Gauche et notamment pour désenclaver la Presqu'île qui apparaît à nouveau sur les cartes métropolitaines, ce qui n'était pas le cas lors du dernier SDODM où il n'était pas fait mention de la Presqu'île.

Une vraie avancée qui offre des réponses plus réelles, concrètes et qui fait l'objet pour la première fois d'engagement calendaire. Un plan d'urgence à la hauteur des attentes qui devra faire émerger une nouvelle gouvernance avec nos partenaires pour soutenir nos ambitions.

Je suis vraiment satisfait véritablement du travail et je rejoins aussi tous mes collègues pour dire que la réussite des bus express notamment devra passer par des couloirs dédiés que ce soit pour les bus express ou les vélos express. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Nordine GUENDEZ.  
Jean-Jacques PUYOBRAU

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci Monsieur le Président. Oui, je trouve que ce schéma des mobilités répond à un enjeu climatique face auquel nous sommes confrontés. J'apprécie effectivement la part intermodale qui nous est proposée, je pense notamment au plan marche et au plan vélo. Le plan vélo ne fonctionnera bien - effectivement, Isabelle l'a rappelé - que si les infrastructures sont au rendez-vous. Elles sont attendues. Il faut impérativement qu'elles soient au rendez-vous. Je ne vais pas rajouter aux propos de mes collègues de Lormont et de Cenon. Je veux tout simplement signaler que je me réjouis effectivement de la création du bus express qui ira jusqu'à Dravemont puis jusqu'à Artigues comme vient de le dire Alain bien entendu.

Tout simplement, j'attire votre attention - Jean l'a fait dans son intervention - sur ce qui me semble être un petit peu le parent pauvre au moins sur cet arc Rive Droite, c'est l'absence ou le nombre insuffisant plus exactement de P+R en amont de la rocade, car effectivement, il me semble que pour participer à la fluidité en termes de mobilité sur la Métropole intra-rocade, il faut faire en sorte que nos concitoyens extra-rocade ne rentrent dans la Métropole. Pour cela, il faut leur offrir davantage d'infrastructures susceptibles de pouvoir poser en amont de la rocade leur véhicule.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Il me reste comme demande de parole Patrick PUJOL, Philippe POUTOU, Kévin SUBRENAT, et je propose qu'ensuite après, Clément ROSSIGNOL-PUECH, le rapporteur, tu interviennes. Après, si cela vous convient, qu'il y ait une prise de parole pour expliquer les votes des groupes, donc Patrick BOBET et Anne FAHMY. Est-ce que cela vous va ? Oui ? Donc la parole est à Patrick PUJOL.

**M. Patrick PUJOL** : Bien, Monsieur le Président, je n'avais pas prévu d'intervenir, mais il me semble au bout de ce long débat qu'il y a des choses au moins que je voudrais préciser.

Pourquoi nous avons besoin de tant de mobilité ? Je suis d'accord avec les propositions qui ont été faites. La polycentralité, ce n'est pas la première fois que je dis qu'il fallait répartir l'emploi aussi bien que le logement sur toute l'agglomération. Malheureusement, je n'ai pas souvent été entendu, et je crois que cela continue et que l'on continue à positionner l'emploi toujours au même endroit. À un moment donné, si on veut continuer comme cela, il ne faudra pas nous parler de la difficulté de se déplacer dans l'agglomération. Si on n'essaie pas de voir cela de beaucoup plus haut, on n'en sortira pas. C'est un vrai problème.

Deuxième point, je crois que nous avons des problèmes avec la rocade, car, à un moment donné, on a abandonné le grand contournement, c'était en 2006. Même si le projet de mise à 2x3 voies existait, j'avais déjà dit que nous allions rentrer dans le mur, que la thrombose de la

rocade était déjà annoncée. On a attendu et, aujourd'hui, on fait le constat que la rocade est thrombosée. Oui, c'est bien, mais ce sont trois Présidents qui ont pris la même direction, le Président de la Communauté urbaine à l'époque, le Président du Conseil départemental, et le Président du Conseil régional qui ont rejeté ce qu'ils avaient appelé le « paquet de nouilles » qu'avait proposé l'État. Je ne sais pas si on pouvait appeler cela le « paquet de nouilles », mais l'État avait au moins proposé des choix multiples sur lesquels on pouvait se positionner. Mais c'est difficile de se positionner donc personne ne s'est positionné, ce qui fait que l'on en est là aujourd'hui, et c'est dommage parce que l'on aurait pu faire mieux.

J'entends parler également que nous allons avoir bientôt le RER métropolitain. Moi, je ne vais parler que d'une partie du RER métropolitain. Celle qui m'intéresse, à première vue, c'est celle qui pourra desservir le sud de l'agglomération.

En 2008, on a annoncé le GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) accompagné des projets ferroviaires sud Bordeaux et nord Toulouse. Depuis 2008, rien ne s'est passé. Alors quand on me dit que demain, en quelques mois ou en quelques années, très peu d'années, nous allons pouvoir avoir un RER métropolitain qui permettra de déplacer des centaines de milliers de personnes, je suis d'accord, mais je prends le pari que d'ici 2030, ce ne sera toujours pas en service, malheureusement. Malheureusement. Il y a d'énormes travaux à faire, et on verra si vous avez raison. Moi, je vous le donne déjà, ce n'est pas possible.

Après, moi, je veux bien entendre parler de pistes cyclables, de faciliter la marche dans cette agglomération, mais il va falloir vite se mettre dans les travaux de voirie. J'en profite pour interpellier Madame KISS pour que les enveloppes de voirie soient bien améliorées parce que quand on a des trottoirs de 50 cm de large, on n'arrivera pas à faire circuler les piétons, ou alors cela va être difficile surtout qu'il y a des poteaux électriques au milieu, on n'a pas fini.

S'agissant des pistes cyclables, je vous ai interpellés il y a plus d'un an à ce sujet. Il y a un endroit qui s'appelle « le Bourg de Villenave-d'Ornon », et de ce bourg qui est en train de se développer - il y a des dizaines d'habitants qui arrivent - on se dit : « Pourquoi on ne peut pas rejoindre la route de Toulouse ou l'avenue des Pyrénées en vélo bien sûr de telle façon à ce que l'on puisse faciliter les déplacements ? » Depuis, je n'ai toujours pas de réponse. Je sais que la piste cyclable ne va pas coûter un franc, un euro, 10 euros, elle va coûter quelques millions d'euros. Alors, on joue ou on ne joue pas ? C'est la problématique que nous avons. Si aujourd'hui, on n'a jamais de réponse, on n'arrivera pas à avancer. Donc, moi, je suis pour le déplacement à vélo, seulement faites en sorte que nous puissions arriver d'un centre de vie jusqu'aux pistes cyclables existantes avec un vélo. Pour le moment, ce n'est pas le cas. On ne peut pas.

Il y a encore beaucoup de choses à faire. Les annonces, je les entends. Le fait est qu'aujourd'hui, j'en ai entendu beaucoup. Cela fait un petit nombre d'années, je pense qu'avec Jean TOUZEAU, on est assis sur les bancs de cet établissement public depuis 1995. En tant que maire, j'en ai entendu des promesses. Je préférerais voir des réalisations avec moins de promesses, cela ne serait pas plus mal.

Je souhaite, Monsieur le Président, que les choses se passent mieux, et quand je verrai les choses se réaliser, je dirais peut-être que je peux croire aujourd'hui à un plan de déplacement.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de vos propos. Sur le RER, on a une délibération qui va être présentée tout à l'heure par Claude MELLIER, à ce moment-là, on donnera des éléments de réponse. La parole est à Philippe POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Je discutais derrière, j'étais un peu énervé par la façon de gérer la discussion. Cela fait plus de 3 heures, quasiment 4 heures de discussion, je crois. Je trouve que la façon de gérer la discussion n'est pas bonne, mais c'est un avis. Cela apparaît d'autant plus absurde que, de toute façon, derrière, la délibération, elle sera votée telle qu'elle. Des fois on se demande à quoi bon passer autant de temps, que cela, pour discuter ou pour confronter les points de vue. L'heure avance, il y en a qui veulent aussi débaucher pas trop tard. Comment cela se fait que l'on gère aussi le temps comme cela ?

J'étais un peu énervé, mais cela va se calmer surtout que j'avais bien démarré la journée, j'avais fait une belle manifestation ce matin en défense du personnel de l'Éducation nationale, une belle manifestation sous le soleil même s'il n'y avait pas grand monde. Finalement, la journée avait bien commencé avec l'idée de défendre le service public de l'Éducation nationale. J'arrête là.

Maintenant, discuter sur le fond de la question du schéma de mobilités, je vais dire sur trois points, rapidement évidemment parce que les prises de parole de 15 minutes, je vais essayer de ne pas les refaire. Trois points.

Je pense que la question du transport, c'est aussi une question d'aménagement du territoire. À Bordeaux, mais certainement dans d'autres villes, on paie très cher les politiques aberrantes. Cela n'a été que la Droite, donc c'est assez simple, il n'y a pas eu d'alternance. La Droite et puis un petit peu de cogestion. Le tout voiture même le tram qui a existé dans les années 50 a été stoppé, je crois que cela a été rappelé par l'un d'entre vous tout à l'heure. Il y a une politique du « un peu n'importe comment » et on la paie cher aujourd'hui, et on s'aperçoit ou en tout cas, cela apparaît comme cela, que c'est insoluble. On sera toujours en retard. On n'y arrivera pas. Dès qu'il y a un pont de plus, dès qu'il y a quelque chose de plus, dès qu'il y a des tramways et tout cela, finalement, on ne résorbe pas tous les problèmes et on s'aperçoit que les difficultés continuent. Comment régler la question du déplacement dans une méga-métropole qui fait aujourd'hui bientôt 800 000 habitants ? Et encore, à un moment donné, il y avait l'ambition d'un million d'habitants. Ce sont ces aberrations-là que l'on paie cher. Aujourd'hui, cela construit encore, il y a encore du monde qui arrive, et tout se concentre ici. Forcément, il y a plein de problèmes et c'est là où on se dit : « Mais comment on s'en sort ? » On a ce truc-là qui semble insoluble. On ne peut pas discuter du transport sans discuter de l'aménagement du territoire et sans discuter finalement des questions de politique de fond. C'est-à-dire comment on fait pour remettre de l'activité en dehors de l'agglomération, dans la Gironde pour remettre du commerce, pour qu'il y ait de la vie qui se passe ailleurs, et ne pas obliger les gens à tous venir ou quasiment tous venir à Bordeaux où là, effectivement, cela étouffe ? Ce sont des bouchons sur la rocade. Ce sont des bouchons dans la ville. Ce sont des trams qui sont pleins, archipleins. Comment on fait ?

On voit bien que le schéma de mobilités essaie un petit peu de répondre à cela, mais cela nous apparaît en tout cas, contrairement à ce qui est dit dans la délibération, pas si ambitieux que cela finalement. La véritable ambition à notre avis, évidemment, c'est de se doter d'un outil qui serait, lui, particulièrement efficace. Pour nous, le seul outil efficace, ce serait un outil public. Alors, on est des obsédés du service public. À notre avis, c'est plutôt une idée de Gauche, et la Gauche, elle devrait garder cette idée-là. Un service public des transports, c'est la seule façon d'être efficace, la seule façon d'être ambitieux parce que c'est comme cela que l'on a la main ou que la collectivité ou les collectivités reprennent la main entièrement sur cette question-là. Et c'est certainement le plus rentable d'un point de vue social parce qu'au moins, l'argent ne part pas dans des dividendes ou ne part pas dans des profits comme c'est tout le temps le cas quand ce sont des DSP.

Pour nous, un point essentiel c'est cela, c'est cette question du service public, la question du service public des transports, donc une régie municipale à remettre en place, à redévelopper y compris même à l'échelle métropolitaine. C'est à la fois efficace pour répondre à des questions environnementales parce que là, tous les choix sont faits par rapport aux besoins de la population, cela a été dit tout à l'heure, par rapport aux questions sanitaires, par rapport aux questions de santé et aux questions environnementales, et c'est aussi un outil efficace pour des questions sociales. Dans la délibération, la question sociale n'apparaît pas ou alors je ne l'ai pas vue, mais elle n'apparaît pas. La question des transports, ce n'est pas juste « Il faut des trams, il faut des bus ». Nous, entre parenthèses, on ne veut pas de métro. On pense que c'est complètement aberrant et on ne veut pas non plus un téléphérique, cela apparaît une idée un peu « folle ».

Sur la question du réseau de bus, la question du tram, des pistes cyclables effectivement, de la marche à pied, tout cela, on est vraiment pour, que cela puisse se coordonner. Ce n'est pas parce que tout cela sera bien développé que cela suffira. Après, c'est la question de l'accès aux transports. Et nous, on sait aujourd'hui qu'il y a peut-être 15 % de la population qui est pauvre, même très pauvre. On sait qu'il y a une difficulté d'accès aux transports pour des raisons financières. Aussi, un autre aspect qui est important à souligner, c'est que les plus pauvres, ce sont ceux qui habitent les plus loin, et donc ce sont ceux qui ont le plus besoin des transports. Paradoxalement, ce sont ceux qui sont les plus handicapés avec cette difficulté d'accès aux transports. Dans la délibération, il manque cet aspect-là qui est hyper important et, encore une fois, nous, on pense que c'est effectivement une question de service public pour répondre à tout cela.

Par rapport à ce que disait Monsieur ANZIANI, « la triple révolution », on trouve que le vocabulaire est un peu abusé parce que qui dit « révolution », à notre avis, dit quand même que quelque part, il y a une rupture, il y a un changement radical. On a l'impression qu'il y a plutôt une continuité même s'il y a une bonne volonté, et on adhère à l'idée qu'il faut plus de vélos, qu'il faut de la marche, mais on sait aussi que tout le monde ne peut pas marcher, tout le monde ne peut pas faire du vélo. « La triple révolution », cela fait un peu sourire. La véritable révolution, encore une fois, c'est cet outil public et fondamental. Et en plus, cela doit se discuter puisque je crois que le contrat de la DSP se termine fin 2023, si je ne m'abuse. Forcément, cela doit faire partie des débats, et ce n'est pas du tout présent dans la délibération alors que l'on discute d'une gouvernance et qu'il y aurait besoin de discuter de ce choix politique-là qui nous apparaît, à nous, fondamental à la fois donc, et je finis là-dessus, pour des réponses environnementales et des réponses sociales.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur POUTOU, dans une délibération on ne peut pas attaquer tous les sujets. On ne peut pas avoir une seule délibération qui parle de tous les sujets. L'action publique, c'est forcément un ensemble de briques. On a une brique sur la mobilité qui coûte quand même 3,3 milliards et moi je ne regrette pas du tout que l'on en débatte autant. C'est de 3,3 milliards dont on parle. Ensuite après, il y a une brique sur le développement économique, une autre brique sur la transition écologique, une autre brique sur l'habitat, une autre brique sur d'autres sujets, et c'est l'ensemble qui construit la maison que l'on veut bâtir. On ne peut pas parler de tout en quelques heures. Vous vous êtes plaint tout à l'heure que les délibérations étaient trop longues, trop techniques, etc. Il faut bien que l'on aborde chemin par chemin, île par île, possibilité par possibilité. C'est comme cela que l'on arrive à construire quelque chose de cohérent du moins on l'espère.

La parole est à Kévin SUBRENAT.

**M. Kévin SUBRENAT** : Bonsoir à toutes et à tous. Monsieur le Président, dans le mandat d'un élu, il y a parfois des moments un petit peu incongrus et si j'étais en retard aujourd'hui, c'est bien parce que j'ai vécu un moment que je qualifie d'incongru. Il y avait à 14 heures l'inauguration au Grand Port Maritime de Bordeaux de quelques infrastructures, et j'y suis allé en tant que simple élu local, et on s'est aperçu qu'il manquait d'élus métropolitains. De ce fait, j'ai vite atterri à la tribune et on m'a demandé, bien sûr, de représenter la Métropole et de porter la parole de la Métropole. Donc, je suis désolé, Monsieur le Président, mais je me suis de fait engagé pour vous. On était à quelques mètres de la Garonne, et je me suis de suite imaginé à voir voguer quelques bateaux de passagers, avoir un vrai plan fleuve. Cela a fait rire un petit peu certaines personnes de l'auditoire, mais l'objectif quand même de cette inauguration et de ma prise de parole que je réitère ici, c'est de voir ici bien sûr notre attache et mon attache particulière sur la Rive Droite et se dire que vous avez beaucoup d'intentions notamment par l'intermédiaire de votre Vice-président, nommer un Vice-président dédié à la Rive Droite. Le Port a également beaucoup d'intentions et de projets. Nos communes également, mais parfois cela manque un petit peu de visibilité. Il y a des choses à faire qui sont très pragmatiques, que l'on peut faire assez rapidement. Je prends un simple exemple. Les quais de Bassens. J'étais avec le Port, une partie de leur foncier est libre et permettrait déjà de dégager ce foncier-là au profit de la Métropole. Cela reste encore des discussions. Je sais qu'elles sont longues et fastidieuses. Néanmoins, je pense que le temps est venu d'aller au-delà des discussions et, je sais que vous soutenez la démarche, de passer à l'étape suivante parce qu'il y a aujourd'hui une réelle congestion sur la Rive Droite à part peut-être 2, 3 communes. J'ai la chance sur ma commune de ne pas avoir un feu rouge, pas une place de stationnement payant et quasiment, quand il n'y a pas de tracteur, aucun embouteillage. Je pense que Saint-Vincent-de-Paul et Saint-Louis-de-Montferrand sont à peu près du même acabit, mais dès l'instant que l'on souhaite s'intégrer au reste de la Métropole sur les quais, la rocade, la côte de Bouliac et d'autres communes, d'autres rues, cela devient extrêmement compliqué. Cela joue forcément sur la qualité de vie de nos administrés et notre devoir aujourd'hui, il est de prendre nos responsabilités et d'envisager dans les années futures cette mutation. Construire, c'est bien. Envisager les transports cela va avec.

Quand je lis la délibération, Monsieur Jean TOUZEAU évoque un franchissement d'ici 8 ans, j'en serais très heureux, mais quand on voit la difficulté du Pont Simone Veil actuellement et les retards pris, 8 ans, cela paraît extrêmement ambitieux. Je serais ravi que cela se réalise. Ce qui est assez redondant, c'est quand même le mot « étudier ». Je pense que quand on souhaite réellement quelque chose, même si cela passe forcément par des études, il faut le noter noir sur blanc.

Étudier ne suffit plus, il faut réellement qu'il y ait un franchissement et que ce soit notifié noir sur blanc. Cela passera par un temps d'études, un temps de travaux, mais que ce soit avant tout un engagement politique que ce franchissement-là soit bel et bien réalisé. Je n'évoquerai pas toutes les communes de la Rive Droite parce que beaucoup de mes collègues se sont exprimés, mais aujourd'hui je ne connais pas une ville sur laquelle il n'y ait pas une thrombose le matin et le soir.

On compte sur vous, Monsieur le Président. On compte également sur vous pour accompagner nos territoires notamment le Port de Bordeaux sur deux communes souhaite développer l'hydrogène. C'est bien. C'est vert. Cela doit plaire. Seulement s'il n'y a pas de débouchés, cela ne servira à rien. On a ces fameux bus, ce réseau de bus, ce réseau de navettes fluviales, il faut forcément penser à l'énergie de demain et comment est-ce qu'elles vont être propulsées. Si cet hydrogène est produit et utilisé sur le même territoire, je pense que cela a du sens. Pour cela, il faut vraiment que tout le monde, le Port, la Région, la Métropole, pagaie dans le même sens parce que parfois, j'ai l'impression que le Port, il va de son côté, la Métropole du sien, et les intérêts sont parfois un petit peu divergents parce que le coût de sortie de cette molécule-là va être légèrement plus cher. En revanche, cela a un impact social - j'ai entendu parler de

social il y a 5 minutes - cela a un impact environnemental parce qu'on ne l'envoie pas à l'autre bout de la France ou du monde. Donc, je pense qu'il y a un réel sujet là-dessus.

Quant à la proposition de réaliser un nouveau groupe d'études, encore un de plus. J'attire votre attention sur le fait que l'on arrive à cumuler quand même beaucoup de groupes d'élus, d'études. C'est bien parce que l'on réfléchit, mais pour finir, on commence à en avoir quand même une quantité assez importante. Au bout du compte, je voudrais vraiment connaître l'efficacité de ces groupes d'études-là.

Je finirai par vous remercier pour avoir fait apparaître la Presqu'île sur les cartes. Merci beaucoup.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Monsieur SUBRENAT. Nous partageons les mêmes ambitions. Je trouve bien que vous ayez pu nous représenter tout à l'heure parce que je suis sûr que vous avez tenu des propos élogieux sur la Métropole. Merci à vous.

On va donner la parole à notre rapporteur et puis, ensuite après, je donnerai la parole aux différents Présidents de groupe.

Vous voulez encore reprendre la parole ? Non, mais là, il faut terminer à un moment donné.

Non, tout à l'heure, j'ai listé... Monsieur BOBET et Anne FAHMY prendront la parole pour exprimer la position du groupe, mais maintenant, je pense qu'il faut en terminer. Donc, Clément ROSSIGNOL-PUECH.

*Brouhaha dans la salle*

On a le droit de s'exprimer personnellement si vous voulez exprimer un vote. Il faut, à un moment donné, que l'on en finisse surtout que l'on n'a pas fini la journée donc j'attire votre attention. Si c'est pour exprimer un vote, je vous donne la parole parce que vous avez effectivement le droit d'expliquer votre position.

Qui veut prendre la parole pour exprimer son vote de tout à l'heure ? Clément et ensuite après les prises de position seront exposées.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'ai pris scrupuleusement des notes sur chaque intervention. Évidemment, cela me dérange de répondre point par point, je ne le ferai pas, je vous rassure tout de suite. Je vais synthétiser énormément mon propos. Je crois que l'on vient de passer 4 heures de débat. Je ne sais pas si c'est un record pour la Métropole, mais ce n'est pas loin. 27 intervenants dont 5 femmes seulement. D'ailleurs, on est loin de la parité en termes d'interventions sur ce sujet ici à la Métropole.

Ce que je retiens de nos échanges riches c'est qu'il y a eu des avancées, des ouvertures ou des propositions qui ont été faites comme, par exemple :

- La création du groupe de travail sur la rocade avec entre autres l'étude sur la 2x4 voies puisque cela a été demandé à l'État il y a plusieurs mois.
- Une prise de position du Président concernant les bus express à 50 % de voies réservées. Je parle sous le contrôle du Président, je ne trahis pas sa parole.
- L'étude de l'extension du technobus ou bus express vers le Taillan.
- Le re-calcul des 3 critères-objectifs sur l'extension du tram B à Gradignan une fois les bus express réalisés.

- Je continue à lister ce que j'ai retenu des débats en termes de proposition. Une demande très forte de P+R supplémentaires sur la Rive Droite en extra-rocade.
- Une position affirmée unanime sur l'avancée du groupe de travail sur le Syndicat mixte transport. Là, je crois que toutes les voies sont concordantes.
- Un enjeu sur le fleuve.
- Le dissensus sur le métro. Je rappelle qu'une étude sérieuse d'opportunité et de faisabilité, c'est 100 millions d'euros. C'est un vrai choix stratégique, l'étude sur le métro.

Et je conclurai, Monsieur le Président, que gouverner c'est choisir. Choisir, c'est renoncer ou en tout cas prioriser et ce schéma des mobilités priorise énormément l'action publique, Monsieur le Président, pour l'efficacité à court et moyen terme.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Guillaume GARRIGUES.

**M. Guillaume GARRIGUES** : Merci Monsieur le Président. Cela va être très rapide. Simplement, une explication de vote. Je voulais quand même l'argumenter. Effectivement, je partage l'avis des collègues de mon groupe sur tous les points. On a un plan qui propose des choses très intéressantes, qui vont dans la continuité du SDODM. Je pense, par exemple, au bus express, au projet de téléphérique, au réseau cyclable. Mais, par contre, quand même, je trouve que les coups que vous avez assés à l'égard du métro ont été violents, très injustes, alors même que toutes les métropoles qui sont plus importantes que nous ou de quasi même taille que la nôtre en France, je pense à Lyon, Marseille, Toulouse, Lille évidemment... bien sûr, Gérard CHAUSSET a évoqué des métropoles de taille un peu plus proche de la nôtre, mais il n'empêche que toutes les métropoles qui sont plus peuplées que la nôtre en France ont choisi le métro, et il y a bien une raison à cela.

Vous avez évoqué, Monsieur ANZIANI que chaque habitant veut un tram dans sa ville. Nous, groupe Métropole Commune(s), ce n'est pas un tram pour notre commune que l'on veut, c'est un métro pour la Métropole. C'est vraiment un projet pour la Métropole. Je ne suis pas élu de la commune de Bordeaux. Si je suis un projet, ce n'est pas pour ma commune, si je défends ce projet de métro, c'est pour la Métropole. C'est notamment pour mieux desservir l'hypercentre. Vous avez évoqué la problématique de la Métropole multipolaire, moi, je partage totalement votre avis là-dessus, Monsieur HURMIC, mais le problème c'est que l'on peut vouloir une Métropole multipolaire, mais dans les faits, vous l'avez très bien montré dans le rapport, et c'est en page 10, votre plan qui montre les emplois, qui montre la densité de population, montre exactement le contraire de ce que vous prônez. C'est-à-dire que l'essentiel des emplois et des habitants et surtout des emplois est concentré dans l'hypercentre. Donc, on peut vouloir diffuser l'emploi, diffuser la population, mais dans les faits aujourd'hui, les flux vont vers l'hypercentre.

Vous avez évoqué effectivement les gains du RER, demain, effectivement, quelqu'un qui fera Libourne/Bordeaux va le faire en 22 minutes, c'est très bien, sauf que pour faire Bordeaux/Saint-Jean/Mériadeck, il mettra 23 minutes en bus, dans des bus englués dans la circulation. C'est absolument catastrophique alors que ce trajet fait moins de 3 km. J'ai pris Mériadeck parce que c'est un gros pôle générateur de trajets parce qu'il y a une densité d'emplois qui est très, très importante, mais la réalité, elle est là. On ne peut pas faire de Zone à faibles émissions sans métro parce que le RER ne sera pas compétitif sans métro. Voilà, je défends la Zone à faibles émissions parce que l'on a trop de personnes qui souffrent d'asthme, d'allergies, nous avons une qualité de l'air qui est catastrophique, mais on n'y parviendra pas sans améliorer sensiblement la desserte de l'hypercentre.

Je dis cela parce que l'on est nombreux ici à prendre les transports en commun dans l'hypercentre. J'imagine que vous aussi, vous avez certainement été tassés dans des bus, tassés dans le tram. Les conditions de transport dans l'hypercentre sont absolument

lamentables. Les conditions de transport sur les cours sont déplorables, franchement, malgré des fréquences qui sont ultra-attractives. Il n'y a pas à remettre en cause cela. On fera peut-être un peu mieux avec le BHNS, mais cela ne va pas durer très, très longtemps. Tous les arguments qui ont été présentés par mes collègues du groupe, franchement, on les vit au quotidien. C'est vraiment une grosse erreur de ne pas aller dans ce sens-là. Clairement, aujourd'hui, nos usagers, ils ont leur vie qui est parfois pourrie par ces temps de trajet absolument catastrophiques.

Je me permettais donc d'indiquer cela parce que c'est bien sûr cela qui va vous donner des éléments sur mon vote. La proposition de notre groupe, je crois qu'elle est pertinente. Effectivement, le métro, c'est 100 millions d'euros le kilomètre. Le tramway dans l'hypercentre, c'était entre 35 et 40 millions d'euros le kilomètre. Je crois que l'on n'est pas sur des différentiels aussi importants.

Le métro, cela a été indiqué, c'est cher à l'investissement...

**M. le Président Alain ANZIANI** : Ne refaites pas le débat, s'il vous plaît. Les explications de vote, en principe, c'est bref.

**M. Guillaume GARRIGUES** : Je vais finir là-dessus parce qu'il y a une contrevérité qui a été dite sur l'aspect financier. Le métro, c'est cher en investissement, c'est vrai, mais en fonctionnement, un métro automatique, c'est excédentaire. Cela rapporte de l'argent. C'est ce que l'on constate dans les autres métropoles, alors que les bus express que vous proposez, qui sont tout à fait pertinents, moi, je ne les remets pas en cause, c'est 75 % de déficit. Sur 100 euros d'argent public, effectivement on a 25 euros de recettes alors que c'est le contraire... on a des recettes. On génère plus d'argent en fonctionnement avec le métro que l'on n'en dépense avec un métro automatique du fait de la baisse des coûts, et du fait du très fort nombre de personnes qui sont transportées.

Je ne partage pas les contrevérités qui ont été indiquées. Je suis très déçu de cette proposition. Je pense que ce n'est pas un projet qui est à la hauteur des besoins de la Métropole. Bien sûr, il y a plein de projets qui sont utiles, mais je ne suis pas d'accord. Donc mon vote sera, vous l'avez compris, totalement négatif.

**M. le Président Alain ANZIANI** : On s'en doutait.  
**Patrick BOBET**.

**M. Patrick BOBET** : Oui. Monsieur le Président, vous ne nous avez pas convaincus. Les investissements que vous ne prévoyez pas aujourd'hui manqueront cruellement à l'échéance de 10 à 15 ans, et vous serez comptable de cet échec, conséquence directe de votre manque d'ambition pour notre Métropole. Ambition, on l'a bien compris, qui se résume en fait à la marche, un certain nombre de bus effectivement et des vélos, beaucoup de vélos. Tant et si bien que TBM demain voudra dire « Tout vélo, Bus, Marche ». Cette erreur, parce que je pense sincèrement que c'est une erreur, a une origine évidente. Elle est le fait d'une majorité rose, rouge, verte, et surtout verte dont la tentation de décroissance est évidente, mais elle est assumée. Elle est totalement assumée. Donc, tout va bien. Vous êtes restés entre vous. Ce schéma sera voté par votre seule majorité. C'est une véritable première concernant les mobilités dans cette maison, et cela risque fort d'être un handicap lors de recours et de contestations très fréquentes aujourd'hui. La quasi-unanimité qui prévalait jusque-là dans cette thématique était de contraire tout à fait une force. Et c'est donc avec tristesse, mais

responsabilité, que nous voterons contre cette proposition. Merci pour votre écoute.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame FAHMY.

**Mme Anne FAHMY** : Merci Monsieur le Président. Thomas CAZENAVE a exprimé tout à l'heure la position du groupe Renouveau Bordeaux Métropole. Nous partageons les grands axes de votre stratégie, mais ces orientations, si elles vont dans le bon sens, notamment parce qu'elles privilégient des solutions rapides, les mobilités douces, la décarbonation de nos moyens de transport, nous inquiétaient néanmoins. Nous avons des questions, des attentes, des préoccupations.

Dans la mesure où vous avez accepté nos propositions en vous engageant à réaliser au moins la moitié des voies de bus express en site propre, ce qui est essentiel pour nous, et à traiter différemment la rocade en créant ce groupe de travail dédié qui serait constitué non pas seulement des différents groupes de notre assemblée, mais aussi des personnes concernées, c'est-à-dire les territoires voisins, peut-être les services de la Préfecture, nos concitoyens via le C2D (Conseil de développement durable) par exemple, mais cela nous en reparlerons, dans ces conditions, nous sommes prêts à vous suivre et nous voterons favorablement sur ce schéma des mobilités.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Claude MELLIER ?

**Mme Claude MELLIER** : Oui, dans la mesure où mon Président de groupe a dû s'absenter, je voulais simplement dire que ce schéma, comme cela a été dit, est un schéma vivant. Donc, dès lors qu'il est vivant, il peut évoluer. Et c'est sur cette base-là qu'effectivement, on souhaite que des évolutions se réalisent à partir des remarques que nous avons évoquées. Nous voterons donc ce schéma dans ce souhait-là.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Très rapidement, je suis Président d'un groupe qui n'existe pas donc, je ne sais pas comment dire. Nous, on vote contre au nom de la nécessité d'un service public des transports, au nom de la nécessité aussi d'une gratuité pour les transports, je ne l'ai pas dit tout à l'heure parce que face aux difficultés sociales, et au nom effectivement de l'urgence climatique, on pense que le seul outil efficace, ce serait justement une révolution qui n'a pas lieu en ce moment.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je vais dire un mot quand même supplémentaire par rapport à tous les débats et à ce que je viens d'entendre et quelle est ma position. Je trouve que l'on a pris le problème du mauvais côté. Pourquoi ? Parce que l'on a des obsessions - le métro, le tramway, le bus - plutôt que de regarder quelles sont les bonnes solutions pour chaque territoire, pour chaque habitant ? Je trouve que l'on n'est pas parti vraiment des territoires et des habitants. On avait des présupposés : « Moi, je suis pour le tram et j'y tiens ». « Moi, je suis pour ceci et j'y tiens. » On aurait pu avoir un débat peut-être plus constructif sur ce point sans que les positions soient figées dès le départ. J'ai montré qu'effectivement, nous, on était prêt à entendre un certain nombre de choses. Sur le débat, puisque vous y êtes revenus entre le métro et pas le métro. Je ne comprends pas qu'à aucun moment, vous ne posiez la question

« Le métro ou, non pas le tram, mais le métro ou le RER ? ». Franchement, vous ne posez pas la question alors que c'est la vraie question.

D'un côté, on a le métro. Dans certaines métropoles, effectivement, il existe, mais il a été fait avant le tram à Toulouse. Parce que si on fait le tram d'abord et le métro ensuite, on met tout par terre, et on a un chantier pendant 10-15 ans, mais bien sûr que si ! Allez demander au Maire de Toulouse, il vous le dira. Bien sûr que si.

Quelle est la différence entre le métro et le RER ? C'est que pour le métro, il faut créer une infrastructure alors que pour le RER, on a une infrastructure. Pourquoi voulez-vous créer une infrastructure supplémentaire et ajouter des milliards aux milliards alors que l'on a déjà une infrastructure ici présente ? Simplement, il y a quelques conditions à remplir, je le reconnais volontiers, qui sont des négociations très dures avec la SNCF sur le cadencement. Le RER, il existe déjà entre Libourne et Bordeaux et Arcachon, il existe déjà, c'est une réalité. Pourquoi voulez-vous aller chercher quelque chose d'autre ? Il y a la question du cadencement, c'est tout à fait exact. Il y a la question de la communication puisque personne ne sait que si vous montez dans un train à Cenon, vous pouvez ensuite aller après ailleurs. Personne ne le sait. Et puis il y a la question de la compatibilité tarifaire qui est extrêmement importante. C'est la raison pour laquelle j'avais proposé qu'il y ait un Pass navigo, donc qu'il y ait un tarif commun quels que soient les modes de transport. La discussion aurait pu se nouer sur ce sujet, elle ne s'est pas nouée, je respecte tout à fait les positions des uns et des autres, et maintenant nous allons voter.

Qui vote contre ? Métropole Commune(s), M. POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. Qui vote pour ? Écoutez, c'est un vote important. Vous verrez dans l'avenir, personne n'est prophète, Patrick, mais on verra dans l'avenir... Moi, je crois que c'est vraiment aujourd'hui une révolution que l'on vient de faire puisque l'on change de vision. C'est très, très important. Merci.

#### **Majorité**

**Contre : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BONORON, Madame BOZDAG, Monsieur CAZABONNE, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Madame DUMAS, Monsieur DUPRAT, Monsieur FLORIAN, Monsieur GARRIGUES, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MILLET, Madame MILLIER, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur PEScina, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Madame SABOURET, Monsieur SALLABERRY, Monsieur SUBRENAT, Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY**

On va poursuivre.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Oui, Monsieur le Président, en effet, nous allons poursuivre toujours avec Clément ROSSIGNOL-PUECH dans le cadre de sa délégation s'agissant du projet

de tarification des services d'infrastructures de recharges pour véhicule électrique sur la voie publique. Il s'agit là de la convention de mandat pour la gestion des recettes de bornes de recharges de véhicules électriques.

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

**(n°20) Tarification du service des infrastructures de recharges pour véhicule électrique sur la voie publique - Adoption - Convention de mandat pour la gestion des recettes de bornes de recharges de véhicules électriques - Décision - Autorisation**

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je crois que c'est Métropole Commune(s) qui avait voulu le dégroupement. Non, je me trompe ?

Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? M. POUTOU. La délibération est adoptée.

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

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : On va continuer avec la délégation de Claude MELLIER s'agissant du Réseau express régional – RER métropolitain. Il s'agit de la Convention de financement des études préliminaires relatives à la création d'un origine/terminus à Langon.

**Mme MELLIER**

**(n°109) Réseau express régional (RER) métropolitain - Convention de financement des études préliminaires relatives à la création d'un origine/terminus à Langon - Décision - Autorisation**

**Mme Claude MELLIER** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Madame MELLIER. Qui souhaite intervenir ?

Il y avait une demande de Renouveau Bordeaux Métropole. Je regrette d'ailleurs que cette délibération finalement n'ait pas figuré en tête comme introduction au débat sur le schéma général. Cela aurait fait une bonne introduction au débat sur le schéma des mobilités cette délibération.

Je vous en prie, Monsieur MARI.

**M. Stéphane MARI** : Merci beaucoup Monsieur le Président. Une nouvelle fois notre groupe Renouveau Bordeaux Métropole souhaite s'exprimer au sujet du RER métropolitain. Lors d'un précédent Conseil, nous nous demandions si nous verrions un jour le bout du tunnel, tant la succession des délibérations proposant une nouvelle étude nous semblait allonger le chemin et ralentir la locomotive déjà bien en peine.

Nous croyons fermement et positivement en ce projet, mais conseil après conseil, les nouveaux élus métropolitains que nous sommes restons interrogateurs, parfois perplexes. Alors que ce projet de RER métropolitain doit être une des solutions majeures pour lutter contre la congestion, il n'a toujours pas pris sa vitesse de croisière. Son arrivée est possiblement reportée pour 2028 et son enveloppe budgétaire semble grossir à vue d'œil.

Notre groupe appelle à une grande vigilance pour que ce projet ne devienne pas un gouffre financier et qu'il n'absorbe pas à terme une grosse partie du budget transport de la Métropole, empêchant par là même la mise en place d'autres dossiers mobilités de proximité.

Comment évaluer ce projet ? Où en sommes-nous vraiment ? Ces questions s'imposent à nous à chaque commission. Souvent la Métropole met en cause SNCF Réseau qui, à son tour, nous explique que c'est la Métropole qui est défaillante. Comment nous, élus, pouvons-nous veiller à la bonne avancée de ce projet ? Nous avons le désagréable sentiment de devoir impérativement voter toutes ces délibérations, peu importe le coût, car nous sentons l'ombre d'une épée de Damoclès au-dessus de nos têtes, nous imposant d'assumer le risque que cela n'occasionne un retard supplémentaire.

Ce projet souffre d'un problème de gouvernance, il nous faut tenir les délais, mais aussi et surtout les enveloppes financières. Nous avons l'impression de voter en aveugle. Aussi, nous demandons plus de clarté pour les prochaines commissions mobilités et la mise en place de points d'étapes sur la situation financière, sur le timing en faisant un parallèle avec les attendus d'origine. En vous remerciant par avance.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce que d'autres personnes veulent-elles s'exprimer ? **Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : Oui, j'avais prévu d'intervenir. J'avais annoncé que l'on dégroupait, nous aussi, cette délibération-là. D'une part, on trouvait que cela faisait très cher l'étude préliminaire, 450 000 euros. Ce n'est pas si simple que cela de voter et engager autant d'argent surtout que l'on ne voit pas très bien exactement à quoi peut correspondre cette étude-là. C'était une chose, mais on vote contre cette délibération, cela peut apparaître comme un paradoxe puisque l'on est archi pour l'utilisation du train. On est pour le développer, rouvrir des lignes donc, pour évidemment globalement ce projet de RER métropolitain. Mais tel qu'il est défendu, tel qu'il se construit, par contre on ne le partage pas parce que l'on pense que c'est beaucoup d'argent public et pas forcément utilisé d'une manière très efficace. Maintenant, je vous lis, cela va être rapide, je vais vous lire une note qui a été rédigée par des militants associatifs qui ont notamment pas mal investi sur la question du train, et donc contre la LGV (Ligne à grande vitesse) puisque ce projet-là s'inscrit aussi dans un projet plus global avec la LGV Bordeaux-Toulouse. Donc, je vous lis cela :

« Comme exposé, le projet AFSB (Aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux) initial consiste à rajouter à l'Est des voies actuelles une voie supplémentaire entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans. Ce projet conduit déjà en l'état à une atteinte environnementale traversée en milieu ZNIEFF (Zone nationale d'intérêt écologique, faunistique et floristique) -ne me demandez pas ce que c'est, je ne sais pas - et Natura 2000, donc foncière tant sur le domaine public que privé, une modification profonde des réseaux et servitudes eau, gaz et électricité, une modification importante du réseau routier plus particulièrement consécutive à la suppression des passages à niveau sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, une augmentation conséquente des nuisances acoustiques par la multiplication des tarifs ferroviaires.

De plus, il faut être conscient que les AFSB constituent un « Cheval de Troie » pour la circulation à grande vitesse, les futurs TGV emprunteraient ce couloir ferroviaire en provenance de la LGV Bordeaux-Toulouse qui prendrait naissance sur le territoire de la commune de Saint-Médard-d'Eyrans.

Nous sommes totalement favorables au ferroviaire, mais si nous acquiesçons sur l'objectif d'une augmentation de l'offre tant sur le transport des passagers que du fret, nous contestons les moyens que souhaitent les grands élus ou notamment les présidences des Régions Occitanie ou Nouvelle-Aquitaine et les représentants étatiques du Gouvernement et au sein de SNCF Réseau.

Des études indépendantes comme celles de la société CLARACO ont montré en son temps que le réaménagement et la modernisation des voies existantes accompagnés par la mise en œuvre des rames permettant des vitesses commerciales de 200 à 220 km/h - il en existe en France ou en Allemagne - permettraient de répondre aux besoins des usagers journaliers pour des coûts bien inférieurs au projet de l'AFSB et de la LGV Bordeaux-Toulouse.

En résumé et d'une manière non exhaustive, les AFSB constituent déjà avec l'ajout d'une voie supplémentaire à l'Est des voies existantes un gâchis financier pour les finances publiques, environ 600 millions d'euros aux conditions économiques de 2013, certainement aux alentours de 800 à 900 millions d'euros sur les valeurs de cette année 2022. Ils entraînent des ravages sur le milieu environnemental, urbain, public et privé. Ils apporteront des nuisances acoustiques, verront des expropriations pour les riverains.

Alors, si le projet de RER métropolitain entre Saint-Mariens et Langon venait à terme s'inclure des AFSB avec la création d'une 4<sup>e</sup> voie à l'Ouest des voies actuelles - cf. donc le document SNCF Réseau donné en annexe du rapport de la délibération 35332 qui avait été votée le 9 juillet 2021 - cela conduirait à amplifier considérablement tous les méfaits imputés au seul AFSB.

On doit d'ailleurs se poser la question de la réelle utilité publique d'un RER entre Saint-Mariens et Langon. Quel serait le trafic passager sur un tel réseau ? Peut-on croire qu'une ville de 1 400 habitants, Saint-Mariens, pourrait alimenter un train tous les quarts d'heure pour acheminer des personnes, travailleurs, vers Langon - 7 400 habitants - qui n'est pas, à ce que l'on sache, un centre d'emploi important sur la Gironde. Peut-on dire que ce RER est pertinent pour la mobilité des habitants entre leur lieu de vie et leur lieu de travail ? J'arrête là.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Je n'en vois pas.  
**Claude MELLIER**.

**Mme Claude MELLIER** : Effectivement, il y a deux interventions différentes et je répondrai tout d'abord à la première. Quand vous dites : « Est-ce que l'on verra le bout du tunnel ? », je dirais que précisément on est en train de créer les conditions pour voir ce bout du tunnel, mais je comprends bien que l'on s'interroge sur l'évolution et l'avancée du dossier.

Je pense qu'il faut voir que l'on part de loin. Le RER a été décidé en décembre 2018. C'est tout récent. La mise en mouvement et la mise en place du RER, l'augmentation du nombre de trains qui vont circuler, cela modifie l'organisation même. Il faut effectivement réfléchir en lien avec cette évolution. Et cette évolution demande une modification tant au niveau des infrastructures, tant au niveau de la signalisation. Cela soulève énormément de questions au niveau des infrastructures. Cela demande des études pour adapter les infrastructures actuelles à l'arrivée du RER métropolitain.

J'avais un petit peu prévu la question qui est justifiée : « D'étude en étude, où va-t-on ? ». Tout d'abord, je voulais simplement vous signaler que le projet RER suit le processus très classique des grands projets d'infrastructures dont les phases d'études techniques préalables aux travaux

sont indiquées dans le Code de la commande publique. Ainsi s'enchaînent les études d'esquisses ou études préliminaires, après les études d'avant-projet et les études de projet, avant les dernières études d'exécution qui sont réalisées par l'entreprise de travaux.

Le choix a aussi été fait par la Métropole de présenter en délibération le financement de chaque phase, de chacune des nombreuses opérations et procédures du RER métropolitain pour justement maîtriser l'engagement de la Métropole. Cela a pour effet de multiplier en apparence les études nécessaires au projet du RER qui n'est pas traité dans son ensemble ou d'un seul bloc. Donc, on décompose chaque fois qu'il y a effectivement des avancées dans les études.

Pour répondre à votre question, on va travailler lors d'une prochaine réunion transport à vous donner tous les éléments des études et les éléments financiers de telle manière à savoir où on en est aujourd'hui tant au niveau des études qu'au niveau des finances.

C'est pour cela que je comprends quand vous dites : « Il faut être vigilant ». Des demandes ont été faites pour que l'on ait ces éléments concrets, et nous allons effectivement travailler dessus pour une prochaine réunion pour que vous ayez la teneur des études et des financements.

J'ai essayé de répondre, mais après, quand vous avez parlé de problème de gouvernance, on a déjà eu un débat dans la discussion sur la gouvernance, effectivement il va falloir que l'on affine notamment en lien avec le RER tant avec les collectivités comme la CALI (Communauté d'agglomération du Libournais) ou la COBAS (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud), mais il va falloir avancer sur ces questions-là.

Je ne sais pas si j'ai répondu, mais vraiment, on souhaite répondre à ces questions qui sont justifiées parce qu'en même temps, on se dit « Il y a des études, des études, des études, mais au bout, est-ce que l'on va sortir du tunnel ? », et c'est vraiment vers cela que nous souhaitons aller.

Concernant les questions soulevées par Monsieur POUTOU, il peut y avoir confusion entre GPSO et les AFSB. Vous vous souvenez que l'on avait évoqué que pour aller de Saint-Mariens à Langon, on pouvait se passer des AFSB. Vous vous souvenez de ces éléments que l'on vous avait donnés. Cependant, pour rendre plus robuste cette ligne, les AFSB ont été retenues et optimisées parce que les premières AFSB qui avaient été réalisées, ce n'était précisément, comme l'a évoqué Monsieur POUTOU, que dans le cadre de GPSO. Aujourd'hui ce que l'on souhaite, c'est que les AFSB soient réalisées pour le RER métropolitain. Ce qui veut dire que les AFSB auront effectivement une double vocation, tout à la fois répondre au RER métropolitain et s'inscrire dans l'avenir pour GPSO. Mais notre intervention à nous financière, c'est pour le RER métropolitain. Je ne sais pas si j'ai répondu, mais notre souhait effectivement, c'est que les AFSB puissent rendre beaucoup plus solide la ligne.

Après, s'agissant des questions soulevées par Monsieur POUTOU, effectivement, il y aura une 3<sup>e</sup> ligne, mais il n'y aura pas une 4<sup>e</sup> ligne. C'est votre association qui a soulevé plusieurs questions. Il y aura une « 4<sup>e</sup> ligne » qui ne sera qu'une ligne d'évitement en gare de Saint-Médard-d'Eyrans pour que les trains puissent se garer. Donc, il y a, me semble-t-il, une confusion sur l'évolution même de la ligne qui mériterait que l'on prenne le temps, peut-être avec cette association, de plus discuter bien que, je sais qu'une réunion a eu lieu, qu'un représentant de la SNCF y a participé pour expliquer qu'effectivement, ce n'était pas une 4<sup>e</sup> ligne, mais une volonté de créer les meilleures conditions pour que les trains puissent stationner en gare notamment de Saint-Médard-d'Eyrans.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Oui, Monsieur PUJOL.

**M. Patrick PUJOL** : Cela me gêne d'intervenir après Madame la Présidente, mais juste une précision. C'est vrai qu'il y a une 3<sup>e</sup> ligne sur le trajet. Il y a 4 voies autour des quais où les trains s'arrêtent. Il y a une 4<sup>e</sup> voie à ce niveau-là, mais ce n'est qu'une 3<sup>e</sup> ligne tout le long.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Juste une précision, sur Saint-Mariens/Langon, l'idée, ce n'est pas que les gens aillent de Saint-Mariens à Langon. L'idée, c'est que les gens partent de Saint-Mariens, s'arrêtent à Bordeaux et s'ils veulent, ils poursuivent. Mais l'utilité c'est de s'arrêter à Bordeaux en venant de Saint-Mariens ou en venant de Langon. La nouveauté, c'est qu'ils pourront rester dans le même train s'ils veulent poursuivre au-delà de Bordeaux.

Je mets au vote. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée et je vous en remercie.

**Majorité**  
**Contre : Monsieur POUTOU**

Monsieur PUYOBRAU, on a deux délibérations.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : On m'a fait savoir, Monsieur le Président, que les deux prochaines délibérations ont été regroupées.

**Mme DE FRANÇOIS**

(n°119) **Adaptation de l'offre TBM (Transports Bordeaux Métropole) 2021 - Mesures complémentaires - Décision - Autorisation**

**Mme DE FRANÇOIS**

(n°120) **Réseau Transports de Bordeaux Métropole (TBM) - Présentation du rapport déléguant "Transports" Année 2020 - Information**

**M. le Président Alain ANZIANI** : Les deux autres délibérations de Madame DE FRANÇOIS que sont la 119 et la 120 sont regroupées. Elles devaient être dégroupées par Monsieur POUTOU. Donc, vous êtes d'accord pour les regrouper ?

Puisqu'elles n'ont pas été soumises au vote du regroupement général tout à l'heure, je vous les soumetts au vote. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU, sur les deux délibérations, vous vous abstenez ?

Interventions écrites de M. POUTOU :

Délibération 119

*Puisqu'on parle d'adaptation de l'offre TBM, il est nécessaire de parler des horaires de bus ou tram qui très souvent ne sont pas du tout adaptés aux horaires de travail en équipe (tôt le matin, tard le soir) ce qui ne permet pas à de nombreux-travailleuses d'utiliser les transports en commun. On tient à souligner aussi qu'il manque des lignes de bus notamment entre les quartiers populaires et les lieux de travail, même suite à la mise en place des lignes de tram, des lignes de bus ont soit disparu soit été modifiées, provoquant des difficultés supplémentaires pour les personnes habituées à les utiliser. Globalement, il manque des rapports démocratiques entre TBM et les utilisateurs, les habitant-es, des cadres d'échanges permanents pour élaborer un réseau de transport le plus adapté possible.*

*Nous voulions aussi parler du système billettique « Thalés » qui coûte très cher (13,6 millions d'euros investis), qui est un échec et source de problème pour les salarié-es de TBM, un système très contesté et qui n'aide pas à rendre un service de qualité aux usagers.*

*Enfin nous voulions insister sur le démarrage très difficile de la mise en place de la tarification solidaire : manque de communication ou publicité, partenariat informatique avec Docapost Aplicam qui a coûté très cher là encore, sachant qu'il faudra y apporter des ajustements, et qui n'a pas été à la hauteur des besoins importants pourtant largement prévu.*

### Délibération 120

*Nous réagissons au paragraphe « qualité du service et développement durable ». La Métropole exprime sa préoccupation de la qualité de service, or pour nous la seule façon d'être efficace, c'est la mise en place d'un véritable service public des transports en commun, en abandonnant la DSP pour revenir à une régie publique, libérant ainsi les logiques de profits et de dividendes des groupes privés, qui entrent en contradiction, forcément, avec les intérêts des usagers. La préoccupation de rentabilité s'oppose aux préoccupations de satisfaire les besoins des habitant-es. Nous insistons, seul un outil public, sous contrôle des collectivités, des salarié-es concerné-es et des populations, peut garantir les réponses aux urgences sociales et environnementales. Et c'est ce service public qui permettrait la mise en place de la gratuité des transports pour tous.*

**M. Philippe POUTOU** : Sur la 119 et la 120 est une information.

**Affaire n°119 :**  
**Unanimité des suffrages exprimés**  
**Abstention : Monsieur POUTOU**

**Affaire n°120 :**  
**Communication effectuée**

**M. le Président Alain ANZIANI** : D'accord. Merci de votre vigilance.

Les deux délibérations sont adoptées ou sur la seconde, on en prend acte.

Merci. Demain on se retrouve à 9 heures 30.

**LA SÉANCE EST LEVÉE À 20 HEURES 05**

LA SÉANCE SE POURSUIT LE 24 SEPTEMBRE A 9 HEURES 40

**M. le Président Alain ANZIANI** : Nous allons débiter cette séance qui s'annonce longue. Merci de vous asseoir.

Monsieur le secrétaire de séance.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Monsieur le Président, chers collègues, bonjour. Nous allons commencer cette séance avec une petite inversion. Après les deux projets de délibération portés par Monsieur le Président, à savoir la n°2 et la n°3, nous passerons à la n°26, la n°102 et la n°103 pour revenir à l'ordre du jour normal après cela.

Donc, Monsieur le Président, c'est à vous, s'agissant des représentations de Bordeaux Métropole au sein de divers organismes – Désignations des représentants.

**M. ANZIANI**

**(n°2) Représentations de Bordeaux Métropole au sein de divers organismes - désignations des représentants**

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

**M. le Président Alain ANZIANI** : Oui, merci. Ce dossier a fait l'objet d'une demande de dégroupement de Métropole Commune(s) et de Monsieur MORISSET. Est-ce que Métropole Commune(s) et Monsieur MORISSET veulent intervenir ?  
Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Bonjour à tous et à toutes. Oui, effectivement, j'ai demandé le dégroupement de cette délibération. D'abord, première chose, je tiens à m'adresser aux deux avocats, Monsieur ANZIANI et Monsieur HURMIC qui, quelque part, ont quand même des principes fondamentaux. Quand on juge une personne, quand on l'exclut, on l'entend avant, et aujourd'hui, cela n'a pas été le cas. Donc, ce bref moment « de démocratie » est quand même assez ubuesque comme situation puisque la décision a déjà été prise dans un Bureau avec des Vice-présidents de différents groupes, et à partir de ce moment-là, on juge une personne, on l'exclut et donc il n'y a pas de défense. Il n'y a pas de défense à part le fait de maintenant faire appel à la raison, et avec un minimum de débat, parce qu'il faut quand même plus que 5 minutes pour s'expliquer sur ce sujet-là, essayer de travailler intelligemment pour ne pas à la fois décrédibiliser ce que vous appelez la « participation citoyenne ». Aujourd'hui, moi, je suis élu par une liste citoyenne. Je suis dans des mouvements aujourd'hui de contestation des fondamentaux de cette société qui est en train de bafouer la Liberté, l'Égalité et la Fraternité, et aujourd'hui donc j'aimerais bien que l'on me fasse savoir véritablement les raisons de cette exclusion. D'abord, j'ai été assez exemplaire dans ce que j'ai essayé de faire pour l'intérêt général, c'est-à-dire essayer de travailler à la régie du restaurant de Bordeaux Métropole de façon très consensuelle. J'ai ouvert plusieurs débats. J'ai écouté longtemps les gens, les partis, les syndicats, les autres élus de l'opposition, et on arrive justement à être intelligents quand on est à plusieurs, à voir qu'il y a du consensus, et il y a même l'unanimité puisque a été voté, mercredi dernier, le fait de maintenir les prix de 2021 en 2022 sans augmentation parce qu'effectivement, on considère qu'avec les syndicats, il y a une pauvreté encore une fois aussi au sein de la Métropole, et que c'est important de répondre à ces enjeux sans baisser la qualité, sans baisser évidemment le service et la qualité nutritive et gustative de ce que la Métropole mangera.

Sur ce, je crois qu'il y a encore d'autres débats et je ne veux pas être trop long par rapport à ce qui se passe. On m'exclut certes de certains endroits comme le SDEEG (Syndicat départemental d'énergie électrique de la Gironde). Je vais vous dire franchement, je ne suis pas contre quitter cet endroit-là surtout que même s'il se renomme « environnement » pour essayer de faire du *green washing*, je trouve que tout est noyauté. Il n'y a pas de possibilité de faire évoluer les choses. L'EPF (Établissement public foncier), par exemple, sur le foncier, j'ai été un élu qui a demandé dès le début de mon mandat d'essayer de travailler sur la souveraineté alimentaire, sur tout ce qui est justement essayer d'anticiper l'urgence de l'autonomie alimentaire. L'autonomie alimentaire, c'est effectivement un enjeu majeur parce que, si, par exemple, je prends l'exemple, il n'y a plus de pétrole aujourd'hui, du jour au lendemain, la Métropole a 1,5 jour pour s'alimenter. Après, c'est la pénurie. Donc, il y a un vrai problème et cela veut dire qu'il faut travailler sur les territoires en amont de tous les dossiers.

Or, aujourd'hui, je vois bien que même sur une fois où j'ai été à l'EPF en visio, j'ai senti tout de suite qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas dans l'écologie politique que j'essayais de faire avancer. Je vais vous le dire très franchement, quand on essaie de mettre en place des critères environnementaux, quand on essaie de voir que dans les dossiers de validation que propose l'EPF, il n'y a rien sur l'autonomie alimentaire. Il n'y a rien sur le fait de maintenir les arbres. Il n'y a rien sur le fait de maintenir certains espaces verts dans les critères. Donc, effectivement, je me suis abstenu sur bon nombre de dossiers. Et quand on voit aujourd'hui qu'en France, on est toutes les 5 minutes en train d'artificialiser les sols comme un stade de foot, j'essaie de jouer pour l'intérêt général et de dire qu'à un moment donné, cela suffit, il faut jouer sur autre chose, sur un autre plan, il faut changer de pensée. Et aujourd'hui, quand je vois que les agents de cet organisme d'État sont rémunérés à l'intéressement avec des critères qui sont purement économiques et pas du tout écologiques... Oui, je suis, comme dit Julien BAYOU, « rugueux ». Je suis rugueux et je trouve que je suis utile pour l'intérêt général. Donc, là, encore une fois, cela ne plaît pas. Cela ne plaît pas à une certaine pensée, une pensée unique, j'aurais tendance à dire un peu, toujours, l'ancien monde de celui qui essaie de faire avancer ses dossiers sans mauvaise pensée. On se dédouane des choses. C'est une forme d'hypocrisie ou de lâcheté, je ne sais pas, mais je crois qu'il y a un véritable problème de fond, c'est que l'on n'a toujours pas compris le changement climatique. On n'a toujours pas compris les enjeux de l'énergie, les enjeux démocratiques aussi. Les enjeux démocratiques, c'est quoi ? On parle de gouvernance. Les gens qui essaient de participer à la gouvernance et d'essayer d'influencer les choses, on les exclut, et c'est absolument dramatique, et c'est triste à la fois.

**M. le Président Alain ANZIANI** : On vous a entendu Monsieur MORISSET. Vous aviez promis d'être bref.

**M. Marc MORISSET** : Justement, je termine. Donc, par rapport à cela, je veux bien que les choses soient dissociées. Je voterai même pour le fait de ne plus être au SDEEG, mais par contre les autres postes, je considère qu'au contraire, je suis utile et j'aimerais bien que là-dessus, il y ait véritablement du débat parce qu'aujourd'hui, je ne comprends pas que l'on commence à s'attaquer à la personne alors qu'avant tout ici, on est dans une instance de débat d'idées.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Oui, quelques rectifications. D'abord, il n'y a pas eu de décision du Bureau vous concernant parce que ce n'est pas de la compétence du Bureau, c'est le premier point.

Deuxième point, on n'est pas dans le cadre d'une procédure disciplinaire pour faute, etc., donc, cela explique qu'il n'y ait pas de procédure contradictoire. Je vous rappelle simplement que si vous êtes là, et si vous êtes dans des organismes, c'est parce que vous avez été désigné par votre groupe. Quand vous allez dans un organisme, vous portez la voix de votre groupe. Et si à un moment donné, votre groupe considère que votre voix n'est pas exactement conforme au message qu'il veut faire passer, il a tout à fait le droit de changer évidemment la personne qui va le représenter, et ce n'est pas Marc MORISSET en lui-même, c'est Marc MORISSET représentant un groupe. C'est cela la logique institutionnelle. Si votre groupe a pensé que vous ne correspondiez pas exactement à ses opinions, il avait le droit tout à fait d'en changer, c'est très habituel. Il n'y a rien contre vous, il y a simplement un désaccord entre ce que vous dites et ce que pense votre groupe.

Je vois qu'il y a une demande de parole, allez-y. Monsieur MANGON.

**M. Jacques MANGON** : Monsieur le Président, mes chers collègues, quelques mots sans vouloir allonger les débats. Je ne surprendrai personne en disant que j'ai de très nombreux désaccords avec Monsieur MORISSET. Je ne partage pas sa vision notamment de la crise sanitaire. Je ne partage pas sa vision sur d'autres points, mais néanmoins, je m'étonne un peu de ce qui se passe aujourd'hui.

Je connais bien Monsieur MORISSET en tant qu'élu puisque nous avons fréquenté le même Conseil municipal depuis maintenant 7 ans. Il a eu des débats dans ce Conseil municipal qui étaient des débats intéressants. Il portait une approche intéressante, et dans un souci de dialectique, d'écoute, de partage, moi, j'ai toujours trouvé normal qu'il soit présent, qu'il participe, qu'il apporte sa voix même si parfois cette voix me dérangeait personnellement, mais je trouve que la démocratie, c'est cela. Et je suis un peu surpris de voir que l'on appellera cela comme on veut... Vous dites, Monsieur le Président, que Monsieur MORISSET représente son groupe. Monsieur MORISSET, il a été élu avec les voix des Saint-Médardais d'abord avant d'être élu avec les voix de son groupe. Donc, ils lui ont fait confiance d'une certaine manière. Il représente cela, et il a le droit de porter une parole. Moi, je suis surpris qu'une majorité comme la vôtre, qui est une majorité, je le disais hier sur un autre sujet, qui nous explique souvent comment il faut comprendre la démocratie, se débrouille - parce que c'est cela la vérité, ne nous cachons pas derrière notre petit doigt - se débrouille pour écarter Monsieur MORISSET qui n'est pas dans la ligne du parti. Moi, je trouve que cela fait un peu désordre, et notamment pour un écologiste par les écologistes, je ne sais pas.

Je vous donne mon sentiment. Cela vaut ce que cela vaut, et cela n'apportera pas grand-chose au moulin, mais je suis un peu choqué. Je trouve que quand on aime la liberté, quand on prétend aimer la démocratie, la censure n'est jamais un très beau geste.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Monsieur MANGON, vous vous engagez dans un jeu dangereux, parce que si on vous suit, demain, quand votre groupe va désigner quelqu'un, finalement un autre groupe peut intervenir en disant : « Mais attendez, ce n'est pas celui-là qu'il faut désigner, c'est l'autre parce que moi, je connais l'autre, il est très, très bien. Il est mieux que celui que vous avez désigné. » C'est le jeu dangereux dans lequel vous venez vous engager, je pense que votre groupe lui-même ne va pas être tout à fait favorable.  
Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Oui, en effet, au nom du groupe Écologie et solidarité, nous avons procédé à des ajustements de représentation. D'ailleurs dans cette délibération, moi-même, j'ai des ajustements en termes de représentation dans certains organismes où je cède ma place à d'autres élus qui sont plus motivés et qui ont plus de temps. Donc, il y a un ajustement assez classique, et en effet, ces décisions ont été prises à l'unanimité du groupe Écologie et solidarité.

Monsieur MANGON ne résiste jamais à donner un petit coup de griffe aux écologistes. Cela lui fait un petit plaisir, mais le sujet n'est pas là. Merci beaucoup.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole sur l'ensemble de cette délibération ? Je n'en vois pas. Je soumetts au vote. Qui vote contre ? Monsieur MORISSET vote contre. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée et je vous en remercie.

**Majorité**

**Abstention : Monsieur CAZENAVE, Madame FAHMY, Madame HELBIG, Monsieur MARI, Monsieur POUTOU**

**Contre : Monsieur MORISSET**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Monsieur le Président, toujours la parole au Président, s'agissant de l'association Transparency International.

**M. ANZIANI**

**(n°3) Association TRANSPARENCY INTERNATIONAL France/Charte d'adhésion des collectivités territoriales membres - Adhésion 2021 - Cotisation - Décision - Autorisation**

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

**M. le Président Alain ANZIANI** : Qui souhaite intervenir ? Oui, Madame FAHMY.

**Mme Anne FAHMY** : Je vous remercie, Monsieur le Président. Nous avons, lors du Conseil du mois de juin, adopté ensemble un Code de déontologie pour nous donner les moyens de mettre en œuvre une politique ambitieuse en matière de prévention des conflits d'intérêt, de transparence et d'exemplarité. Effectivement l'adhésion à Transparency International va dans ce sens, et nous y souscrivons pleinement.

Vous avez rappelé également que ces enjeux en matière de déontologie, de transparence et d'exemplarité avaient été portés par de nombreuses représentations politiques pendant la campagne des Municipales. Je voudrais rappeler que, pendant l'élaboration de ce Code, nous avons rappelé les différents engagements portés par Transparency International, et nous avons regretté que notre groupe, Renouveau Bordeaux Métropole, ait été le seul à porter pendant la rédaction de ce Code l'intégration de deux engagements de Transparency International que je rappellerai très brièvement : la publication des rencontres des élus de l'exécutif avec des lobbyistes sous forme d'agenda ouvert et la publication du montant cumulé de l'ensemble des indemnités perçues par les élus au titre de tous leurs mandats. Vous m'aviez répondu alors que nous publions nos barèmes. La question n'est pas là. La transparence exige une publication du montant cumulé et non pas des barèmes par collectivité.

Donc, au moment d'adhérer à Transparency International, je vous demande, Monsieur le Président, si j'ai l'engagement de votre part que nous allons aller dans ce sens ?  
Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ?  
Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Oui, simplement, je me félicite que l'on soit dans cette logique de transparence. Justement, je tiens à souligner qu'il y a quand même au sein même de cette instance un manque de transparence, ne serait-ce que sur ce manque de décision, ce manque de clarté sur les décisions. On retrouve à la fois d'un côté des gens qui ont une certaine logique vertueuse de la démocratie, et puis, à côté, la bafouent sur des principes qui ne sont toujours pas explicites. Donc, clairement aujourd'hui, moi, en tant qu'élus qui vient de perdre la totalité de ma représentation, je trouve que vis-à-vis de ce paradoxe qui est en train de se faire, c'est-à-dire d'un côté, on soutient Transparency International et puis de l'autre côté, on ne cherche même pas à entendre justement d'un point de vue très transparent comment se prennent les décisions, comment se construisent les argumentaires. Aujourd'hui, je n'ai eu aucun argumentaire valable de la majorité qui a voté contre moi.

**M. le Président Alain ANZIANI** : On ne va pas revenir sur cette décision. Sur le premier point, il y a deux observations que vous avez faites, Madame. La première sur la publication des agendas, des rendez-vous concernant les lobbyistes. Moi, j'y suis tout à fait favorable. Je publie l'intégralité de mon agenda chaque dimanche sur Facebook et, en plus, mon agenda de la Métropole est publié également sur la Métropole. Donc, moi, je publie l'intégralité, ce qui parfois pose problème. J'en parlerai volontiers avec Transparency International, cela pose parfois quelques difficultés qui peuvent être surprenantes, mais il faut accepter les effets secondaires en toutes choses.

Deuxième point sur le cumul, j'en ai beaucoup discuté avec Transparency International. Aujourd'hui, la loi n'oblige qu'à une seule chose, c'est à publier les rémunérations par collectivité. Chaque collectivité donne connaissance des rémunérations puisque de toute façon, c'est un barème que nous adoptons en début d'année. Il n'y a pas d'obligation de publier la totalité et le cumul de la totalité des rémunérations d'un élu qui siège dans plusieurs collectivités. Ceci dit, c'est assez facile de le faire puisque chaque collectivité publie les barèmes. Donc s'il y a un cumul, il suffit d'aller sur chaque site de toutes les collectivités, et vous faites rapidement le recollage.

Pour l'instant, je pense que cela peut être une piste de réflexion pour les mois à venir. Cela ne me choquerait pas, mais il faut qu'il y ait un accord de l'ensemble des groupes ici pour y parvenir. Cela ne me choque pas puisque de toute façon, on peut connaître, et beaucoup d'entre nous en plus sont astreints à faire des déclarations à la Haute Autorité. On sait que les déclarations à la Haute Autorité sont quand même d'une autre rigueur avec d'autres sanctions que celles que l'on peut faire spontanément.

Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Je n'en vois pas.

Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU. D'accord. On a noté votre abstention. La délibération est adoptée. Je vous remercie.

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

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Nous continuons. Nous passons sur la délégation de Monsieur DELPEYRAT, s'agissant de Bordeaux Inno Campus – Grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle pour le bilan de concertation.

Je vous informe tout simplement, mes chers camarades élus, si je puis dire, que nous avons là une représentation à l'extérieur de la Confédération nationale du logement et une représentation du Comité de quartier de Saige-Bersol avec qui j'ai pu m'entretenir avant la séance avec Claude MELLIER qui était à mes côtés et Olivier ESCOTS aussi.

**M. DELPEYRAT**

**(n°26) Bordeaux Inno Campus - Grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle - Bilan de la concertation - Décision - Autorisation**

**M. Stéphane DELPEYRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui demande la parole ? Monsieur SAINT-PASTEUR.

**M. Sébastien SAINT-PASTEUR** : Monsieur le Président, chers collègues, cette délibération nous propose aujourd'hui d'acter la clôture de la concertation concernant le projet sur le périmètre Saige-Compostelle-Bardanac. Nous étions plusieurs, et cela a été évoqué par Monsieur le Vice-Président, à avoir dénoncé les objectifs de ce projet, lors d'une précédente séance, en pointant les décalages entre démolition et enjeux environnementaux, destruction du logement en période de pénurie et de forte tension sur le territoire métropolitain. Comment ne pas penser aux étudiants alors que Saige est sur l'Université, ce qui différencie d'ailleurs fortement le devenir de ce quartier d'autres plus éloignés ayant fait le choix d'une démolition/reconstruction ? Comment ne pas avoir en tête les 42 000 demandes en attente de logement sur le territoire métropolitain selon la CRC (Chambre régionale des comptes) avec une augmentation toujours plus forte des demandes et des délais qui s'allongent.

Une fois ces éléments en tête, rappelons également que les informations soumises, dans le cadre de cette concertation, étaient biaisées du fait de l'exclusion initiale du projet de réhabilitation dont vous a parlé certainement le collectif associatif ce matin. Un projet de réhabilitation qui aurait pu conjuguer une réponse aux souhaits de départ exprimés par certains habitants dans le cadre des constructions nouvelles, cela a été évoqué par Stéphane DELPEYRAT, une offre repensée notamment pour les étudiants du fait, je le rappelle, de la proximité immédiate avec l'Université.

Il n'est donc pas surprenant que ces décalages initiaux se retrouvent encore dans la concertation qui a été menée. Des décalages qui témoignent d'une part d'une prise en considération insuffisante de la parole des habitants, et d'autre part, de conclusions très étonnantes concernant la parole recueillie dans le cadre de la procédure menée. La restitution des réponses en premier lieu est d'abord marquée par une grande absence, cela a été évoqué : la démarche initiée par un collectif associatif qui est parvenue à chacun des élus ici présents le 26 juin dernier et qui s'est exprimé ce matin devant ce bâtiment. Il suffit de regarder là pour les voir. Il aurait été préférable de les entendre. Elle indique un rejet massif du projet et les associations tiennent à disposition tous les éléments constitutifs de cette démarche.

Contrairement à la démarche de concertation sur laquelle nous sommes amenés à débattre, je cite, page 16 : « La participation reste anonyme et n'impose aucunement de préciser à quel titre le contributeur s'exprime. » les pétitionnaires ont signé et un travail de présentation, tour par tour, a été proposé. Il est éloquent puisque 92 % des locataires s'étant exprimés se prononcent contre le projet de démolition des tours. Monsieur le Vice-Président, cher Stéphane,

vous parlez d'un certain nombre, c'est plutôt un nombre certain.

On déplore sans cesse l'abstention. On se questionne sur le désintérêt de nos concitoyens envers la politique, mais lorsqu'un collectif associatif s'engage pour son quartier dans une démarche assez remarquable, allant vers des habitants au plus près d'eux, pouvons-nous légitimement les ignorer en invoquant un vice de forme alors même que tous les élus métropolitains ont été destinataires de la proposition alternative dans les délais de la concertation. Elle peut faire de l'objet de critiques, c'est légitime, mais cette concertation n'a rien à envier à ce qui nous est soumis aujourd'hui, bien au contraire. D'autant plus qu'il existe des précédents quant à la prise en compte de la parole des habitants par voie pétitionnaire. Lorsqu'une pétition ayant réuni 1 000 signatures dans le cadre d'un projet dit Chappement sur les quartiers Magonty et Cap-de-Bos, on a bien vu, on a pu constater qu'il était possible de faire marche arrière, de changer les projections initiales.

Alors, nous sommes un certain nombre ici à vouloir porter la parole des habitants. Je crois que nous pouvons tous constater collectivement que cette concertation ne peut être considérée comme fondatrice d'une adhésion des habitants au projet. Je m'étonne de la formulation avancée, page 3, selon laquelle « une faible participation des habitants témoigne d'une absence d'opposition majeure aux orientations soumises à la concertation ». On peut tout autant conclure qu'elle témoigne d'une absence totale d'adhésion à ce projet. Peut-être que si tout ne semblait pas ficelé par avance, on aurait pu créer les conditions d'une adhésion et d'une participation bien plus conséquente.

Alors, nous sommes aujourd'hui à un moment important, soit nous fermons les yeux, détournons le regard et laissons faire sur un projet non souhaité par la population, nous pouvons considérer que la concertation a eu lieu peu importe en réalité sa qualité qu'il faut bien avancer quoiqu'il arrive. 216 participants sans qu'ils soient précisés s'ils sont différents, s'ils sont comptés plusieurs fois, s'ils habitent, fréquentent le quartier, ou s'ils s'intéressent simplement au devenir de cette partie de Pessac. Deux réunions publiques, des Balades urbaines, des ateliers qui n'ont pas véritablement trouvé leur public. Soit, nous prenons nos responsabilités en faisant notre propre autocritique et en actant à travers notre vote que cette concertation n'est pas suffisamment qualitative pour fonder la légitimité d'un tel projet qui porte la suppression de près de 500 logements à prix abordable et une incidence financière de plus de 150 millions d'euros dont 20 millions d'euros pour la Métropole.

Ce second chemin nous impose de voter contre cette délibération non pas pour repousser aux calendes grecques l'indispensable travail qui doit être mené sur le quartier, mais pour porter une consultation réelle en sollicitant directement l'avis de la population, en réintroduisant le projet d'une réhabilitation lourde et en portant une démarche démocratique innovante et porteuse d'un nouvel espoir pour le quartier et ses habitants.

En votant contre cette délibération, ce n'est pas une opposition au projet que je souhaite exprimer en premier lieu, mais la nécessité de faire confiance aux habitants dans leur capacité à prendre en main le destin de leur quartier. La manifestation de ce matin, la qualité de la démarche réalisée en dialogue avec un lauréat du Prix Pritzker tout de même, le sens du vote lors de la consultation citoyenne sont autant d'indices que ce second chemin est le bon. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. **Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : Je pense que cela va rejoindre ce qui vient d'être dit par le collègue PS (Parti Socialiste). Je vais lire une note parce que c'est mon Conseil scientifique qui a rédigé cela. Une prise de position effectivement contre la délibération avec une critique de la façon de concerter. Je lis donc.

« On ne parle pas ici de coconstruire, mais plutôt de porter à connaissance des habitants et des usagers le projet urbain. Comment ce projet sera porté à connaissance des habitants ? Un dossier de concertation de projet et un registre de concertation seront mis à disposition du public. Un exemplaire du dossier sera disponible en Mairie de Lormont et dans les locaux de Bordeaux Métropole ainsi que sur le site internet de Bordeaux Métropole, mais qui ira réellement le voir ? Une balade urbaine, une réunion publique avec l'organisation d'ateliers thématiques et une enquête auprès de la population seront organisées durant le temps dédié à la concertation.

En fait, cette concertation, ce n'est qu'un porter à connaissance très, très loin de notre construction de la ville avec ses habitants et ses usagers. On reste vraiment dans de l'urbanisme réglementaire sans aucune ambition collective, ni de prise en compte de la population et de ses besoins. Nous ne voulons pas nous associer à ces méthodes creuses et vides de sens qui, au final, n'ont aucun impact réel sur la vie des gens. »

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Claude MELLIER.

**Mme Claude MELLIER** : Monsieur le Président, mes chers collègues, cette délibération nous propose d'approuver le bilan de la concertation concernant le projet Inno Campus. Dans ce projet, nous avons été alertés par des associations à propos du projet de réhabilitation urbaine Saige-Montaigne-Compostelle à Pessac, projet qui prévoit la destruction de 3 tours et la désaffectation/réaffectation d'une 4<sup>e</sup> tour sur Saige, soit 465 logements qui disparaîtraient de la cité et ce alors que des milliers de demandes, comme cela a été dit, sont actuellement en attente par manque de logements sociaux sur la Métropole. Les associations contestent le bilan de l'enquête publique joint à la délibération, car il ne prend pas en compte les votes des locataires de la pétition/consultation qui a été organisée par la CNL (Confédération nationale du logement) et Femme égalité.

À ce jour, sur 266 signatures collectées, toutes auprès des locataires habitant les bâtiments concernés, 240 sont pour le maintien des 465 logements HLM (Habitation à loyer modéré) et 26 pour la disparition de ces logements. De plus, en opposition au projet urbain du quartier de Saige, il a été distribué à tous les élus de Bordeaux, et cela a été évoqué tout à l'heure, le projet alternatif de l'Amicale CNL de Formanoir où apparaît justement le résultat de cette pétition/consultation.

Le bilan qui nous est soumis est donc faussé et nous nous associons à la demande des associations pour intégrer le résultat de la pétition/consultation des locataires qui ont voté majoritairement pour le maintien des 465 logements HLM dans le bilan des concertations du public.

D'autre part, vu l'enjeu de ce projet pessacais, il nous semble judicieux qu'il soit sorti du projet Inno Campus afin qu'il soit débattu en Conseil de Bordeaux Métropole avec tous les éléments que je viens d'évoquer en s'appuyant, comme cela a été dit, sur la capacité des citoyens et des locataires de défendre leurs intérêts.

Nous voterons donc contre cette délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. **Marie-Claude NOËL**.

**Mme Marie-Claude NOËL** : Le groupe Écologie et solidarité s'était abstenu lors du vote d'ouverture de la concertation, en novembre dernier, afin de marquer trois points d'alerte auxquels il ne nous semble pas que les réponses restent satisfaisantes pour l'instant.

Le premier point, c'est la nécessité de relancer la gouvernance de Bordeaux Inno Campus et de travailler l'aménagement du périmètre dans une logique d'ensemble. Le Comité de pilotage a depuis été remis en place, mais la collaboration entre les différents partenaires du projet reste à consolider afin d'appréhender les différents enjeux de manière cohérente.

Le second point - il vient d'être évoqué - nous avons souhaité que l'option de la réhabilitation totale des tours du quartier de Saige, alternative à la démolition partielle, soit étudiée et portée au débat de la concertation. Cette demande n'a pas été prise en compte, mais le bilan de la concertation montre que le sujet de la démolition/réhabilitation a, quoi qu'il en soit, fait débat. C'est d'ailleurs Saige qui a fait l'objet du plus grand nombre de contributions écrites, même si le total d'un peu plus de 200 contributions dans les registres relativise en effet cette participation du public.

Néanmoins, il en ressort majoritairement des attentes sur la rénovation des logements, et une plus grande mixité sociale au sein du quartier selon les termes du bilan. Les avis opposés explicitement à la démolition apparaissant *de facto* plus minoritaires.

Néanmoins, cela a été évoqué, une proposition alternative a émergé du débat consistant en la démolition d'une seule tour, la tour n° 5, qui présente en effet des problèmes de vieillissement et qui ne fait pas partie du scénario de démolition de l'étude préalable.

La Confédération nationale du logement a adressé un projet alternatif, cela a été évoqué, basé sur une réhabilitation complète des logements aux élus de la Métropole en complément de l'avis qu'ils avaient déposé dans le registre numérique de la participation.

Nous regrettons encore une fois que la concertation ait écarté cette option, qu'elle n'ait pas été étudiée sérieusement dans les objectifs de sobriété économique, énergétique et de réemploi du bâti existant, qui sont des éléments très importants à prendre en compte, un bâti d'ailleurs qualitatif sur lequel le bailleur a récemment engagé des frais d'entretien conséquents et qui pouvait être retravaillé pour proposer des logements plus qualitatifs comme cela a été fait par exemple à Bordeaux sur le Grand Parc.

Le dernier point de vigilance, cela a également été évoqué dans les interventions, c'est en effet notre inquiétude quant à la disparition d'un grand nombre de logements locatifs sociaux avec le scénario qui est privilégié par la Ville de Pessac de démolition de 3 tours et de changement d'usage d'une tour ainsi que de la revente de près de 400 logements par Domofrance.

Nous sommes, bien évidemment, favorables à l'évolution du quartier vers plus de diversités sociales, mais le flou sur les intentions de relogement des populations les plus vulnérables continue de nous inquiéter. Nous avons bien noté la part de logements sociaux sur la commune, de 32,6 %. Elle est conséquente, mais elle a une grande part de logements étudiants, et très clairement, la part des logements très sociaux reste à conforter. C'est d'ailleurs de notre responsabilité d'élus métropolitains de veiller à la cohérence de chaque projet avec nos politiques de solidarité territoriale et de répartition de l'effort en matière de logements locatifs sociaux.

Pour conclure, c'est la raison pour laquelle nous souhaitons qu'une attention particulière soit portée à la manière dont sera compensée la suppression des logements très sociaux sur le quartier de Saige, car tout le monde doit pouvoir être logé sur notre Métropole et avoir le choix de sa localisation.

Au vu de ces réserves, nous nous abstiendrons de nouveau sur cette délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame Typhaine CORNACCHIARI.

**Mme Typhaine CORNACCHIARI** : Merci beaucoup. Je vais faire très court parce que je pense que tout a déjà été dit sur la place des logements sociaux dans notre Métropole. C'est vrai que quand même cette concertation, elle est très intrigante. Quand on voit le nombre de participants qui change d'un endroit à un autre, 331, 200 et quelques, on se dit que ce n'est vraiment pas grand-chose par rapport à 5 000 habitants, rien que les habitants, sans parler au-delà. Cela pose quand même question sur nos façons de mener nos concertations. On voit qu'il y a eu une volonté avec les déambulations, j'imagine, de renouveler un peu l'exercice, mais je pense que cela doit nous interroger : pourquoi on a si peu de participants alors que cela concerne plus que la vie quotidienne, cela concerne le lieu où les gens vivent. C'est vraiment interrogeant et cela pose aussi la question justement de toutes ces personnes qui n'ont jamais l'habitude d'être entendues. Juste leur dire qu'on leur donne la parole, cela ne suffit pas. On peut se demander pourquoi ces associations ont obtenu beaucoup plus de répondants, et pourquoi effectivement on ne peut pas écouter ces réponses-là ? Qu'est-ce que cela peut avoir comme conséquence à l'avenir sur d'autres concertations, mais aussi après sur l'implication démocratique de façon générale sur les votes.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur PUYOBRAU Jean-Jacques.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci Monsieur le Président. Oui, effectivement, il s'agit de sujets toujours éminemment émotionnels parce qu'effectivement, ils touchent au quotidien de certains de nos concitoyens qui vivent sur leur quartier depuis quelquefois des décennies. Lorsqu'effectivement, ils sont confrontés à des changements de ce type-là, il n'est pas étonnant qu'il puisse y avoir de leur part du questionnement, de l'étonnement et quelquefois même des réflexes de peur. Moi, je connais cela puisque j'ai pratiqué la rénovation urbaine sur ma commune et je continue à le faire. Je sais très bien ce que peuvent éprouver les personnes que nous avons reçues ce matin, qui sont censées représenter une majorité des habitants du secteur.

Toutefois, on ne peut pas rester sans rien faire. C'est un quartier - Saige/Formanoir - qui s'inscrit d'ailleurs dans une dynamique territoriale de projet puisqu'il s'agit d'un des 8 périmètres opérationnels qui composent l'opération Inno Campus, et donc il faut aussi avoir une vision d'ensemble dans la mesure où il y a des enjeux de mobilité, de mixité bien entendu, et de biodiversité.

Cela étant dit, ce quartier a besoin de bouger. Ce qui nous échoit aujourd'hui, c'est bien sûr d'écouter, d'entendre. On peut regretter que les consultations institutionnelles ne drainent pas suffisamment d'habitants des quartiers. C'est un peu partout pareil. Il n'y a pas un seul projet qui y échappe. On peut le regretter. Des dispositifs ont été enclenchés sur le quartier pour essayer d'aller recueillir la parole des habitants. D'après le Comité de quartier et la CNCL, cela semble être insuffisant. Ce n'est pas improbable. Toutefois, le quartier a besoin de bouger, a

besoin d'évoluer.

Notre responsabilité aujourd'hui, me semble-t-il, c'est de continuer à accompagner, continuer à expliquer, continuer à rassurer de telle sorte que celles et ceux qui aujourd'hui posent des questions qui sont légitimes, celles et ceux qui sont attachés à leur lieu de vie, il nous faut pouvoir les rassurer. C'est là que doit se trouver notre responsabilité, Monsieur le Président, aujourd'hui. Donc, continuons à échanger sans remettre en cause effectivement le contenu du projet de délibération qui nous est proposé ce matin.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur Franck RAYNAL.

**M. Franck RAYNAL** : Merci, Monsieur le Président, mes chers collègues, je ne serai pas le seul de la majorité municipale pessacaise à intervenir pour défendre ce projet parce que jusqu'à présent, il n'y a eu que des appréciations très, très négatives sur la manière dont les choses ont été menées jusqu'à présent, nous proposant de revoir substantiellement ce projet.

Je ne vais pas être très long. On a beaucoup débattu déjà de ce sujet lors de séances précédentes et encore une fois, ce projet, ce qui vous est proposé aujourd'hui, c'est de faire le bilan d'une concertation qui est beaucoup plus vaste que simplement la question de Saige même si elle est essentielle.

J'ai entendu, dans l'ensemble des interventions précédentes, parler beaucoup du procès de cette concertation. Monsieur PUYOBRAU a dit à l'instant que c'était un peu la règle du genre qui voulait qu'il y ait une trop faible participation aux consultations et concertations institutionnelles. Pour autant, celle-ci, à mon avis, est particulière. Elle est particulière parce que cette concertation institutionnelle au titre de Bordeaux Inno Campus est d'une grande partie de Bordeaux Inno Campus et déborde largement le strict périmètre de Saige. La concertation fait suite à une longue marche concernant la concertation sur spécifiquement le quartier de Saige.

Cela fait déjà plusieurs années, et Monsieur DELPEYRAT disait tout à l'heure, qu'il y a déjà plusieurs années qu'à la Ville de Pessac, avec d'ailleurs le concours des moyens aussi métropolitains et de l'État et de Domofrance, nous avons mené ensemble une concertation et un cheminement conjoint avec les habitants. Il y a eu de nombreux ateliers, j'ai déjà eu l'occasion de donner le détail, je ne vais pas vous l'asséner à nouveau aujourd'hui. Plusieurs centaines d'habitants avaient participé aux différents ateliers qui, sur plusieurs années, avaient eu lieu pour aboutir justement à cette proposition qui a été soumise à cette concertation. Cette concertation réglementaire a duré 7 mois. C'est vrai qu'il y a eu au début de cette période des contraintes liées à la crise du Covid, sans doute une complexité plus grande à pouvoir faire participer, faire venir des gens aux différentes réunions. Mais les réunions se sont menées. Des ateliers ont été organisés. Des Balades urbaines ont été organisées avec des habitants qui sont venus, et c'est vrai que même s'il n'y a pas eu des centaines de personnes qui ont participé à ces balades, il y en a plus que celles qui ont strictement participé sous la forme d'une contribution électronique ou sur les registres papier.

Mais revenons aussi à cette concertation telle qu'elle a été mesurée. Je veux bien que l'on rejoue le match sans cesse. Cela fait des années, encore une fois, que l'on parle du sujet. La concertation s'est achevée le 7 juillet. Elle a débuté mi-décembre. Il y avait le temps pour pouvoir faire des consultations, des pétitions, les verser au débat. Ce temps a été dépassé. Réglementairement, ce n'est donc plus valable. Ce n'est pas sur l'aspect réglementaire que je veux simplement appuyer, c'est simplement sur le contenu même. La concertation pour ceux qui ont bien voulu y participer dans les délais encore une fois très larges qui étaient impartis,

cette concertation, elle a été claire. 20 % simplement des contributeurs se sont dit expressément opposés à la démolition des tours, 20 %.

Quand j'entends dans la bouche de Sébastien SAINT-PASTEUR qu'il y aurait une très vaste majorité, 92 % des habitants qui seraient opposés à cette destruction, je dis que c'est quand même dommage que cela ne transparaisse pas du tout dans la concertation telle qu'elle a été menée. C'est même l'inverse. On est à 80 % qui s'en accommodent bien volontiers puisque 80 % de ceux qui se sont exprimés n'en font pas mention. Ils disent au contraire : « Ce projet va dans le bon sens. » Et c'est le sens de l'histoire. C'est ce qui a été fait dans tous les PRU (Programme de renouvellement urbain) à travers le pays pour la Métropole, mais pas simplement pour la Métropole, à travers le pays. On a dédensifié du logement social.

Et je le dis en étant parfaitement tranquille face au procès que l'on pourrait m'intenter d'être insensible à la nécessité d'avoir du logement social sur Pessac parce que je le rappelle, la Ville de Pessac est sur la Rive Gauche, la ville où le taux de logements sociaux est le plus élevé, 32 % de logements sociaux à Pessac. Il n'y a que les communes de la Rive Droite qui ont un taux supérieur à celui-ci. Et on pourrait dire : « Oui, mais depuis que vous êtes maire, peut-être l'avez-vous fait baisser ? » Non, quand je suis devenu maire en 2014, le taux était à un peu plus de 29 %.

Je suis très tranquille sur cet objectif-là. Je pense que 32 % est un bon taux. Je ne souhaite pas forcément qu'il aille de manière plus élevée. Je considère aujourd'hui que notre responsabilité, c'est de dédensifier, c'est de faire en sorte qu'il y ait des logements sociaux dans tous les quartiers, et qu'on n'en ait pas qui soient spécialisés. On a vu toutes les difficultés qui pourraient être associées à cette trop grande densité. C'est un modèle daté. C'est un modèle sur lequel il faut revenir.

Tout à l'heure, dans un lapsus, Monsieur DELPEYRAT parlait de la Châtaigneraie, mais justement, à la Châtaigneraie, c'est l'erreur qui a été faite à Pessac de reconcentrer le logement social sur lui-même. Que constatons-nous aujourd'hui ? Des difficultés sociales en tout genre, des difficultés de sécurité et plaintes alors que le quartier architecturalement est une réussite, socialement une catastrophe. Donc, il ne faut pas refaire, surtout dans la même ville, les mêmes erreurs. C'est ce que je vous propose, ce que nous vous proposons à travers ce projet dans cette concertation.

Sur le fond, parce que l'on a beaucoup parlé, et c'est vrai que l'essentiel des contributions portait sur la question de Saige et à l'intérieur de Saige, sur la question des tours, mais il y avait également des contributions sur la question des déplacements.

Sur les déplacements, je pense qu'il faut entendre ce qui a été mis dans la concertation, ce qui montre bien d'ailleurs que quand on voulait s'exprimer, on pouvait le faire puisque les mêmes qui prétendent représenter une grande majorité de la population... juste au passage, 240 contributions, si tant est qu'elles soient confirmées, 240 contributions négatives pour la destruction sur 5 000 habitants, une de nos collègues l'a dit tout à l'heure, cela reste quand même très, très faible si tant est que cela soit vrai.

Sur les déplacements, il y a eu dans la concertation des remarques sur le fait que le passage d'un BHNS dans le quartier, et c'est aussi l'objet justement de regarder le périmètre de manière plus large, est craint pour les nuisances qu'il pourrait drainer. Je pense qu'il faut considérer et c'est l'objet de la concertation, c'est que l'on puisse tenir compte de ce qui a été exprimé. Tenons-en compte. Je pense que là, il y a un vrai sujet qu'il nous faut voir.

La question de la tour 5 a été également mentionnée en disant que si on doit détruire des tours, c'est peut-être la tour 5 par laquelle on devrait commencer qui n'est pas aujourd'hui concernée dans le projet initial. Cela peut faire partie évidemment des questions qui doivent être soulevées en lien, encore une fois, avec Domofrance.

Et puis, pour juste en terminer par-là, on est tous d'accord sur le fait que l'on ne peut pas rien faire sur ce quartier. On a pris beaucoup de temps. On a fait beaucoup de débats, beaucoup de consultations, beaucoup d'ateliers, je le rappelle, et des balades sur place. Aujourd'hui, il nous faut avancer. Cette avancée, elle est passée sous les fourches caudines de toutes les concertations, informelles, formelles, réglementaires. Les choses sont claires. Il faut maintenant avancer. Nous pouvons le faire. Nous avons la volonté de le faire. Nous avons un bailleur social qui est déterminé à nous suivre. Nous avons des services de l'État qui ont été favorables à cette démarche initialement. Je remercie encore une fois l'ensemble des Présidents de la Métropole qui se sont succédé depuis le démarrage de cette démarche. Je veux bien sûr citer Alain JUPPÉ en premier, Patrick BOBET en second, et vous-même M. le Président Alain ANZIANI en troisième aujourd'hui, pour dire qu'il y a vraiment une continuité dans cette action qui est parfaitement cohérente et conforme à ce qui se fait partout ailleurs. Je trouverais dommage que Pessac soit aujourd'hui une triste exception.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Clément ROSSIGNOL-PUECH.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Oui, Monsieur le Président pour annoncer que Laure CURVALE dont j'ai le pouvoir va voter contre.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Benoît RAUTUREAU.

**M. Benoît RAUTUREAU** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je souhaitais insister à travers mon intervention sur quelques points. Tout d'abord, il s'agit ici d'une étape de la concertation sur ce territoire et ce projet majeur, et seulement d'une étape. Le processus de concertation, comme l'a rappelé Franck RAYNAL, il y a un instant, n'a pas commencé avec cette concertation réglementaire et ne s'arrêtera pas avec son bilan. Cette étude a permis de mieux apprécier les attentes du public et de confirmer la pertinence déjà d'une approche d'ensemble à l'échelle du périmètre Saige-Montaigne-Compostelle pour traiter les enjeux structurants de ce territoire. Elle a permis aussi d'apporter des éléments intéressants sur la question des mobilités et de façon générale, je retiens que les objectifs et les orientations ont reçu un avis globalement favorable.

J'entends dire que cette concertation réglementaire aurait démontré une opposition à la destruction des tours de Saige. Permettez-moi de m'inscrire en faux. Sur cette question, vous nous expliquez qu'il existe une forte opposition. Je rappelle que sur ce vaste secteur qui touche plus de 25 000 personnes, dont environ 5 000 habitants sur Saige, la concertation a réuni 114 contributions dont 23 ont émis une opposition à la destruction. Je n'appelle pas cela une forte opposition. Elle n'a pas fait apparaître une mobilisation populaire. La réalité, c'est que l'opposition à la destruction des tours est extrêmement marginale. On le voit bien sur la manifestation de ce matin devant notre établissement qui, avec dix manifestants, n'a pas rassemblé le niveau des 23 personnes qui ont contribué négativement sur ce projet lors de la concertation réglementaire.

Je crois surtout qu'il y a urgence à désenclaver le quartier de Saige qui se paupérise. Il est urgent de le transformer en profondeur, d'y apporter davantage de mixité sociale et fonctionnelle et de changer les conditions de vie au quotidien pour les habitants qui y vivent réellement.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Oui, merci Monsieur le Président. Rapidement, je voterai contre aussi. Je crois qu'à un moment donné, il faut ne plus être dans une politique molle. Je crois qu'il y a une grande souffrance, cela a été évoqué. On entend parler de peur, mais la peur, elle vient de quoi ? Elle vient de la violence dans la façon dont on a méthodiquement écarté les minorités. Aujourd'hui, moi, j'ai envie encore une fois de rappeler que les minorités qui sont dans ces quartiers souffrent de la façon dont cela a été mis en place. De ce côté-là, il est assez clair que quand on les interroge sur le terrain, ils sont à moins de 70 % par tour en train de s'exprimer contre la destruction. En plus de cela, nous, « ceux de l'écologie politique » qui commençons à dire qu'à un moment donné, la destruction, cela suffit, parce qu'une destruction, cela veut dire que l'on va reconstruire ailleurs. Cela veut dire que l'on met de l'énergie à la fois pour détruire et reconstruire. Moi, je ne suis pas contre le fait de dédensifier les tours. Cela veut dire qu'il y a du dialogue avec les gens à l'intérieur de ces quartiers-là, et cela veut dire que quelque part aussi, on peut avoir des idées au maintien d'une tour ne serait-ce que pour le support à l'énergie solaire, voilà tout simplement, ou éventuellement des éoliennes.

Donc, on est aujourd'hui dans un non-sens de l'histoire. On fait comme avant, c'est-à-dire qu'à un moment donné, dès que cela ne correspond plus, on détruit. Je trouve que de ce côté-là, il y a un manque réellement de vision à long terme sur ce qu'est réellement un bâtiment et, éventuellement, cette logique de rénovation qui peut aujourd'hui, encore une fois, répondre à de nouveaux enjeux qui ne sont pas débattus dans une concertation classique. Justement, c'est cela cette vue holistique, cette vue large de ce qu'est un quartier, ce n'est pas qu'un quartier avec des habitants. C'est un quartier qui demande aussi des fois de l'autonomie, et de l'autonomie énergétique entre autres. Peut-être que demain, il y aura aussi sur ces supports verticaux des jardins parce qu'on le voit aujourd'hui, il y a des astuces pour commencer à faire des jardins suspendus. Donc, on est en train de débattre sur une logique très autocentrée, sur une décision qui a été prise il y a x-temps, et puis on essaie de mettre en avant tout ce qui est concertation légale. Mais non, aujourd'hui, tout ce qui est légal, c'est que le peuple à un moment donné s'exprime. Les minorités doivent être entendues et on doit sortir de cette souffrance qui amène le fait que dans cette concertation, même dans ce vote à l'assemblée ici, on ne retrouve pas ce côté humain du rassemblement de tout le monde et d'arriver à intégrer tout le monde. La pauvreté augmente, et on va d'un certain côté l'écartier. Et je trouve que c'est de ce côté-là assez lâche.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Madame BOZDAG.

**Mme Fatiha BOZDAG** : Merci Monsieur le Président. Je vais essayer de parler le plus calmement possible, ne pas m'énerver parce que je suis très en colère de tout ce que j'entends là sur ce débat. Je vais juste poser une question. Qui d'entre vous a vécu, grandi, habité dans un quartier politique de la ville ? Levez la main ceux qui ont grandi dans un quartier politique de la ville. Voyez, on est combien ? 3, 4. Vous parlez de ce que vous ne connaissez pas. Je vais être claire. Vous parlez de ce que vous ne connaissez pas. Vous parlez de la minorité, mais je suis désolée, il n'y a pas que la minorité, vous voulez les mettre en avant. Vivre à Saige

est pour beaucoup de personnes un enfer. Les tours sont les unes en face des autres. Les gens voient passer des couches, voient passer des lave-linges à travers les fenêtres. Ils vivent avec des immondices en bas de leur bâtiment.

Et quand j'entends que l'on politise ce débat puisque là, c'est l'opposition pessacaise qui utilise ce débat pour s'opposer à nous, la majorité. Donc, utiliser ces gens, ces habitants dans ces quartiers Politique de la ville pour de la politique politicienne, je trouve que c'est honteux. On est là collectivement pour penser à ces habitants. L'objectif de cette réhabilitation, c'est de donner de la décence à ces habitants, de donner de la visibilité positive parce qu'actuellement, quand on propose un logement à Saige, personne ne veut habiter à Saige. 7 personnes pour un habitant qui veulent aller à Saige. Est-ce que vous, vous vivriez dans ces logements immondices ? Il y a des puces, il y a des blattes. Il faut y vivre pour comprendre ce que c'est. Alors, arrêtez s'il vous plaît. La réhabilitation est nécessaire. On a un beau projet. On veut faire de la mixité. On veut amener la tour qui va être réhabilitée. Il y aura des logements étudiants en haut. Il y aura des startups en bas. Les gens vont respirer dans ce quartier-là. Le quartier va être intégré dans la ville. Et là, vous êtes en train de vouloir utiliser ce débat pour juste vous faire plaisir. Alors, arrêtez s'il vous plaît. Pensez aux habitants. Soyons collectivement responsables. C'est une réhabilitation qui est nécessaire. On a un adjoint politique de la ville qui habite ce quartier, qui a grandi dans ce quartier. Son père y habite encore. Alors, nous, la minorité, puisque c'est de cela que vous parlez, notre objectif, c'est que ce quartier fasse partie de la ville. Alors, arrêtez parce que là, quand on est élu, et que j'entends cela, moi, j'ai honte. Je vous le dis clairement, j'ai honte. Vouloir utiliser ce débat-là juste pour faire de la politique politicienne ce n'est pas grandir.

*Applaudissements dans la salle*

**M. le Président Alain ANZIANI : Madame LOUNICI.**

**Mme Zeineb LOUNICI** : Merci Président. Je m'associe pleinement à la colère de ma collègue qui est réelle et sincère. Plus personne, spécialiste de l'urbanisme et de la sociologie de sérieux ne peut cautionner aujourd'hui ce type d'habitat, et nous le savons tous. Nous savons ce que produit ce type d'habitat en matière d'insécurité, d'indignité et d'insalubrité.

Je vais témoigner. Je suis élue et j'ai la délégation logement. Une délégation difficile et sensible. Dans ma délégation qui est récente, l'ensemble des habitants que je reçois, qui viennent de ce quartier, veulent y partir parce qu'ils y vivent un enfer, un enfer quotidien. Les habitants, parfois, même quand ils sont attachés à ce quartier me disent qu'ils seraient prêts à partir dans une autre commune de manière à ne plus vivre leur calvaire quotidien.

Encore une fois, ces logements, il faut les proposer 5 à 6 fois pour qu'ils puissent trouver preneur. Et dans cette délégation que j'ai, il m'est arrivé d'en proposer à des personnes qui y étaient hébergés, à des personnes qui étaient sans logement, à des personnes qui dormaient dans leur voiture, et ils ont refusé d'aller dans ce type de logement. Je pense que cela veut tout dire.

Concernant la concertation, certes, elle est faible, mais elle est faible par rapport au nombre d'habitants parce qu'il y a une crise de l'engagement de nos citoyens et nous le savons tous, et nous le déplorons. Nous cherchons tous comment faire pour que ces citoyens viennent et parlent. Les citoyens qui embrassent la concertation générale, nous les connaissons. Ce sont des sympathisants. Ce sont des militants. Ce sont les associations, mais la grande majorité des habitants, c'est la majorité silencieuse. C'est la majorité qui souffre et nous, à Pessac, nous sommes les porte-parole de cette majorité parce que nous savons ce qui se passe dans ces

quartiers.

Voilà, encore une fois, je trouve ce débat difficile, honteux. Franchement encore attendre pour cette rénovation urbaine, elle est plus qu'urgente. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur le rapporteur.

**M. Stéphane DELPEYRAT** : Merci Monsieur le Président. Écoutez, je partage au moins un point que Madame BOZDAG, c'est d'avoir habité à Saige. Vous voyez comme quoi l'histoire est parfois amusante. Je comprends qu'il puisse y avoir des avis divers et c'est tout à fait légitime. Je crois que tout le monde, de bonne foi, peut être favorable à la rénovation d'un quartier, à des objectifs de mixité, de diversité et de dé-densification. On peut avoir ce type d'objectifs et avoir une approche un peu délicate ou différente du projet. Cependant, force est de constater qu'il y a un moment où il faut avancer. Il y a eu de nombreuses concertations. J'ajoute sur ce point, cela n'a peut-être pas été souligné, que les concertations réglementaires obéissent à un formalisme assez strict et que si nous nous amusons à prendre des libertés avec ceci, un Tribunal pourrait considérer que la procédure serait annulée. Je ne pense pas que c'est ce que les uns et les autres, finalement, nous souhaiterions.

Il y a un projet, effectivement, qui est tout à fait conforme aux politiques métropolitaines. C'est un petit peu cela qui me préoccupe ce matin. Évidemment, je laisse aux Conseillers municipaux de Pessac leur appréciation, mais qui correspond bien aux objectifs des PRU. Il y a d'ailleurs aujourd'hui d'autres dossiers où il y aura des opérations de démolition.

Laisser entendre que l'on ne démolirait que pour le plaisir, je ne pense pas franchement, que ce soit le cas ni des bailleurs, ni de personne. En tout cas, pas celui de la Métropole. Et pour réfléchir en ce moment à un projet à Saint-Médard, délicat, lui aussi, d'un logement très dégradé, il y a parmi ces bâtiments, malgré notre réticence à aller dans cette voie avec le bailleur, une vraie réflexion aussi sur ce sujet.

Il s'agit aussi parfois de contraintes tout à fait techniques. La Métropole considère que la procédure qui a été suivie est conforme et que par ailleurs, les objectifs sont poursuivis d'amélioration de l'habitat et de diversification des modes d'habitat et d'occupation des lieux pour une plus grande mixité des activités et des habitats. Ce qui a été dit est quand même une réalité. Aujourd'hui, les gens ne veulent pas aller résider dans cette résidence. Cela doit quand même nous préoccuper. C'est bien d'avoir des logements sociaux, mais si personne ne veut y aller, c'est quand même un peu embêtant. Donc, je crois que ce projet est conforme aux objectifs métropolitains. Par ailleurs, c'est une concertation. Il y a tout un travail qui a été réalisé par le bailleur. Je crois que ceux qui ont des inquiétudes ou qui pourraient avoir peut-être des demandes peuvent être entendus par le bailleur dans ce cadre comme c'est souvent le cas.

Voilà Monsieur le Président, chers collègues.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Alors, Monsieur Sébastien SAINT-PASTEUR a été mis en cause, donc je lui donne la parole.

**M. Sébastien SAINT-PASTEUR** : Merci Monsieur le Président. Simplement pour préciser que la réalité de Saige est plurielle : la tour carrée, les tours, les bâtiments bas, Suffren, La Forêt, enfin il y a des réalités différentes avec des locataires et des propriétaires. On n'est pas sur un quartier homogène. Je comprends que l'assemblée pousse à des effets de manche et à des

jeux rhétoriques qui poussent à l'extrême des réalités qui ne sont pas forcément conformes à celles que je connais ou qui me sont décrites. Il y a des difficultés à Saige. C'est indéniable. Elles sont réelles. Elles sont disparates en fonction des bâtiments concernés. La nécessité de changer et d'évoluer, je crois que nous la partageons tous, donc il n'y a pas de volonté de procrastination sur ce sujet. Il est indispensable d'agir sur Saige.

Après, j'essaie de faire miens les préceptes de Nietzsche qui dit que « Les certitudes sont les pires ennemis de la vérité ». Et là, j'ai entendu beaucoup de certitudes, beaucoup de personnes qui prétendent porter la parole des habitants alors que l'on clôture une concertation qui est, on peut le constater collectivement, très décevante si on veut être objectif, très défailante si on veut être un peu plus offensif sur la critique que l'on en fait.

Pourquoi, alors que l'on vit une crise démocratique majeure, que la question de l'urbanisme est extrêmement sensible, alors que des habitants ont fait une démarche initiale imparfaite, elle est citoyenne, démontrant qu'il y a une opposition réelle à ce projet ? Pourquoi on ne demande pas dans le périmètre des 5 000 habitants concernés aux habitants de s'exprimer directement. On clôturera le sujet et on permettra à ce qu'il y ait, par le biais d'un vote avec le projet de réhabilitation réintroduit, une véritable expression démocratique et citoyenne des habitants, et comme cela plutôt que des certitudes, nous aurons finalement la vérité avec un projet qui pourrait être encore plus conforme aux objectifs qui sont défendus par cette Métropole. Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Nous allons passer au vote. Qui vote contre ? J'ai bien compris, le Groupe Communiste, Monsieur SAINT-PASTEUR, Madame CURVALE. Monsieur MORISSET. Monsieur POUTOU peut-être ? Non. On ne sait pas. Et donc, qui s'abstient ? La délibération est adoptée.

**Majorité**

**Abstention : Monsieur HURMIC, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur LABESSE, Monsieur GARNIER, Monsieur BLANC, Madame CASSOU-SCHOTTE, Madame BICHET, Madame BLOCH, Madame PAPIN, Monsieur PAPADATO, Madame JAMET, Monsieur PFEIFFER, Madame NOEL, Madame RAMI, Monsieur CAZAUX, Madame CHOPLIN, Monsieur CUGY, Madame DEMANGE, Monsieur GHESQUIERE, Monsieur GOMOT, Monsieur GUILLEMIN, Monsieur JABER, Madame JUQUIN, Madame JUSTOME, Madame LE BOULANGER, Madame LECERF, Madame LEPINE, Monsieur MARI, Monsieur POUTOU, Monsieur RIVIERES, Madame SAADI**

**Contre : Madame MELLIER, Madame CURVALE, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS, Monsieur MORISSET, Monsieur SAINT-PASTEUR**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Nous continuons avec deux projets de délibération relatifs à ma délégation, à savoir la commission d'attribution des contrats de concession d'aménagement relative à la requalification du centre historique de Bordeaux.

**M. PUYOBRAU**

**(n°102) Commission pour l'attribution des contrats de concession d'aménagement relative à la requalification du centre historique de Bordeaux - Election - Décision - Autorisation**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur POUTOU, vous avez demandé le dégroupement.

*Intervention écrite de M. POUTOU*

*« Concernant les effondrements d'immeubles, nous constatons un manque d'information. Nous savons qu'il y a des expertises et enquêtes en cours, mais cela ne devrait pas empêcher de commencer à faire des constats. La situation actuelle n'est pas seulement due à la nature du terrain, au temps pluvieux de ces dernières semaines ou encore au vieil âge des bâtiments. Ces effondrements ne sont-ils pas la conséquence d'années de politiques laissant les propriétaires, notamment les sociétés immobilières ou autres, prendre trop de liberté face aux contraintes et obligations légales. Visiblement on paye les conséquences d'un entretien ou de travaux de rénovation qui n'a pas été faits ou mal faits. Cela pose le problème des moyens de contrôle des pouvoirs publics, de leur capacité à agir et imposer le respect de la réglementation et ainsi la sécurité des habitant-es, avec le pouvoir de contrôler et d'obliger de faire des travaux, sous peine de réquisition par exemple. Nous pensons à ce sujet qu'un tel service public du logement est une nécessité, il y a besoin d'un outil qui donne la main aux collectivités, pour la lutte contre l'insalubrité, contre les marchands de sommeil, contre le mal logement, pour renforcer le logement social, s'assurant ainsi du respect des conditions de logements pour toutes les populations.*

Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Il y a des abstentions. Levez les mains, s'il vous plaît, que l'on puisse noter vos noms. La délibération est adoptée. Merci.

**Unanimité des suffrages exprimés**

**Abstention : Monsieur CAZENAVE, Madame FAHMY, Madame HELBIG, Monsieur MARI, Monsieur POUTOU**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci. Donc, nous continuons avec le projet de délibération relatif à la signature du Contrat territorial et d'intégration des réfugiés (C.T.A.I.R.) et lancement de l'appel à projets.

**M. PUYOBRAU**

**(n°103) Signature du Contrat territorial d'accueil et d'intégration des réfugiés (C.T.A.I.R.) et lancement de l'appel à projets 2021 - Décision - Autorisation**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Oui, effectivement, même sur la précédente, je devais intervenir, mais là vous changez l'ordre, je n'arrive pas à suivre. Moi, je suis bêtement l'ordre sur le document.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Cela a été dit en début de séance.

**M. Philippe POUTOU** : Oui, mais j'ai dû rater. Je devais être au café en début de séance. Donc, j'essaie de m'adapter.

Pour la 102, ce n'est pas grave, je m'abstiens pour la 102. Je ne sais pas si vous avez pris en note, mais je ne ferai pas d'intervention. Si je peux dire deux ou trois lignes pour le PV, ce serait bien. Voilà, je demanderai cela à la personne qui s'occupe de cela.

Sur la 103, on vote contre. Je vais lire une petite note. On n'arrive pas à faire le lien entre d'un côté ce que vous affirmez dans les délibérations, c'est-à-dire le soutien et l'accueil des réfugiés, la mise en place en lien avec la politique de l'État et la réalité. Alors, la réalité, vous la connaissez. Ce sont des expulsions tout l'été de squats de réfugiés. Le plus emblématique, c'était l'Éclaircie à Gradignan, et puis hier, au moment de l'ouverture du Conseil Métropole, il y a eu l'expulsion du squat à Kabako, rue Camille Godard. Ce sont des jeunes mineurs en recours que le Département refuse pour l'instant d'accueillir. Il y a une manifestation à 14 heures tout à l'heure devant le Conseil départemental en soutien à Kabako pour poser le problème justement de ces expulsions-là qui sont, d'une certaine manière, illégales et, de toute façon, inhumaines. Donc voilà, c'est faire le lien entre d'un côté les expulsions et de l'autre côté la déclaration de principe comme quoi oui, il faut accueillir et donner des moyens. Nous, on trouve cela hypocrite.

Je vais vous lire une note que je devais lire, mais avant, je vais parler de la manifestation tout à l'heure de 14 heures, mais je tiens aussi à parler de l'Afghanistan. Il y a une manifestation dimanche. J'ai reçu un appel à manifester sur le parvis des Droits de l'homme à 13 heures 30 en soutien à la population afghane et notamment aux femmes afghanes qui sont quand même particulièrement victimes d'une répression et même quelque part d'un silence médiatique et politique sur la situation actuelle. On n'entend plus trop parler même si, à la Mairie de Bordeaux comme dans d'autres grandes villes, il y a eu des accueils heureusement de quelques familles, enfin trop peu au regard de la souffrance réelle. À ce propos, on a reçu des courriers de réfugiés afghans à Bordeaux. Je vais juste lire des extraits de courrier. Là par exemple une Afghane qui vit à Bordeaux depuis plusieurs années, qui n'est pas arrivée à l'occasion du retour des talibans au pouvoir. Je vous lis juste un petit extrait d'une dame qui vit à Bordeaux :

*« Là, je me permets de vous écrire, car je ressens un profond sentiment d'impuissance et de tristesse. Je suis Afghane et je vis en France depuis 2015 avec mes deux enfants cadets. En 2020, j'ai obtenu la protection subsidiaire à la CNDA (Cour nationale du droit d'asile). Mon mari, Monsieur Sidiki, a été débouté de sa demande d'asile. Les traumatismes du parcours migratoire ont eu des répercussions terribles sur sa personne. Il est reparti en Afghanistan. Malheureusement, le 5 mai 2021 après le début du retrait de l'armée américaine, les talibans l'ont exécuté. »*

J'ai un autre extrait de lettre aussi d'une artiste afghane qui vit à Bordeaux depuis, si j'ai bien compris, 2015. Je vais vous lire un extrait aussi. Tout cela, c'est parce que c'est quand même bien d'en parler. Je lis l'extrait :

*« Sous prétexte d'être face à ces nouveaux talibans « réformés » qui respecteraient, disent-ils les droits fondamentaux de tous, le monde entier regarde silencieusement les crimes commis par les talibans. Toutefois en réalité, ils n'ont tenu aucune de leurs promesses. Ainsi, le silence et l'inaction du monde face à cette situation offrent encore plus d'impunité aux talibans et laissent le peuple afghan encore plus impuissant et perplexe.*

*Aujourd'hui, les Afghans se posent à juste titre des questions sérieuses sur la sincérité des valeurs défendues par la Communauté internationale et l'ONU (Organisations des Nations-Unies). »*

*Je finis un autre petit paragraphe à la fin : « Nous appelons de tout cœur ceux qui croient encore à l'humanité à agir et à élever la voix pour l'Afghanistan. Vous êtes notre dernier espoir. C'est aujourd'hui que la résistance au Panchir qui est la voix des Afghans a besoin de votre soutien, car demain, il sera trop tard. »*

Voilà donc, c'étaient des extraits pour quand même rappeler une réalité. Et puis, je vous lis la note que j'avais prévue de lire :

*« On le sait, les collectivités locales font preuve de cynisme en signant des conventions d'un côté, en ne mettant pas en place les politiques publiques nécessaires pour l'accueil des réfugiés de l'autre.*

*Le cas le plus criant, c'est la Ville de Bordeaux qui adhère à l'ANVITA (Association nationale des villes et territoires accueillants) et qui expulse l'Éclaircie, un lieu de vie des femmes seules. Les promesses de campagne au sujet de la réquisition des logements sont bien loin. On se donne bonne conscience comme on peut.*

*Pour cette délibération, le cynisme est poussé au plus haut point. On fait des conventions avec l'État et donc la Préfecture sans rien dire du rôle de l'État dans les migrations et l'accueil désastreux des réfugiés, car il faut le dire, c'est souvent l'impérialisme des pays occidentaux qui crée les migrations et non le contexte international comme c'est indiqué dans cette délibération.*

*Il faut le dire aussi c'est le mode de vie des pays occidentaux, son industrie polluante, son accaparement des ressources naturelles qui provoquent les crises climatiques qui risquent de créer des migrations beaucoup plus denses que celles que l'on connaît aujourd'hui.*

*Comment vouloir collaborer avec un État qui a abandonné les Afghans aux talibans, comme c'est le cas actuellement ? Comment collaborer avec un État qui continue de faire la guerre au Mali ? Comment collaborer avec un État qui pourchasse des migrants et des militants dans la vallée de la Roya ? Comment collaborer avec un État qui ne prend pas en compte la crise climatique et qui jette à la poubelle des propositions de la convention citoyenne sur le climat ? Comment collaborer avec un État qui expulse à tour de bras et maltraite des êtres humains ? Tant qu'il y aura des politiques qui continueront à soutenir cette politique étatique, alors rien ne changera en la matière. »*

On voulait, par tous ces propos-là, dénoncer ce qui nous apparaît comme du cynisme et de l'hypocrisie au regard de l'accueil nécessaire et urgent des migrants et notamment des réfugiés de l'Afghanistan aujourd'hui.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je vois que vous êtes prêt pour l'élection présidentielle, mais ici on a d'autres types de débats et je peux vous assurer que nous agissons. Vous, vous parlez, nous, nous agissons, et on ne peut pas accepter les accusations et les propos injurieux que vous adressez aux élus locaux qui mouillent leurs chemises tous les jours, y compris sur cette question.

Si on en revient au contrat territorial, qui vote contre ? Monsieur POUTOU, d'une façon contradictoire avec tout ce qu'il vient de nous dire. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

**Majorité**  
**Contre : Monsieur POUTOU**

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Nous allons passer maintenant à la délégation de Madame BOST, s'agissant notamment de la Ville de Lormont et du secteur Carriet plus précisément pour l'ouverture de la concertation.

Mme BOST  
(n°9) Lormont - Secteur Quai Carriet - Ouverture de la concertation et définition de ses modalités - Décision - Autorisation

Mme Christine BOST présente le rapport.

M. le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite la parole ? Vous avez la parole.

M. Philippe POUTOU : En fait, je vais relire ce que j'ai lu tout à l'heure puisque j'étais hors sujet complètement, mais personne ne me l'a dit. J'ai lu la note pour la délibération n 9 pensant que c'était la tour de la 9, mais en fait c'était sur Saige. Soit, personne n'a écouté ce que j'ai dit, soit puis personne ne s'est rendu compte...

M. le Président Alain ANZIANI : Mais vous vous répétez beaucoup, donc on s'habitue.

M. Philippe POUTOU : Oui, voilà d'accord. Donc, là, je suis désolé, je relis la note parce que je voudrais qu'elle soit dans le PV (Procès-verbal) en espérant, Monsieur ANZIANI, que vous n'allez pas le prendre comme une injure nouvelle. On a quand même normalement un droit d'expression. Même si on n'est pas d'accord et même si cela va à l'encontre des pensées d'autres élus, je pense que cela ne relève pas de l'injure non plus.

Là, c'est une prise de position contre la délibération n°9 concernant Lormont, le secteur Quai Carriet. Je relis, désolé, mais c'est rapide. C'est une note qui a été fabriquée par des camarades qui m'aident dans le travail d'élu métropolitain.

*« Cette délibération, c'est la présentation d'un processus de concertation et d'information auprès des habitants pour un bout de ville situé à Lormont. On ne parle pas ici de co-construire, mais plutôt de porter à connaissance des habitants et des usagers le projet urbain. Comment ce projet sera porté à connaissance des habitants ? Il y a bien sûr un dossier de concertation du projet et un registre de concertation qui seront mis à disposition du public. Un exemplaire du dossier sera disponible en mairie de Lormont et dans les locaux de Bordeaux Métropole ainsi que sur le site Internet de Bordeaux Métropole, mais qui ira réellement le voir ?*

*Et puis, il y a une Balade urbaine qui est organisée, une réunion publique avec l'organisation d'ateliers thématiques et une enquête auprès de la population qui sera organisée durant le temps dédié à la concertation.*

*Le problème qui nous est posé, c'est que cette concertation est seulement un porter à connaissance qui, à notre avis, est très, très loin de la construction de la ville avec ses habitants et ses usagers. On reste vraiment dans de l'urbanisme réglementaire sans aucune ambition collective ni prise en compte de la population et de ses besoins.*

*Nous ne voulons pas nous associer à des méthodes qui nous apparaissent creuses et vides de sens et qui, au final, n'ont aucun impact sur la vie des gens. »*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU ? Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

**Majorité**  
**Contre : Monsieur POUTOU**

**Mme Christine BOST** : Merci. Je voudrais quand même réagir, si vous me le permettez, Monsieur le Président, aux propos de Monsieur POUTOU. Lorsque nous lançons des concertations, ce n'est pas satisfaisant et si nous n'en lançons pas, ce n'est pas satisfaisant non plus. Moi, je m'interroge sur les méthodes éventuellement que vous pourriez proposer puisque là, il y a quand même un peu tout le panel qui est prévu, de mettre à concertation. C'est évidemment un porter à connaissance, mais un porter à connaissance, cela ne veut pas dire que le projet tel qu'il est présenté, tel qu'il sera porté à connaissance, sera au final le projet tel qu'il est figé aujourd'hui. Justement, il n'est pas figé. Il est proposé aujourd'hui et à l'issue de la concertation et des propositions qui seront faites par les habitants ou par différents acteurs, il pourra évidemment être amendé. C'est l'objet de la concertation, sinon, comme tout le monde, personne n'aime perdre son temps à faire des choses qui ne servent à rien. Je crois que Monsieur le Maire de Lormont voulait également intervenir, Monsieur le Président.

**M. Jean TOUZEAU** : Non, mais sans apporter de réponse complémentaire à ce qui vient d'être dit, je voulais simplement souligner que nous sommes sur ce foncier en parfaite harmonie avec toutes les priorités métropolitaines. D'abord, c'est un foncier qui, depuis des années, est un foncier qui correspond à une friche, donc il n'y a pas de minéralisation, etc. Il n'y a pas d'habitants sur le site, pratiquement pas. C'est une première opération complètement au coin de la rue, et nous sommes vraiment en harmonie avec la liaison Presqu'île/Campus que nous avons évoquée, la proximité avec l'opération de renouvellement urbain. Il est évident que nous souhaitons aménager ce foncier avec les priorités surtout économiques. C'est un foncier qui est contraint et nous espérons que les dossiers de franchissement que nous avons évoqués et qui pourront se développer sur la partie nord dans les années qui viennent pourront valoriser encore davantage ces éléments-là. Je voudrais souligner que nous sommes vraiment au cœur de tout ce que nous portons collectivement au sein de la Métropole.

Et sur les procédures de concertation, nous ferons vraiment le maximum pour que tout le monde puisse s'y impliquer, c'est une évidence.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci. Nous continuons donc sur le projet de délibération de Bordeaux. Il s'agit d'une cession et de la mise en vente par adjudication d'un bien sis 29, rue de Lescure, de Madame BOST.

**Mme BOST**

**(n°10) Bordeaux - Cession - Mise en vente par adjudication d'un bien, sis 29, rue de Lescure - Parcelle cadastrée IW147 - Décision - Autorisation**

**Mme Christine BOST** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Oui, on en avait discuté à la commission. Effectivement, j'avais posé le problème. Je ne comprenais pas pourquoi la Métropole, comme la Ville de Bordeaux, a lâché des propriétés communales, ce que l'on appelle des « biens publics » en sachant bien que l'on en a trop peu. On sait les problèmes que cela pose par la suite quand il s'agit de mettre en œuvre une politique sociale, il n'y a plus vraiment les moyens parce qu'il manque de bâtiments, parce qu'il manque de terrains. La réaction que j'avais faite en commission, c'était celle-là, et puis effectivement, Christine BOST m'avait répondu qu'en plus, le petit terrain concerné et le bâtiment concerné étaient en très mauvais état et que cela rendait compliqué le fait de le garder. On pense quand même, que c'est même nécessaire de garder le peu qui reste, parce que cela permet d'avoir la main derrière pour pouvoir faire des choses et même s'il y a des travaux... Enfin, voilà, on est en désaccord avec le choix qui est fait malgré les arguments qui ont été avancés. Donc là, je lis quelques lignes qui ont été rédigées, que je suis censé lire. C'est à la fois des questions et puis des remarques.

*« Pourquoi les communes de la Métropole ainsi que les bailleurs sociaux doivent se déclarer non intéressés avant une remise sur le marché privé ? Quand on connaît la longueur des procédures de remise sur le marché immobilier privé ainsi que les besoins de locaux pour les associations, les ONG (Organisations non gouvernementales), les collectifs habitants sur la Métropole, pourquoi ne pas leur proposer directement ces locaux en bonne intelligence et au plus proche des besoins ? Car ces procédures réglementaires font perdre énormément de temps alors que nous nous situons dans une situation d'urgence dans plein de domaines que ce soit sociaux, écologiques, sanitaires, ou économiques.*

*Il s'agit, à notre avis, d'un bon sens, un recours à rebours peut-être d'un fonctionnement bureaucratique métropolitain ambiant. »*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Madame BOST.

**Mme Christine BOST** : Oui, Monsieur POUTOU, là on n'est vraiment pas dans un fonctionnement bureaucratique et technocratique, on est dans un fonctionnement extrêmement pragmatique avec un patrimoine qui est très dégradé. Si on voulait le réutiliser, cela nécessiterait de forts investissements et aussi du temps de réalisation. En même temps, je pense que compte tenu de la mise à prix de ce patrimoine, il peut aussi satisfaire aux besoins d'une famille qui, sur des tarifs largement supérieurs à ce qui se pratique sur le marché classique, ne pourraient peut-être pas accéder à la propriété dans ce quartier. Donc c'est aussi une façon de satisfaire à nos politiques publiques d'accession à la propriété.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

**Majorité**  
**Contre : Monsieur POUTOU**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci. Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport – Mise en place d'une convention partenariale de suivi de la commercialisation sur l'ancien site Thalès – Signature tripartite entre Bordeaux Métropole, la Ville du Haillan et la Qatar national bank, Madame BOST.

**Mme BOST**

**(n°23) Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc - Mise en place d'une convention partenariale de suivi de la commercialisation sur l'ancien site Thalès - Signature tripartite entre Bordeaux Métropole, la ville du Haillan et la Qatar national bank - Décision-Autorisation**

**Mme Christine BOST** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. C'est Madame BOST qui présente la délibération pour éviter un conflit d'intérêts qui pourrait concerner Monsieur Stéphane DELPEYRAT qui a préféré se déporter. Merci, Stéphane DELPEYRAT, de cette vigilance.

Alors, qui souhaite prendre la parole ? Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Là aussi, j'ai une note à lire. On vote contre et on va expliquer notre position, notre façon de voir les choses.

*« Pour nous, il s'agit ici d'une carte blanche donnée par la puissance publique, donc, Ville du Haillan plus Bordeaux Métropole, à la Qatar national bank pour développer un projet faramineux sur l'ancien site Thalès. On parle de 57 302 m<sup>2</sup> de surface de planchers de cellules d'activité et d'artisanat, plus 6 104 m<sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux. Au-delà du fait que ce projet est hors d'échelle par rapport aux besoins réels du territoire, nous sommes choqués de voir que la collectivité locale abandonne littéralement ce méga projet à la Qatar national bank ainsi qu'à l'État qui, comme sur Euratlantique, instruit ici les permis de construire.*

*Quand on lit cette convention tripartite, on se rend compte que la Ville du Haillan et Bordeaux Métropole n'ont qu'un avis consultatif dans la commercialisation des îlots ainsi que dans le suivi d'opérateurs et activités qui vont se développer sur ce territoire de reconversion.*

*En gros, la Ville du Haillan et la Métropole n'ont rien à dire. La Qatar national bank a carte blanche sur son foncier et les données de suivi restent confidentielles. C'est scandaleux. C'est évidemment notre avis. Nous votons contre et nous demandons en même temps plus de précisions sur le suivi de cette opération d'ampleur, premier pôle d'activité de la Métropole à terme. Nous demandons à ce que les élus d'opposition métropolitains puissent avoir accès au suivi de ces opérations pour assurer la bonne garantie et la défense des intérêts publics. »*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame MELLIER.

**Mme Claude MELLIER** : Monsieur le Président, mes chers collègues, au nom du Groupe Communiste, permettez-moi d'exprimer nos plus grandes réserves et solennelles questions sur cette délibération. Elles tiennent en deux points principaux. D'une part, quant à la qualité de l'acteur que nous nous apprêtons à aider et les modalités par lesquelles il a pu se retrouver propriétaire d'un tel foncier. D'autre part, quant aux modalités de mise en œuvre de cette aide et notre capacité à atteindre les objectifs que nous prétendons afficher.

Ainsi, la convention proposée vise à accompagner et à encadrer la Qatar national bank dans cette opération d'aménagement. Cette banque est détenue à plus de 50 % par l'état du Qatar, c'est donc une banque nationale. Cet état monarchique est connu pour bafouer au quotidien la démocratie, les droits des femmes et le sort des travailleurs immigrés dont plus de 6 500 sont morts pour construire les stades de la prochaine Coupe du monde de foot. Cet état est un

soutien connu à l'Islam le plus radical et rétrograde via son appui aux frères musulmans. De nombreux soupçons existent voire sont avérés quant à son soutien au terrorisme islamiste et notamment au Front al-Nosra branche d'Al-Qaïda. Comment donc est-il possible que ces terrains de Thalès aient pu être vendus à un tel état ? En quelle année le furent-ils ? Quel fut le niveau d'information de nos collectivités à cette époque ? Et quelles furent leurs attitudes ? Pourquoi et comment Thalès, groupe français de la plus haute importance, en termes de maîtrise technologique, d'accès à l'espace ou de défense nationale, a-t-il vendu à cet état et non à nos collectivités ? D'autant plus que Thalès a été fortement aidé pour l'installation de son nouveau site à Mérignac. Comment donc est-il possible que ces terrains se soient retrouvés dans les mains de la Qatar national bank ? La délibération de 2009, jointe en annexe, évoque l'existence d'un patrimoine foncier sous maîtrise publique dans le secteur Nord aéroport. Maîtrise publique, certes, mais celle de l'état du Qatar ? La délibération qui nous est proposée le rappelle à de nombreuses reprises, ces terrains représentent le projet le plus important de l'opération d'intérêt métropolitain, Bordeaux Aéroparc – Aéroport et ce, dans un cadre de rareté foncière dans une zone effectivement stratégique pour notre territoire, mais au-delà pour notre pays. Que n'entendrions-nous pas, et à juste titre, si c'était une banque d'État chinoise ou russe qui était devenue propriétaire de ces terrains et décidait des entreprises à y planter. Comment donc a-t-il été possible que nous nous retrouvions dans cette situation ?

Pour l'ensemble de ces raisons, nous voterons contre cette délibération qui mériterait une forte attention de l'assistance.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame KISS.

**Mme Andréa KISS** : Loin de moi de vouloir défendre le Qatar et encore moins la Qatar national bank, mais je pense que notre collègue POUTOU et notre collègue du PC n'ont pas bien lu la délibération et n'ont peut-être pas la totalité de la chronologie. Ce terrain appartient à QNB (Qatar national bank), plus exactement à sa filiale qui est une SCI (Société civile immobilière), qui est la SCI ALESRAA le Haillan depuis 2002. Ce terrain a été vendu en 2002. Pourquoi ? Parce que Thalès effectivement est propriétaire de certains de ses sites, c'était le cas du site de Pessac, mais avait vendu au début des années 2000 un certain nombre de ses fonciers. C'est à ce moment-là qu'il aurait fallu que les collectivités se bougent, or à cette époque-là, nous n'avions pas d'outils sur cette zone de l'Aéroparc et nous n'avions pas les mêmes préoccupations en termes d'aménagement économique. Je vous rappelle que l'OIM n'a été créée qu'en 2015 et que bien évidemment, à cette époque-là, nous n'avions aucun outil qui nous permettait de faire de la préemption.

Pour ce qui concerne la carte blanche, je pense que vous n'avez pas bien lu la convention. C'est au contraire une volonté très forte de la puissance publique conjointe de la part de Bordeaux Métropole et de la Ville du Haillan de maîtriser ce qui va être mis comme activité sur ce site. Donc effectivement, c'est un site majeur. C'est un site très important. Il y a plus de 60 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activité et d'artisanat qui vont arriver là. Et un deuxième site d'ailleurs dans les mêmes proportions, mais qui est une opération publique, et je pense que c'est à celle-là que l'on fait référence, qui est celle des 5 chemins qui est située juste à côté, qui est aussi dans le périmètre de l'OIM Aéroparc. L'objectif est bien de « marquer à la culotte », passez-moi l'expression, le commercialisateur et le propriétaire de ce site qui va construire les bâtiments tout simplement parce que le souhait de la ville et de Bordeaux Métropole, c'est d'éviter d'avoir un grand entrepôt de type Amazon, par exemple, dans cette zone. Ce n'est pas cela que nous recherchons. Nous recherchons aujourd'hui des locaux d'activité pour les industriels, pour les artisans locaux qui ont les plus grandes difficultés à trouver des locaux qui soient adaptés à leur activité. Sachez en tout cas que la Ville du Haillan sera extrêmement attentive et notamment que notre objectif, c'est bien d'y mettre des activités qui soient riches

en emploi et pas de grands entrepôts logistiques où on a 3 personnes sur plusieurs milliers de mètres carrés.

Je tiens aussi à souligner que c'est une opération qui, contrairement à ce que vous pouvez imaginer, est relativement exemplaire à plusieurs points de vue et notamment du point de vue écologique parce que l'ancien site de Thalès avait artificialisé une grande partie pour des locaux, mais aussi pour un immense parking. Or, aujourd'hui, si vous regardez l'ancienne implantation et la nouvelle implantation qui est prévue, vous verrez que l'on est quasiment dans de la zéro artificialisation nette puisque nous sommes à peu près sur le même périmètre que celui qui était déjà artificialisé à ce moment-là.

Ce site comprend aussi un arborétum. Cela aussi, c'était mentionné dans la délibération et dans la convention, et nous avons souhaité avec les propriétaires pouvoir l'ouvrir au public, parce que pendant très longtemps, du fait des activités de Thalès, ce site était inaccessible. Il le sera dans le cadre de cette nouvelle opération au moins partiellement puisqu'une partie de l'arborétum est aussi située sur les terrains d'ArianeGroup qui, eux, malheureusement pour des raisons qui sont liées à l'activité même, ne pourront pas être visités.

Que vous dire d'autre ? Il n'y a aucune aide financière qui est fournie. J'entendais ce que disait Claude MELLIER, mais il ne s'agit pas du tout de cela ici. Il s'agit vraiment d'un accompagnement et de demander de contraindre quelque part la SCI ALESRAA à nous tenir au courant au fur et à mesure de la commercialisation. Ce que l'on ne veut pas, je vous le disais, ce sont des grands entrepôts logistiques. Il n'y aura pas de village de l'automobile sur le site, l'ex-site de Thalès. Il s'agit bien pour nous d'accompagner de manière très serrée la commercialisation et de savoir exactement quel type d'activité sera mis sur ce grand site.

Après, à part la nationalisation, je ne vois pas d'autres solutions, mais je ne crois pas que ce soit vraiment dans l'air du temps et, effectivement, c'est dommage. On a sans doute raté le coche en 2002, mais maintenant, on ne pourra plus revenir en arrière, sauf à ce qu'un jour, QNB et sa filiale la SCI ALESRAA décident de vendre. Auquel cas, on pourrait éventuellement préempter, mais je ne crois pas que ce soit l'air du temps et en tout cas, malgré tous les maux dont on peut les affliger, malgré tout, aujourd'hui on travaille de manière très constructive avec cette SCI et nous avançons de manière tout à fait positive. Ils ont été très à l'écoute notamment sur toutes les préoccupations écologiques liées à ce site.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci beaucoup Madame KISS de toutes ces explications qui ont dû rassurer ceux qui avaient besoin de l'être.

Est-ce que les votes ont changé après avoir écouté les précisions très éclairantes de Madame KISS ? Qui vote contre ? Je crois que vous avez entendu ce qui a été dit. Si vous regardez bien la convention, ce n'est pas tout à fait ce que vous avez pu prétendre. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

**M. Stéphane DELPEYRAT** : Président, je ne sais pas si cela a été fait, mais il faut noter que je ne peux pas participer.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Oui, tout à fait. Parce que Stéphane DELPEYRAT a été Directeur du Cabinet du Haillan, donc il préfère évidemment se déplacer, y compris dans le vote. Merci.

**Majorité**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS, Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU**

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

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Nous allons passer à la délégation de Monsieur DELPEYRAT justement s'agissant du soutien aux programmes d'actions 2021 des agences de développement, pôles de compétitivité et clusters.

**M. DELPEYRAT**

**(n°25) Soutien aux programmes d'actions 2021 des agences de développement, pôles de compétitivité et clusters : Agence de développement et d'innovation de Nouvelle-Aquitaine (ADI NA), Pôle de compétitivité Aerospace Valley, Alliance santé innovation Nouvelle-Aquitaine (ALLIS NA) - Convention - Décision - Autorisation**

**M. Stéphane DELPEYRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci à Stéphane d'avoir posé cette question essentielle de l'avenir industriel de notre pays. Elle est tout à fait majeure. Monsieur FEUGAS.

**M. Jean-Claude FEUGAS** : Monsieur le Président, mes chers collègues, c'est avec constance que le Groupe Communiste vote contre les pôles de compétitivité depuis leur création. Ce vote s'appuie sur l'analyse de la philosophie des pôles. En effet, loin de remettre en cause les logiques dominantes dans les grands groupes, ces pôles les accompagnent étant ainsi l'outil qui favorise les logiques de rentabilité et les profits faisant de l'emploi la variable d'ajustement.

Les élus communistes pensent au contraire que le rôle de l'État et des collectivités est d'impulser les logiques de coopération, de sécurisation de l'emploi, du développement de formations de qualité en visant la réponse au besoin de l'ensemble de la population. Ce qui se passe à Thalès et ArianeGroup illustre combien l'emploi reste la variable d'ajustement. Pour ce dernier, c'est avec la plus grande inquiétude que nous vous interpellons. En effet, fin juin, la Direction d'ArianeGroup a annoncé sa volonté de se séparer de 2 500 salariés sur les 7 500 que comprend ce groupe sur le territoire français et a signalé un millier en Allemagne entre janvier 2022 et décembre 2024.

Hier, la Direction a annoncé 600 suppressions d'emplois pour 2022, mais ne nous y trompons pas, le plan de 2 500 suppressions reste toujours d'actualité. Pour mémoire, la moitié de ces salariés sont sur le territoire de la Métropole avec les sites du Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, l'ex-Poudrerie et Saint-Médard-en-Jalles Issac ex-Airbus. Avec un tel taux de destruction d'emplois, ce sont inexorablement des savoir-faire, de la compétence qui vont disparaître, mettant des hommes et des femmes dans une grande souffrance. Plus globalement, cette situation pose l'ambition de la France et de l'Europe sur la question du spatial.

Aujourd'hui, nous ne pouvons qu'être inquiets de la concurrence acharnée que se livrent les grandes puissances. Si une politique française ambitieuse n'est pas construite, notre pays, mais également l'ensemble de l'Europe, risque de se retrouver dépendants des choix effectués par la Chine ou les États-Unis. Or, maîtriser l'espace aujourd'hui, c'est maîtriser l'ensemble des données qui transitent par les satellites ; données qui ont des conséquences sur la vie de nos concitoyens et des entreprises.

La situation appelle, Monsieur le Président, à l'urgence sur cette question. ArianeGroup doit sortir de cette logique de rentabilité qui affaiblit le potentiel industriel du groupe et redéfinir une politique plaçant les hommes et les femmes au centre du projet : chercheurs, ingénieurs, techniciens, ouvriers. Ils sont un atout essentiel que de nombreux pays nous envient. C'est à partir de leurs compétences, de leur savoir-faire que nous devons reconstruire une ambition spatiale. C'est à partir de cette ambition que nous pourrions porter un projet de coopération européenne et mondiale.

Ces remarques faites, nous voterons contre cette délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Alors, Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Merci Monsieur le Président. Rapidement oui, je vais voter contre. Le fond, il est beaucoup plus... encore que le spatial fait partie du contrôle. Effectivement, cela a été évoqué dans la dernière intervention. Je crois que l'on va même un petit peu plus loin, on est dans une logique aujourd'hui de fléchage vers tout ce qui est outils de guerre aussi. Il n'y a pas que du développement à expliquer que sous des pieds, aujourd'hui, on peut faire de l'innovation. Il y a avant tout un soutien au système d'armes. Il y a un soutien au système de contrôle des humains par des drones, par des outils aujourd'hui d'intelligence artificielle. Et aujourd'hui, on a une grande problématique, c'est que l'on ne débat jamais du fond de la science. Que voulons-nous développer dans cette innovation ? Et aujourd'hui, j'entends, on est sur une logique de fléchage, de tremplin, pour aller vers un monde beaucoup plus mécanisé, artificiel qui est de plus en plus hors sol avec des gens qui ont les moyens de se payer les outils ou des grosses compagnies qui ont des moyens d'assouvir leur système de domination et donc de rentabilité avec derrière évidemment, l'exploitation du vivant, mais l'exploitation de l'être humain. Je crois qu'avant tout, philosophiquement parlant, on ne peut pas rester que passif dans une logique où aujourd'hui, on parle d'innovation, de soutien aux entreprises. Non, avant tout, la France exporte et si la France exportait le bonheur, si la France exportait la façon de voir les choses au niveau des droits de l'homme, on ne serait pas en train de se poser des questions aujourd'hui de la façon dont on crée les emplois. C'est avant tout une remise en cause de la façon dont on crée la monnaie. Et si aujourd'hui, on n'a aucune gouvernance sur la création monétaire, on sera toujours dans cette logique du manque, cette logique d'appeler les gens à se mettre dans une notion d'esclavage moderne que l'on retrouve sous ces principes vertueux, magnifiques : innovation, progressisme et autres. Non, il faut savoir à un moment donné qu'est-ce que le progrès ? Qu'est-ce que la science ? Quel est l'impact sur le vivant ? Quel est l'impact sur l'être humain ? Et je crois qu'aujourd'hui, on ne peut pas, nous, en tant qu'assemblée démocratique, se pourvoir sur certains mots, sur certaines délibérations. C'est absolument essentiel de retrouver la raison sur la façon dont on veut que le monde soit demain. Je ne veux pas que mes enfants aujourd'hui, et ceux des autres surtout, soient conditionnés à ces grands groupes que l'on soutient par ce type de fléchage, ce type d'organisation qui est sur le principe des poupées russes, c'est-à-dire que derrière, on ne voit jamais au fin fond des choses ce qu'est la mort. La mort, elle se fait dans les pays étrangers parce que l'on organise cela depuis ici, depuis cette délibération et c'est un drame que la France devra, à un moment donné, assumer. On ne peut pas rester comme cela, passifs, devant ce genre d'investissements

fallacieux.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Je vais aller dans le même sens que les deux interventions précédentes, celle du PC, du collègue FEUGAS ou celle de Marc MORISSET, donc cela va être rapide.

On est en désaccord de fond sur plusieurs choses et c'est là où tout le monde fait de la politique. Il n'y a pas que des potentiels candidats à la présidentielle. Vous en faites vous-mêmes. Vous défendez des pôles de compétitivité qui, comme son nom l'indique, sont des pôles avec avant tout un intérêt capitaliste, avec le prétexte évidemment de créer des emplois. Mais la réalité, c'est le rouleau compresseur, destructeur, qui existe depuis le début des années 2000 parce que je crois que c'est le Gouvernement de droite et c'est Sarkozy qui a mis en place cela. Vous défendez cela. Oui, la Gauche aujourd'hui a basculé sur un terrain très libéral et n'est pas gênée de défendre ces conceptions-là. Nous, on a un désaccord de fond avec cela, et puis c'est vrai, comme cela a été dit précédemment, il y a aussi la question de l'industrie aérospatiale, et derrière militaire. En tant qu'antimilitaristes, on ne partage pas du tout. Donc, il y a beaucoup de raisons de s'opposer à cela, et nous, on pense que quelque part, il y a toujours ce prétexte à l'emploi qui justifie pas mal de choses, qui continue à détruire l'emploi. Donc, oui, on vote contre pour toutes ces raisons-là.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Je n'en vois pas. Est-ce que Monsieur le rapporteur veut dire quelques mots ?

**M. Stéphane DELPEYRAT** : Merci Président. Oui, je voudrais dire à mon collègue et ami Claude FEUGAS, que je ne crois pas très franchement, pour bien connaître comme d'autres la situation d'ArianeGroup, que l'on puisse présenter le problème de la sorte. ArianeGroup est une entreprise que vous connaissez bien, que tous les Français connaissent finalement et qui a toujours cherché à être à la pointe de la technologie, de l'innovation, qui crée beaucoup d'emplois dans notre pays. Elle n'est pas dans une logique aussi caricaturale que ce que je viens d'entendre d'une entreprise qui serait ultra-capitalistique ou je ne sais quoi.

Les difficultés d'ArianeGroup ne viennent pas aujourd'hui d'une gloutonnerie d'actionnaires qui viendraient fermer des emplois. Elle vient d'un problème simple que je vous ai exposé. Elle vient d'une concurrence déloyale, il faut dire les choses, des Américains et sans doute de plus en plus demain des Chinois avec des états qui financent de manière outrancière les programmes de lancement et qui permettent ensuite à leurs entreprises de venir tailler des croupières sur les marchés à des groupes comme ArianeGroup qui sont beaucoup, beaucoup, beaucoup moins soutenus, et c'est peut-être cela qu'il faut regretter.

Alors, j'ai entendu dire qu'il y avait des activités militaires sans doute. C'est aussi un sujet de souveraineté. Moi, je ne suis pas naïf même si je ne suis pas militariste. Je ne suis pas pour que la France soit privée demain des moyens de sa défense, mais je rappelle que ce n'est pas l'activité n° 1 d'ArianeGroup. ArianeGroup lance des satellites de télécommunication. Satellites qui jouent un rôle extrêmement important aussi dans les observations scientifiques et notamment celles touchant au changement climatique et sans ces modèles-là, nous n'aurions pas les moyens en réalité de modéliser ce qui se passe pour comprendre le changement climatique et ses conséquences. Ces satellites servent à beaucoup, beaucoup d'interventions pour justement améliorer l'environnement sur toute une série de questions et nous préparer

aussi à un certain nombre de changements. Donc je crois plutôt que de s'en prendre à ArianeGroup, nous ferions mieux de souhaiter les uns et les autres que l'industrie européenne soit mieux défendue et soit moins naïve par rapport à un certain nombre de puissances dans le domaine spatial que sont les États-Unis, que sera sans doute demain la Chine. Je ne parle pas de tous les emplois dont la Métropole bénéficie aujourd'hui.

J'ai entendu des propos un peu inquiétants, si ces emplois disparaissaient, si je comprends bien, après tout, tout le monde serait content. Les salariés apprécieront, je ne suis pas sûr - je ne parle pas de vous là - que ce soit vraiment l'avenir qu'il faut souhaiter pour notre territoire.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Donc, Monsieur POUTOU, le Groupe Communiste et Monsieur MORISSET votent contre. Est-ce qu'il y en a d'autres ? Qui vote contre ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

**Majorité**

**Contre : Madame MELLIER, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS, Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU**

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

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Nous continuons. Toujours pareil, sur la délégation de Monsieur DELPEYRAT, s'agissant de Blanquefort, la zone d'aménagement concerté – Cession d'un terrain d'environ 7 855 m<sup>2</sup> à la société Delidess.

**M. DELPEYRAT**

**(n°27) Blanquefort - Zone d'aménagement concerté - Cession d'un terrain d'environ 7 855 m<sup>2</sup> à la société Delidess - Décision - Autorisation**

**M. Stéphane DELPEYRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Il y a un désaccord sur le choix. Je crois que cela a été discuté, si je me souviens bien, à la commission. On en avait un peu parlé parce que je vois bien qu'il y a des créations d'emplois en perspective, et c'est pour cela que l'entreprise veut s'étendre et donc acquérir une parcelle supplémentaire, mais moi, ce que j'avais dit et ce que l'on pense, nous, cela rejoint un peu l'intervention sur la parcelle à Bordeaux qui a été vendue. Nous, on pense qu'il faut garder. Il faut que les collectivités gardent ces terrains-là, ces parcelles-là parce que le problème qui est posé derrière, on le voit avec FORD même si ce n'est pas comparable du point de vue de la surface ou même du point de vue de la question politique. On voit bien que quand cela appartient au privé, les collectivités, elles n'ont plus la main et elles ne peuvent plus faire ce qu'elles veulent. FORD a son terrain pendant 5 ans encore, et on ne peut rien en faire tant que FORD n'a pas décidé de le vendre. C'est pour cela que par précautions, on pense qu'il vaudrait mieux garder les terrains quitte à les louer, de manière à ce que l'entreprise puisse effectivement s'étendre et créer les emplois qu'elle a prévus de créer. Vendre, cela nous apparaît s'enlever des moyens d'agir par la suite, là, sur cette question de l'emploi notamment. C'est pour cela que l'on n'est pas d'accord et on vote contre cette délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame FERREIRA.

**Mme Véronique FERREIRA** : Oui, merci Monsieur le Président. Rapidement. Je suis d'accord avec vous, Monsieur POUTOU, les deux entreprises ne sont pas comparables effectivement. Je voudrais juste rappeler que si Delidess est déjà installée sur la zone industrielle de Blanquefort, c'est parce qu'à un moment donné, la Métropole a cédé un terrain à Delidess pour que cette nouvelle entreprise - elle est quand même assez récente - puisse exister. Je ne sais pas, moi, il faut quand même se poser la question. Si on veut industrialiser et qu'il y ait de l'emploi, quel est le rôle des pouvoirs publics par rapport à leurs terrains qui sont dans des zones économiques ? Pour moi, un terrain qui est dans une zone économique a vocation à accueillir des entreprises avec des emplois.

Le terrain sur lequel est Delidess aujourd'hui est un terrain qui est effectivement passé comme ceci. Ce qu'il souhaite avoir, c'est l'extension un tout petit peu vers le nord, c'est-à-dire le dernier coin à part eux, personne effectivement ne pourrait véritablement l'utiliser. Je tiens aussi à dire que c'est une entreprise qui, du point de vue écologique et politique sociale, est parfaitement exemplaire.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite la parole ? Monsieur POUTOU de nouveau. Essayez quand même, Monsieur POUTOU, de ramasser. Vous êtes la personne qui parle le plus ici dans tout le Conseil. Souvent, vous répétez.

**M. Philippe POUTOU** : En nombre d'interventions, j'imagine bien que je suis celui qui parle le plus, mais en temps de parole, au total, je ne suis pas sûr, parce que je pense faire des interventions plutôt courtes. Là, c'est pour répondre à Véronique FERREIRA. Pourquoi la solution de louer le terrain n'est pas possible ? Je ne dis pas qu'il ne faut pas donner des moyens, mais après, j'insiste quand même, même si FORD, c'est un autre problème politique, quand le terrain n'appartient plus à la collectivité, si les autres ne jouent pas le jeu, si, par exemple, l'entreprise en question ne crée pas les emplois prévus et puis, pour une raison ou pour une autre, elle déçoit et ne respecte pas ses engagements, la collectivité... on l'a vu avec FORD notamment, et on va le voir certainement avec MAGNA parce que l'histoire de FORD n'est pas finie. Je pense que vous avez tous conscience que MAGNA, malheureusement, le scénario le plus probable, c'est la fermeture d'ici 2-3 ans, et la collectivité, elle est bloquée. Donc, du coup, soit il y a effectivement la possibilité de réquisitionner, de passer en force, auquel cas, il n'y aurait pas de conséquence et pourquoi pas vendre, mais à partir du moment où il n'y a pas cette possibilité-là, c'est un danger pour la suite. Je pense que le problème que l'on a, c'est celui-là. C'est cette sorte d'impuissance qui a d'ailleurs été reconnue quand même dans l'histoire FORD et pas que. Nous, c'est cette question-là que l'on pose. Étant donné l'impuissance publique derrière, pourquoi vendre et pourquoi ne pas juste prêter ou louer un terrain qui permet de garder la main quand même sur ces fonciers-là.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Il y a une raison précise, Monsieur POUTOU, c'est que la plupart des entreprises préfèrent acquérir parce que cela rentre dans leurs actifs plutôt que de louer et payer un loyer pour rien. On n'est pas seuls dans un jeu économique. Il y a le vendeur et l'acheteur. Donc, si une entreprise préfère acheter plutôt que louer, vous allez vendre parce qu'au moins, votre terrain va être occupé. Il va vous rapporter quelques taxes et créer des emplois plutôt que de laisser un terrain désertique.

Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Monsieur MORISSET. La délibération est adoptée.

**Majorité**  
**Abstention : Monsieur MORISSET**

**Contre : Monsieur POUTOU**

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Nous continuons. Donc, s'agissant de la Maison de l'emploi de Bordeaux – Association pour le développement local et de l'emploi.

**M. DELPEYRAT**

**(n°34) Maison de l'emploi de Bordeaux - Association pour le développement local et l'emploi - Association pour le développement des stratégies d'insertion Technowest - Année 2021 - Subventions pour action spécifique - Conventions - Décision - Autorisation**

**M. Stéphane DELPEYRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Je vais finir par culpabiliser. Je vais essayer d'aller très, très vite. On s'abstient sur cette délibération-là parce que l'on n'est pas d'accord avec la façon de faire. En fait, on est sceptique, et on n'y croit pas. C'est vrai que la question de la défense de l'emploi ou de la réinsertion, cela nous apparaît déconnecté des problèmes qu'il y a partout. C'est pour cela que c'est forcément en lien avec la situation, par exemple, les Papeteries de Bègles ou même ce qui va se passer à MAGNA. Comment cela se connecte tous ces problèmes-là parce que la question de créer des emplois ou de réinsérer, c'est aussi la question de comment on empêche les destructions d'emplois actuelles. On a l'impression que tout est saucissonné et que l'on parle d'emplois sans faire le lien avec les réalités sociales et politiques qui sont en plus dans le territoire.

Il y a aussi la question des liens avec les syndicats ou avec des associations. Cela aussi, ce n'est jamais très clair. La Maison de l'emploi, comme toutes ces structures-là d'aide à l'emploi ou à la réinsertion, on le voit aussi un peu plus loin avec les PLIE (Programme local pour l'insertion et l'emploi), ce sont toujours des liens avec des entreprises, mais ce lien unique, on sait que cela ne marche pas. C'est beaucoup plus compliqué que cela parce qu'il y a un rapport de force qui est tel que les entreprises ont plutôt tendance à faire un peu ce qu'elles veulent. Et les pouvoirs publics sont à côté de ces entreprises comme des serviteurs, sans moyens véritablement de contrôle derrière. La question aussi, c'est comment on fait de la Maison de l'emploi une structure qui se lie avec les syndicats, avec des associations, avec des collectifs qui bataillent pour la défense de l'emploi quelque part ou en tout cas ont des propositions à faire. C'est cela, c'est cette connexion avec tous les problèmes autour. Quand on discute de ces méthodes-là, oui, c'est vrai que cela apparaît comme des systèmes sans efficacité. C'est pour cela que l'on s'abstient. On ne vote pas contre parce que la préoccupation, on la partage, mais on ne partage pas la façon de faire, et puis, voilà encore une fois on pense que ce sont des situations qui sont relativement inefficaces.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? Marc MORISSET avec retard.

**M. Marc MORISSET** : Non, non pas avec retard. Je levais le bras depuis longtemps, mais vous avez regardé à votre droite. Je suis désolé.

Juste pour vous dire que je m'abstiendrai aussi. Encore une fois, il faut bien comprendre ce qui se passe. On est dans un effet cliquet. On ne comprend pas toujours ce qui se passe quand on ne met pas en place finalement une politique nationale. Donc, évidemment, que ce soient les métropoles, les régions, les départements ou même les communes, elles subissent une politique. Moi, je comprends qu'à un moment donné, il faut aussi faire intervenir dans ces groupements d'intérêt public tout ce qui est associatif et surtout des logiques politiques pour essayer de faire évoluer la création monétaire. Comment on met en place, aujourd'hui en France et dans les collectivités, une notion d'aide à l'émancipation des salariés à éventuellement trouver une autonomie, une liberté autrement que par un système qui les contraint à subir un emploi. Aujourd'hui, on voit bien que les expressions, quand on fait les sondages sur le revenu de base, c'est 60 % des gens qui sont prêts à changer de métier ou se mettre à mi-temps. Il n'y a pas une envie absolue aujourd'hui de se contraindre dans la vie, à subir un métier que l'on n'a pas choisi complètement. On s'adapte. Toute personne s'adapte au système. Évidemment, les collectivités ou ici cette délibération, les élus s'adaptent. Je pense qu'il faut travailler en amont sur cette notion de liberté et d'autonomie, ce qui fait qu'aujourd'hui, on pourrait retrouver au sens littéral la notion de citoyenneté. La citoyenneté vient de la liberté et de l'autonomie.

Je suis donc profondément déçu. On travaille toujours un petit peu en retard. C'est pour cela que je m'abstiendrai.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Stéphane DELPEYRAT.

**M. Stéphane DELPEYRAT** : Pour répondre à Philippe POUTOU, lui donner peut-être quelques éléments. Je suis assez surpris de cette vision qu'a aussi exprimée à l'instant Marc MORISSET parce qu'en réalité, ces maisons de l'emploi, ces PLIE travaillent justement sur le terrain pour accompagner des jeunes ou des moins jeunes dans un choix professionnel, une orientation. Ce que j'ai entendu à l'instant m'étonne un peu. Ils ne travaillent pas pour des entreprises, ce n'est pas MANPOWER dont on parle là. Ce sont justement des missions locales, un travail d'insertion qui est fait avec le monde associatif. C'est de cela dont nous parlons là. J'ai l'impression que vous nous parlez de sociétés d'intérim. Je suis un petit peu surpris quand même par cette vision des Maisons de l'emploi et du travail qui est fait par les PLIE.

Quant à l'efficacité, Philippe, sur des chiffres de parcours PLIE, on a quand même sur des personnes qui étaient relativement éloignées de l'emploi des retours parcours à l'emploi avec 80 % de succès. Donc dire que tout cela est totalement inefficace me paraît un petit peu injuste pour les personnes qui travaillent sur le terrain pour accompagner les demandeurs d'emploi.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Deux abstentions, Monsieur MORISSET et Monsieur POUTOU. Est-ce qu'il y a d'autres abstentions ? Non. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

**Unanimité des suffrages exprimés**  
**Abstention : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU**

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

C'est Madame MELLIER qui prend la succession.

**Mme Claude MELLIER** : Monsieur DELPEYRAT : Représentation de Bordeaux Métropole au sein du Conseil culturel de l'Université Bordeaux Montaigne – Décision – Autorisation.

**M. DELPEYRAT**

(n°35) Représentation de Bordeaux Métropole au sein du conseil culturel de l'Université Bordeaux Montaigne - Décision - Autorisation

**M. Stéphane DELPEYRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Oui, Monsieur Patrick BOBET.

**M. Patrick BOBET** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais vous proposer une autre candidature, celle de Simone BONORON qui était élue à Talence, qui est très investie dans ce milieu, qui pourra apporter toute son expertise, son expérience, son envie de faire. C'est notre proposition. Nous souhaiterions, pour une fois, être entendus sur cette proposition-là.

Merci. Simone BONORON, élue de Talence qui est Conseillère métropolitaine, bien évidemment.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce que quelqu'un souhaite un vote à bulletin secret ? Non. Tout le monde accepte un vote à main levée ? Donc, il y a la candidature d'un côté de Simone BONORON, et de Monsieur Baptiste MAURIN. Pour Simone BONORON, qui vote pour ? Vote pour Monsieur Baptiste MAURIN, qui vote ? Je pense que Baptiste MAURIN est désigné.

#### **Majorité Désignation effectuée**

**Contre : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BONORON, Madame BOZDAG, Monsieur CAZABONNE, Monsieur CAZENAVE, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Madame DUMAS, Monsieur DUPRAT, Madame FAHMY, Monsieur FLORIAN, Monsieur GARRIGUES, Madame HELBIG, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MARI, Monsieur MILLET, Madame MILLIER, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur PEScina, Monsieur POIGNONEC, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Madame SABOURET, Monsieur SALLABERRY, Monsieur SUBRENAT, Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY**

**Mme Claude MELLIER** : La 37, **Monsieur DELPEYRAT** : Dispositifs de soutien et mobilisation pour lutter contre la précarité étudiante et améliorer les conditions de vie des étudiants – Décision – Autorisation.

**M. DELPEYRAT**

**(n°37) Dispositifs de soutien et mobilisation pour lutter contre la précarité étudiante et améliorer les conditions de vie des étudiants - Décision - Autorisation**

**M. Stéphane DELPEYRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Qui souhaite la parole ? **Monsieur BOBET**.

**M. Patrick BOBET** : Merci. Je serai très bref, bien sûr. **Stéphane DELPEYRAT** a dit l'essentiel de ce que j'avais pu évoquer en commission. On a tous des relais dans le monde étudiant. J'en ai très personnellement par des petites filles et un petit-fils qui sont investis ici à Bordeaux. J'entends ce qu'ils me disent. Beaucoup d'amis, de bons éléments, de bons étudiants ont décroché pour un certain nombre problèmes d'isolement, problèmes psychologiques, problèmes de logement, problèmes de précarité plus générale. Je crois que c'est une bonne occasion peut-être de réaffirmer ceci et de pousser dans ce sens-là. La précarité alimentaire, on la connaît, mais elle est prise en charge de manière très variée et assez efficace, me semble-t-il. Cette précarité-là n'est pas assez prise en charge, j'en suis convaincu. Je crois qu'il faut que l'on insiste vraiment dans cette dynamique-là, cette prise en charge mentale et psychologique des étudiants qui décrochent et qui, malheureusement, seront à la dérive dans les semaines, dans les mois, dans les années qui viennent, et ce sera un élément de plus négatif. Merci de bien le prendre en compte.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Nous partageons tous vos propos.  
**Monsieur ESCOTS**.

**M. Olivier ESCOTS** : Merci **Monsieur le Président**, mes chers collègues. Nous allons voter cette délibération, mais quand même elle intervient dans un contexte pour le moins incongru. Jamais, notre pays n'a été aussi riche, la fortune des plus grandes familles françaises est passée en l'espace de 4 ans de 500 milliards à près de 1 000 milliards d'euros. D'un autre côté, niveau local, on intervient face à la précarité étudiante alors que l'on voit bien que la richesse est là, mais elle est ailleurs. On sait très bien que, face à cette précarité, de nombreux leviers peuvent être activés comme l'augmentation des bourses étudiantes même si elles sont imparfaites et mériteraient d'être remplacées par de nouveaux dispositifs.

Autre levier, la construction massive de logements étudiants afin d'arrêter le marché privé qui ne cesse de spéculer. La baisse du prix des repas au CROUS (Centre régional des œuvres universitaires et scolaires) comme cela a été fait durant la crise, et enfin, pour ce qui nous concerne particulièrement, revenir à un tarif jeune étudiant qui pèserait moins sur les budgets des familles et des étudiants.

On le voit, autant de leviers qui sont à portée de main, qui peuvent être actionnés dans les plus brefs délais. Et tout cela implique et demande des choix politiques forts en allant chercher l'argent là où il existe. Par exemple, en revenant sur les choix fiscaux qui ont été mis en place ces dernières années, et qui ont largement amputé les moyens financiers de la Nation et aussi de nos collectivités.

Il n'y a aucune fatalité dans ce que nous vivons, cela revêt d'abord et avant tout de choix politiques qui, aujourd'hui, nous sont imposés par la doctrine libérale.

Ces remarques faites, nous voterons pour cette délibération. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Madame FAHMY.

**Mme Anne FAHMY** : Merci Monsieur le Président. Je ne vais pas revenir sur les propos qui ont été faits. Nous aussi, nous allons soutenir cette délibération, mais j'avais une autre proposition à vous faire. Je voudrais rebondir un tout petit peu sur les propos de Monsieur ESCOTS, peut-être. Les initiatives n'ont pas été seulement locales pour agir sur la précarité étudiante. Le Gouvernement a pris plusieurs mesures : une aide de 200 euros, 20 000 jobs étudiants, la garantie jeune, le repas à un euro et pas seulement pour les étudiants boursiers tout au long de l'année dernière, les frais d'inscription gratuits, je n'y reviendrai pas plus longuement. Nous, ce que nous voulions vous proposer, c'est peut-être de ne pas faire à chaque fois des dispositifs expérimentaux. Les appels à projets, c'est très bien, mais ce que vous proposez aujourd'hui, c'est de participer à un observatoire territorial de la santé des étudiants. Je voudrais dire que nous partageons également les propos de Monsieur BOBET sur cette préoccupation majeure de la charge mentale et psychologique des étudiants. Et pourquoi ne pas réfléchir plutôt à compléter des dispositifs qui sont mis en place et qui peuvent être complétés au bénéfice de nos étudiants. Par exemple, Bordeaux Métropole pourrait compléter l'initiative de l'État pour lutter contre la souffrance psychologique puisque, je ne sais pas si vous savez, mais il y a actuellement depuis le mois de février un chèque psy qui permet aux étudiants de pouvoir consulter gratuitement un psychologue, et l'efficacité d'un dispositif auprès d'un spécialiste, c'est 4 à 5 semaines. Donc, peut-être que Bordeaux Métropole pourrait réfléchir également pour compléter le dispositif, offrir peut-être deux séances supplémentaires et ainsi avoir un dispositif complet au bénéfice de la santé mentale de nos étudiants. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Stéphane PFEIFFER.

**M. Stéphane PFEIFFER** : Merci Monsieur le Président. Pour le groupe Écologie et Solidarités, bien sûr, on votera pour cette délibération, d'abord, parce que l'on considère que la jeunesse, elle est au cœur des transitions, elle est au cœur de notre avenir et qu'il est bien évidemment indispensable de la soutenir.

Les derniers rapports du GIEC (Groupement Intergouvernemental d'experts sur les évolutions du climat) montrent que nous avons de quoi nous inquiéter pour l'avenir. D'ailleurs, 75 % des jeunes expriment aujourd'hui une vraie crainte pour le futur. On ne peut pas accepter cette situation.

La période de Covid a renforcé les difficultés que peuvent rencontrer les jeunes et les étudiants. On l'a dit : abandon d'études, précarité alimentaire. Les étudiants n'avaient plus leur job habituel et leur protection sociale est aujourd'hui largement insuffisante. Détresse psychologique, près d'un étudiant sur 5 se déclare en situation de détresse psychologique.

Notre responsabilité collective est donc d'accompagner cette jeunesse. On le fait via la construction de logements étudiants comme l'a rappelé Stéphane DELPEYRAT. On l'a fait sur la précarité alimentaire avec le recours au FAJ (Fonds d'aide aux jeunes) et les dispositifs que propose le FAJ.

Notre groupe est intervenu dans un Conseil précédent pour insister sur la nécessité d'investir davantage auprès des étudiants. C'est chose faite, et nous nous félicitons de cette délibération.

Je terminerai jusque quand même en disant, Madame FAHMY, et je m'en excuse, mais l'action du Gouvernement est quand même largement insuffisante. Les repas à un euro, c'est terminé. Les aides sociales n'ont pas été augmentées pour tous les étudiants. Il n'y a pas plus d'étudiants qui en bénéficient. Il y a encore des difficultés à s'inscrire dans l'enseignement supérieur cette année. Ce sont des situations qui ne sont pas acceptables. On a vraiment là besoin d'un investissement massif dans l'Enseignement supérieur et les aides sociales étudiantes.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ?  
**Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : On s'abstient, nous, sur cette délibération. On a bien lu la délibération, ce n'est pas comme si on ne la lisait pas. On a lu que des choses étaient faites, pas mal de choses sont faites même, mais on voudrait poser non pas juste l'idée que ce n'est pas assez, parce que c'est facile à dire que ce n'est pas assez, que l'on peut toujours faire plus. Au regard de la gravité de la situation, c'est vrai que finalement, la délibération apparaît dérisoire. On est bien conscient que ce n'est pas juste la Métropole ou pas juste les collectivités territoriales qui peuvent répondre aux difficultés de plus en plus importantes du côté de la jeunesse et des étudiants. Cela a été dit tout à l'heure, il y a la question de la politique gouvernementale qui n'est pas du tout adaptée à la situation et même plutôt aggrave la situation des jeunes. On est conscient de tout cela, mais cela pose quand même le problème de comment les collectivités locales... là, c'est la Métropole, mais aussi en lien avec le Département, en lien avec la Région, en lien avec les communes qui seraient parties prenantes, c'est d'arriver à mettre en place une politique qui soit beaucoup plus efficace. Je lisais le début de la délibération en plus. Il y a des chiffres qui sont quand même particulièrement inquiétants : 50 % des jeunes sont inquiets pour leur santé mentale, 30 % des jeunes ont renoncé aux soins. 35 % des jeunes de 18 à 24 craignent de ne pas pouvoir faire face à leurs dépenses de logement en 2021. On est face à une situation très grave.

Après, comment on y répond. Par exemple, sur la santé, quelles sont les réponses sur la santé ? Quelles sont les réponses en lien avec l'ARS (Agence régionale de santé) ou avec d'autres structures de santé ? On voit bien qu'il y a un problème politique de fond qui est posé, et on voit bien que ce n'est pas juste une réponse à apporter de la part des collectivités territoriales, mais qu'il y a une politique de fond.

Cette délibération semble passer un peu à côté. C'est pour cela que l'on fait le choix de s'abstenir justement pour essayer de souligner ce qui nous apparaît largement insuffisant.

Je finis sur une lecture d'une note que je suis censé vous lire parce que l'on m'a demandé de le lire. C'est pareil, c'est une analyse d'une partie de la délibération. Je cite :

*« La précarité étudiante s'est aggravée durant la crise sanitaire, mais elle est surtout plus visible aujourd'hui. Évidemment, les files d'attente devant les associations d'aide alimentaire ont choqué beaucoup de monde ainsi que le manque de réponse de l'État, mais la réalité est que la misère des étudiants s'amplifie depuis des années et que le quinquennat a commencé par une baisse de 5 euros d'APL (Aide personnalisée au logement), on le rappelle quand même, qui était l'allocation essentielle pour les étudiants et les étudiantes.*

*À Paris, par exemple, des lieux sont ouverts pour la distribution alimentaire. C'est une revendication que nous portons. À Toulouse, plus de 900 clés 4G ont été distribuées. C'est aussi une revendication que l'on peut porter notamment pour lutter contre la fracture numérique.*

*Il y a la prise en charge des loyers pour les étudiants. Tous les étudiants ne sont pas en logement CROUS, même les boursiers n'y ont pas toujours accès du fait du manque de logement CROUS. La Métropole doit pouvoir investir massivement dans les logements... », c'est abordé dans la délibération, et nous, on pense qu'il y a une politique aussi de loyer, de voir comment on ne peut pas freiner ou bloquer les loyers qui permettraient justement à pas mal de jeunes de se loger dans des conditions un peu plus confortables.*

*« Aussi, il faudrait rappeler que la solidarité s'exerce principalement entre étudiants... ». C'est le constat que l'on fait aujourd'hui. « Beaucoup d'associations et de collectifs se sont créés », heureusement. « Les étudiants s'organisent pour l'aide alimentaire et la distribution. Des associations et des collectifs se sont créés aussi pour lutter contre l'isolement social pendant les confinements successifs ». Il faudrait aussi souligner l'importance de cette mobilisation-là, et puis voir comment les pouvoirs publics peuvent coordonner encore plus avec cette mobilisation-là.*

Au vu du manque d'ambition de ce plan qui propose, en partie en tout cas des études, pour des effets à long terme, on s'abstient et on demande à ce que la Métropole s'engage de suite à apporter de l'aide aux étudiants précaires sur la forme de plan d'urgence. La Métropole, en tant qu'institution politique, peut s'engager notamment par des motions pour une allocation d'autonomie universelle que l'on pense être une réponse assez fondamentale qui commence à se pratiquer dans d'autres endroits.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Avant de donner la parole à Stéphane, je pense que Stéphane DELPEYRAT sera d'accord avec cette idée de Madame FAHMY. C'est un chantier permanent de soutien à la vie étudiante qui doit être actualisé, doit être enrichi. Un plan qui me paraît très important, c'est le logement. On augmente la production de logements, ces derniers temps, avec l'État, mais on doit faire un effort encore supplémentaire pour offrir du logement accessible à nos étudiants. Stéphane DELPEYRAT.

**M. Stéphane DELPEYRAT** : Oui, merci Président. Je vous remercie pour l'ensemble des interventions. On voit bien que finalement, et je m'en félicite, la préoccupation est partagée. Nous avons, à un titre ou un autre, tous en tête les difficultés de cette jeunesse et de cette jeunesse étudiante.

Il y avait au fond deux questions, c'est « L'intervention est-elle bien adaptée ? Quelles sont les modalités ? » et puis « Est-elle suffisante ? » Suffisante, sans doute jamais, mais rappelons que 50 euros par personne via la CAF (Caisse d'allocations familiales) alloués par la Métropole, 67 000 foyers très modestes en ont bénéficié dont l'ensemble des étudiants et des étudiantes, bien entendu, dans cette situation. Un plan pauvreté signé par la Métropole avec un volet alimentaire en direction des jeunes et des étudiants a été adopté en mai 2021 pour un montant de 125 000 euros. À travers le contrat que nous avons avec les bailleurs, le CROUS et la Région, c'est 6 000 logements étudiants conventionnés qui ont été décidés pour faire passer le nombre de logements disponibles pour les étudiants de 8 à 12 places pour 100 étudiants. C'est en février 2020. Et enfin, la tarification solidaire dans les transports dont j'ai parlé. Ce n'est peut-être jamais suffisant, mais en tout cas, c'est déjà très important l'effort qui est fait.

Madame, pour vous répondre sur le complément à l'État, c'est au fond « Que voulons-nous faire à travers ce dispositif ? » Vous avez raison, ce serait une des modalités. Nous y avons réfléchi et il nous a paru, après discussions aussi avec les acteurs de terrain, que finalement, ce dispositif fonctionnait tel qu'il était aujourd'hui. L'État peut, s'il le souhaite d'ailleurs, le consolider, mais le problème est un petit peu différent. Le problème est justement d'aller chercher via un réseau associatif de proximité des jeunes qui peut-être n'iront pas dans ces dispositifs-là. Nous cherchons plutôt à être complémentaires que d'abonder quelque chose qui est déjà en place et qui fonctionne. Voilà la raison de notre choix.

Je voudrais dire aussi à Monsieur BOBET que sa préoccupation sur la santé est tout à fait la nôtre et que nous veillerons dans les appels à projets à ce qu'il y ait une priorisation de ces questions. Après, cela dépendra des projets aussi que les acteurs remonteront, mais en tout cas, nous partageons tout à fait cet avis, et nous serons très vigilants sur ce point.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. J'ai noté donc l'abstention de Monsieur POUTOU. Et pour tous les autres, c'est un vote favorable ? Oui, je vous en remercie.

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

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 38 : Collecte et traitement des Ordures ménagères – Rapport sur le prix et la qualité du service public 2020 et rapports des concessionnaires – Avis et information. Délibération présentée par Monsieur LABESSE.

**M. LABESSE**

**(n°38) Collecte et traitement des Ordures ménagères (OM) - Rapport sur le prix et la qualité du service public 2020 et rapports des concessionnaires - Avis et information**

**M. Patrick LABESSE** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, Monsieur LABESSE de tout votre travail, et merci aussi, vous avez eu raison tout à l'heure de saluer nos services. Il fallait le faire.

Qui souhaite intervenir ? Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Pour être franc ou honnête, on n'a pas lu les 350 pages du rapport. On n'a pas eu le temps. Mais par contre, on l'a transmis à des gens qui travaillent à la collecte et au nettoyage. Même s'ils n'ont certainement pas tout pu lire, je vais vous lire quelques lignes de commentaires. Cela permet en tout cas de porter un peu une parole de ce côté-là. Donc, je lis. Je lis cette note :

*« Pour ce qui est de la collecte, on est surpris de voir une baisse des tonnages en 2020 liée peut-être au confinement. Surpris parce que les collègues signalent plutôt une augmentation. Il y a plein de nouveaux logements qui sortent de terre et la population de la Métropole explose. Il est vrai que 3 secteurs supplémentaires ont été créés. Donc, il faudra suivre cela de près, notamment sur Bordeaux où ce sont des milliers de logements qui sont en train d'être construits.*

*On rencontre plusieurs problèmes dans le service : manque de véhicules, pannes très fréquentes et beaucoup de problèmes, cet été, liés au manque d'effectifs. On voit d'ailleurs dans le document une baisse du budget 2020 par rapport à 2019 sur l'acquisition de matériels*

*roulants. C'est même noté page 51.*

*Pour ce que l'on voit sur le terrain, on regrette un recours important aux sous-traitants, notamment les bornes à verre qui sont ramassées par VEOLIA et plus par la Métropole. On ne sait pas si c'est 100 %, mais sur le Sud de la Métropole, on ne croise que des camions VEOLIA sur les bornes à verre.*

*Globalement, nous soulignons des dysfonctionnements liés au manque d'effectifs et au manque de moyens, mais visiblement, c'est en discussion entre les syndicats et la Direction. Donc, gros suspens pour la suite. »*

Voilà, c'étaient quelques commentaires de collègues qui travaillent sur le terrain.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur TROUCHE.

**M. Jean-Marie TROUCHE** : Merci Monsieur le Président, mes chers collègues. Nous souhaitons déjà, dans un premier temps, nous associer au témoignage de reconnaissance vis-à-vis du personnel qui a assuré la continuité de la collecte pendant la période d'incertitude des mois de mars-avril 2020, et qui a contribué à entretenir le moral des populations.

Comme nous avons bien observé comme vous dans le rapport, que nous sommes en retard sur notre tableau de marche sur la réduction des déchets et sur un certain nombre d'indicateurs, le volume global, la valorisation en matière et le stockage, nous sommes évidemment très impatients de connaître vos propositions pour progresser et rallier si possible sur ces indicateurs. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur ALCALA.

**M. Dominique ALCALA** : Merci Monsieur le Président, mes chers collègues. Je souhaitais intervenir ayant été Vice-président en charge de la collecte et du traitement des déchets jusqu'au mois de juillet 2020. Donc, j'ai pu participer à ce programme de collecte des déchets.

J'ai pu assister, parfois à 5 heures du matin, au départ des agents au début notamment de la pandémie et du confinement, et c'est vrai qu'ils partaient sans protection, car nous n'avions aucun masque à leur donner. Nous avons réussi par des échanges, à calmer un peu cette situation avant que les masques n'arrivent.

Pendant le confinement, quand nous nous étions tous plus ou moins chez nous, tranquillement au chaud, eux étaient sur le terrain pour collecter les ordures ménagères, c'était la poursuite du service public, et assurer ainsi une sécurité sanitaire dans la Métropole. Imaginons que l'on ne collecte pas les ordures ménagères pendant plusieurs semaines ou mois, dans quel état donc sanitaire aurait été la Métropole ? Je tiens effectivement à m'associer à vous, Monsieur le Vice-président, cher Patrick LABESSE, mes chers collègues, pour reconnaître l'engagement de tous ces rieurs et autres professions dans nos services et qui ont permis de poursuivre la mission de service public qui est la nôtre.

Au niveau du bilan, je crois que grâce à l'engagement du service, de l'ensemble du service de la collecte, le bilan était déjà relativement bon en 2014 par rapport aux autres collectivités. Je crois que ce bilan est encore relativement bon en 2020 par rapport à beaucoup d'autres collectivités. Bien sûr qu'il y a une nécessité d'amélioration et de rechercher de nouvelles

actions, mais l'objectif que l'on souhaite, que vous souhaitez atteindre, sera certainement difficile. La marche est très haute, et obtenir ce -15 %, sera je crois, un challenge difficile.

Les mentalités, cependant, ont changé dans la population et les comportements ont évolué. Bientôt, va se mettre en place le tri des plastiques légers, puis celui sur les bio-déchets. Effectivement, il y a une demande même de la population qui est parfois un peu choquée de voir ces bio-déchets partir dans le bac gris à l'incinération où effectivement, ce n'est pas d'un rendement énergétique important puisque les bio-déchets, c'est avant tout de l'eau.

C'est vrai qu'également, nous avons privilégié sur la Métropole l'incinération par rapport à d'autres méthodes de traitement plutôt que notamment à l'enfouissement. Le bilan financier est bon. Effectivement, il est positif, ceci grâce à l'augmentation de la TEOM (Taxe d'enlèvement des ordures ménagères) il y a quelques années, et puis, effectivement la négociation pour le traitement et le tri des déchets au niveau de Bègles, a permis d'abaisser fortement le coût. Ce budget ainsi est en équilibre même positif et ne mérite pas, n'a pas besoin, d'avoir recours au Budget principal.

Je crois que la Métropole, même si des améliorations doivent se faire, est assez exemplaire dans le traitement d'ensemble et la collecte des déchets. Je vous souhaite, Monsieur le Vice-Président, beaucoup de courage et beaucoup d'investissements pour arriver à obtenir cette baisse globale des ordures ménagères sur notre Métropole, ce qui réjouira certains de nos collègues qui, je m'en souviens, critiquaient à une époque cette action.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ?  
Oui, **Madame FAHMY**.

**Mme Anne FAHMY** : Merci **Monsieur le Président**. Je n'avais pas prévu d'intervenir, mais finalement cela va monter les statistiques sur le taux de participation des femmes dans cette assemblée. Je voudrais réagir un tout petit peu sur ce bilan 2020. Je pense qu'il n'y a qu'une chose à dire sur un rapport annuel 2020, c'est comme vous l'avez fait très bien, c'est remercier toutes les équipes qui ont assuré la continuité du service public. Sur 2020, il n'y a rien d'autre à dire. Les chiffres sont forcément un peu différents de ceux des autres années. Il faut quand même dire que le bilan, non, n'est pas si bon que cela si on reprend jusqu'en 2014. Il y a un groupe de travail qui travaille très bien. D'ailleurs, je voudrais en profiter pour remercier les services. C'est un travail fastidieux qui prend pas mal de temps à tous ceux qui y participent. Plus d'élus encore peuvent y participer puisque nos travaux ne sont pas finis, et on ne peut pas dire que la loi climat n'est pas assez ambitieuse et dire sans cesse que les lois déchets ont des objectifs trop ambitieux. Il faut être cohérent.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole sur ce rapport d'information ? Patrick, tu veux compléter ?

**M. Patrick LABESSE** : Juste un mot pour dire que si on parle de baisse de quantité de déchets, c'était au ratio par habitant. Effectivement, au global, il est un peu plus élevé.

Les problématiques sur le matériel, elles sont prises en considération. Il y a des plans de changement sur le matériel qui sont prévus, il ne faut pas, non plus, voir tout en noir.

Quant au bilan et aux contraintes, de toute façon, nous allons avoir des contraintes qui nous sont imposées par la loi. Je vous rappelle que la TGAP (Taxe générale sur les activités polluantes) va augmenter fortement, et que donc nous avons l'obligation de travailler sur une diminution forte des déchets et sur leur traitement, sinon les coûts risquent de devenir assez exponentiels pour la Métropole.

Je remercie en tout cas effectivement tous les élus qui sont ici présents et qui travaillent à mes côtés sur le plan déchets parce qu'il y a un vrai enjeu et j'espère que l'on vous proposera, à vous, Monsieur le Président, et à l'ensemble de l'assemblée, un plan à la hauteur de la Métropole. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de nouveau et toute l'assemblée salue notre personnel.

### **Communication effectuée**

**Mme Claude MELLIER** : N° 70, **Monsieur GARNIER** : Plans locaux pour l'insertion et l'emploi de la Métropole bordelaise – Programmes d'actions spécifiques sur la clause d'insertion dans la commande publique pour l'année 2021 – Conventions – Décision – Autorisation.

#### **M. GARNIER**

**(n°70) Plans locaux pour l'insertion et l'emploi (PLIE) de la Métropole bordelaise - Programmes d'actions spécifiques sur la clause d'insertion dans la commande publique pour l'année 2021 - Conventions - Décision - Autorisation**

**M. Alain GARNIER** présente le rapport.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? **Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : Relativement rapidement parce que cela rejoint la discussion que l'on a eue précédemment sur la Maison de l'emploi. Nous, ce que l'on a compris, ce n'est quand même pas tout à fait pareil. **Stéphane DELPEYRAT** avait répondu que les PLIE et les Maisons de l'emploi n'étaient pas des boîtes d'intérim. Ce sont juste des recrutements dans des services ou dans des associations. Cela s'adresse quand même - en tout cas, la Maison de l'emploi - à des entreprises privées. Il y a une phrase d'ailleurs dans la délibération qui dit que « c'est au service des entreprises recruteuses du territoire ».

C'est vrai que quand on lit les délibérations, on a une difficulté. Enfin, en tout cas, nous, je ne sais pas les autres, mais nous, on a une difficulté à comprendre concrètement de quoi il s'agit. On comprend l'idée générale de faire face à la précarité et d'être un service qui aide, qui fait le lien entre des gens qui sont écartés des emplois et puis comment les réinsérer. Donc, cela, on comprend, mais après, effectivement, concrètement, à qui cela s'adresse ? Quels types de contrats ? Cela parle de CDI (Contrat à durée indéterminée), cela parle de CDD (Contrat à durée déterminée). Cela parle de taux de réussite au bout d'un moment sur un emploi qui serait relativement stable, et encore cela reste toujours relatif. On a une difficulté à apercevoir précisément cela. Je le redis là, comme tout à l'heure, c'est la question de l'efficacité. Ce n'est pas de dire que cela ne sert à rien, mais cela reste quand même globalement inefficace au regard de la situation de précarité. Aujourd'hui, la plupart des entreprises aggravent la précarité. Comment les collectivités font face à cela ? Cela suppose des outils très importants, et cela suppose aussi, à un moment donné, d'arriver à imposer à des entreprises le respect d'une réglementation du travail. Ce sont aussi ces rapports-là, comment ils sont ?

Et puis, pour finir, le problème que l'on peut se poser directement, c'est comment les collectivités territoriales ne peuvent pas, elles, directement renforcer les recrutements ? Je sais qu'il y a beaucoup de difficultés à discuter. On peut reconnaître qu'il manque du monde, mais après reconnaître qu'il faudrait embaucher, c'est plus difficile. Une des meilleures réponses à faire, c'est finalement redévelopper, faire des plans d'embauche dans les services publics, dans tous les services des collectivités, recruter, renforcer les effectifs, assurer les formations. On pourrait penser qu'il y aurait une certaine forme d'efficacité à travers la Maison de l'emploi ou des PLIE puisqu'il s'agirait justement de remettre en place les services publics qui ont disparu ces dernières années.

En plus, on sait qu'il y a une véritable souffrance au travail qui est liée au manque d'effectifs, que ce soit dans les services administratifs ou les services de terrain. Il y a pas mal d'élus qui rendent hommage à la continuité de service public, notamment dans la collecte et le ramassage des déchets, OK, ils sont contents des hommages. C'est un peu comme le personnel soignant qui était très, très, très content des applaudissements tous les soirs à 20 heures pendant toute une période, mais qui galère et puis qui continue à galérer, qui est toujours aussi mal payé, et il manque toujours du monde. À un moment donné, ce n'est pas juste des hommages, c'est aussi poser et discuter concrètement de comment on s'assure effectivement à la fois de soulager les conditions de travail de toutes celles et tous ceux qui travaillent dans les services publics, mais vraiment de remettre du service public pour faire face à tous les problèmes urgents du moment.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Non. **Monsieur POUTOU**. Quel est votre vote ? Abstention. Est-ce qu'il y en a d'autres ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

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

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

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 80, **Monsieur TOUZEAU** : Modification des tarifs 2021 du Service public industriel et commercial en charge de l'aménagement, la gestion et de l'exploitation des équipements fluviaux de Bordeaux Métropole – Décision – Autorisation.

**M. TOUZEAU**

**(n°80) Modification des tarifs 2021 du Service public industriel et commercial (SPIC) en charge de l'aménagement, la gestion et de l'exploitation des équipements fluviaux de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation**

**M. Jean TOUZEAU** présente le rapport.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? **Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : Rapidement parce que, franchement, à force, je me sens de trop. On s'abstient sur la délibération. On avait une question. D'après ce que l'on a compris, cela ne concerne pas les gros paquebots de croisière, cela concerne ce que l'on appelle les « croisières fluviales », c'est cela ? Cela aurait été les paquebots, nous, on est toujours sur l'idée d'interdire ces gros paquebots d'arriver à Bordeaux.

Sur la question des bateaux de croisière, c'est une sorte de question que l'on voulait poser parce que l'on comprend bien l'importance de réduire les redevances ou de les annuler, mais on voulait poser le problème des contreparties. Est-ce que ce n'est pas à la fois le soutien à une activité économique et en même temps l'occasion de dire « On veut bien vous soutenir, mais à côté de cela, on voudrait discuter aussi des questions environnementales et de mettre en place des mesures qui permettent de limiter les pollutions ». On sait que certaines choses se font en ce moment. Mais cela ne se fait spontanément non plus. Voilà, on voulait poser ce problème-là. Les redevances, pourquoi pas, parce que ce n'est pas toujours si simple que cela. Il y a des sociétés qui s'en sortent quand même pas mal malgré la crise du Covid. À côté de cela, d'exiger des contreparties écologiques en échange avec des exonérations.

**M. Jean TOUZEAU** : Je peux répondre Monsieur le Président ?

**M. le Président Alain ANZIANI** : Attendez, on va voir s'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir ? Non, pas d'autres interventions ? Monsieur le rapporteur.

**M. Jean TOUZEAU** : C'est ce que nous souhaitons un petit peu dans cette année à venir, l'observation, et puis également nous voulons travailler sur le schéma de développement du fleuve. Nous avons évoqué effectivement hier la question des équipements fluviaux et puis essayé de travailler et prendre en compte les différentes dimensions qui ont été évoquées et faire un certain nombre de propositions après une observation sur cette année 2022.

Voilà en réponse ce que je peux vous apporter.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU. Qui vote contre ? Personne ? La délibération est adoptée.

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

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 81 qui, en l'absence de Monsieur BLANC, sera présentée par Madame CASSOU-SCHOTTE. Cette délibération : Préparation de l'avenant n° 1 au Programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) de l'Estuaire de la Gironde 2016-2021 – Approbation des actions sous maîtrise d'ouvrage et co-maîtrise d'ouvrage Bordeaux Métropole – Décision – Autorisation.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** P/

**M. BLANC**

**(n°81) Préparation de l'avenant n° 1 au Programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) de l'Estuaire de la Gironde 2016-2021 - Approbation des actions sous maîtrise d'ouvrage et co-maitrise d'ouvrage Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation**

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Madame CASSOU-SCHOTTE. Qui souhaite intervenir ? Monsieur SUBRENAT.

**M. Kevin SUBRENAT** : Bonjour tout d'abord, Monsieur le Président, mes chers collègues. Il y a 2 délibérations qui concernent cette fameuse compétence GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) que Bordeaux Métropole a prise par anticipation, il y a maintenant quelques années de cela, et je vous avoue ne plus comprendre exactement politiquement qui gère ce dossier. On a 2 délibérations qui concernent la GEMAPI, une qui est portée par Madame CASSOU-SCHOTTE, la Vice-Présidente, et une autre qui est portée par Monsieur BLANC. À la rigueur, on peut dire « Tant pis si un élu, surtout s'il appartient à l'opposition, ne comprend pas comment est géré l'organigramme métropolitain », mais ce qui me dérange le plus, c'est quand cela touche les agents.

On a quelques compétences comme cela qui ont été un peu dissoutes. Je ne retrouve pas la gestion des feux de forêt. Je ne retrouve pas la gestion du risque carrière. Je m'en étais ému, il y a quelques mois maintenant auprès de votre Directeur général des services. Il y a parfois quelques petits trous dans la raquette donc si on pouvait clarifier ce sujet notamment de la compétence GEMAPI, qui fait quoi, comment est-ce qu'elle est portée et quelle vision vous en avez ? Le risque inondation, il doit être bien sûr géré, c'est une des premières responsabilités du Président de l'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) ou du maire des 17 communes concernées, la protection des biens et des personnes. Mais en fonction de la vision que l'on en a, notamment de l'aménagement de notre territoire, les choix que l'on fera et les orientations des futurs PAPI... Le premier PAPI que l'on a signé avec le SMIDDEST (Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde) était ce que l'on appelait un « PAPI pragmatique ». Il était question déjà de conforter l'existant avant d'avoir une vision plutôt à long terme et à longue échéance. Maintenant, une fois que l'on a bientôt réalisé... Regardez l'échéance, elle est en 2021. On est en 2021 et on passe le premier avenant. Les seules digues, pour le moment, qui ont été réalisées et confortées sont celles de Bordeaux Rive Droite, de Bordeaux à Bouliac.

D'ailleurs, il y a une petite avarie, il y a quelque temps, et on a un contentieux judiciaire. Ce serait intéressant d'accélérer ce sujet parce que derrière, il y a d'autres services qui ont une nécessité à développer leur projet, la mobilité et le SPIC (Service public industriel et commercial), et ils sont toujours bloqués par cet incident-là. Donc je vous invite, Monsieur le Président, à regarder peut-être de plus près et à prendre des décisions, savoir si on gèle concrètement cette digue et ces projets, ou est-ce qu'au contraire on accélère ces procédures.

Je reviens à mon PAPI. 2021, c'est le premier avenant que l'on prend. Il y a une seule digue qui a été réhabilitée. Je vous laisse imaginer l'ampleur de la tâche. Aujourd'hui, on ne parle plus d'une question de finances parce que l'on voit que, même en ayant budgétisé toutes ces actions, on a du mal à les réaliser. C'est d'abord une question de moyens au sein de Bordeaux Métropole, mais aussi d'échanges avec les pouvoirs publics et notamment les services de l'État. La DDTM (Direction départementale des territoires et de la mer), pour ne pas la citer, instruit tous nos dossiers et c'est parfois au gré des procédures qu'il y a de nouvelles aventures qui arrivent. La procédure a changé, il faut que la Métropole s'adapte. Là en l'occurrence, nous sommes dépendants du SMIDDEST. Le SMIDDEST a aussi muté progressivement par ces différents directeurs et on voit qu'il a du mal à prendre toute l'ampleur sur l'intégrité de son territoire, c'est-à-dire sur tout l'estuaire.

Je cite un exemple. 2014, 2015 ce fameux PAPI, on devait avoir très rapidement la pose de repères de crues. C'est simple, c'est une barrette que l'on met sur un mur et qui indique quel événement et quelle était la hauteur d'eau qu'il y avait dans cette rue. On est en 2021, ce projet date de 2015, on n'arrive toujours pas à mettre une barrette sur un bâtiment pour avoir ne serait-ce qu'une notion de l'eau qu'il y a eu à un instant  $t$ . Je pense que cette chimère entre la Métropole, les départements voisins parce qu'il y a aussi la Charente-Maritime, le SMIDDEST, est relativement lourde et compliquée. Le Territoire à risque inondation, le TRI, est porté par la Métropole. Je propose justement que la Métropole prenne, comme elle l'a fait en 2014 et 2015,

un petit peu les rênes de ce futur PAPI parce que là, on parle d'un avenant et tout le monde va être d'accord, je l'espère, de voter cet avenant. Maintenant, il faut se projeter dans les 10, 20, 30 ans prochains, savoir exactement ce que l'on veut faire de cette Métropole et ce serait l'objet du PAPI n° 2 j'imagine, peut-être qu'il s'appellera autrement d'ici-là. Mais dans tous les cas, j'ai appris que vous souhaitiez créer un COPIL (Comité de pilotage) GEMAPI. Je vous en remercie, mais je vous renvoie à mon intervention d'hier sur l'accumulation des COPIL. Est-ce que l'on a besoin systématiquement de créer un COPIL ? Vous êtes, pour moi, majoritaires, vous avez votre propre vision et votre souhait d'aménager le territoire. Je vous remercie de nous concerter, mais on souhaiterait réellement, avant de s'impliquer dans ce COPIL, savoir où vous voulez aller et quelle est la ligne politique ? Je vous remercie.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Vous savez, j'ai été rapporteur de Xynthia, des causes et des conséquences Xynthia au Sénat, donc je suis très sensibilisé à ces questions-là, et je considère qu'elles sont majeures. Elles sont à bruit bas pendant très longtemps, et quand évidemment la catastrophe arrive, c'est une catastrophe humaine, matérielle et économique qui est considérable, et je le répète toujours, nous sommes tout à fait concernés.

L'estuaire de la Gironde est un estuaire évidemment qui forme un entonnoir. Si demain, il y a des submersions comme on a pu voir au moment de Xynthia, cela va être une catastrophe supérieure à ce que nous avons vécu avec Xynthia, supérieure. Tous les spécialistes le disent, il faut absolument que l'on prévienne ce risque d'inondation. La compétence GEMAPI est très compliquée à mettre en œuvre parce qu'elle implique des sommes considérables, des solutions qui ne sont pas si faciles que cela, il y a des choix à faire. En tout cas, je suis tout à fait d'accord avec l'importance qu'il faut apporter à ce dossier. Je vois bien qu'il y a un problème de portage politique, je vais le régler. Je le réglerai même la semaine prochaine.

Je voudrais remercier Sylvie CASSOU-SCHOTTE d'avoir bien voulu prendre en charge ce dossier aujourd'hui. Merci à toi. Tu veux ajouter quelque chose ?

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Oui, simplement pour confirmer que je partage un peu les interrogations de Kevin SUBRENAT. Je le lui ai dit et je lui ai même affirmé, comme cela vient d'être dit par le Président, que nous avons tout à fait conscience de l'enjeu majeur de cette question-là. C'est pourquoi nous envisageons un Comité de pilotage, vous dites « un de plus », mais vous avez aussi identifié quelles sont quelquefois les difficultés. La GEMAPI dépend de l'eau, mais la GEMAPI travaille avec la nature, elle travaille avec le service technique, elle va travailler avec différents acteurs parce que cela concerne différents acteurs. À ce niveau-là de nos services pour être efficaces, mais aussi de la part des élus parce que vous êtes quand même un certain nombre d'élus à être confrontés de près - je vois aussi Monsieur COLÈS qui est devant moi, qui en sait quelque chose - vous êtes confrontés à cette problématique-là. Vous avez cette culture-là aussi qui peut être aidante, favorisante pour construire cette stratégie qui est absolument essentielle pour les années à venir.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Merci. Rapidement. Oui, je voterai pour évidemment travailler en amont sur tous les risques. Il faut s'y investir. Ce que je veux surtout souligner, c'est encore une fois la vision d'ensemble. Vous avez évoqué cela, Monsieur le Président, on est sur un entonnoir. Quand on commence à mettre des digues en amont et en aval, est-ce qu'on règle le problème des quais ? Non. On est exactement dans la même situation que si vous faites, au bord de l'océan, un château et puis d'un seul coup, vous laissez à droite et à gauche des ouvertures,

l'eau va partout et votre château, il est très vite démonté, détruit dès que vous avez une petite marée montante.

Aujourd'hui, on est sur du + 20 cm par rapport à Xynthia. Je crois que le GIEC a déjà alerté. Il faut encore alerter encore plus. 2100, c'était plutôt le GIEC français, +7°. 7° c'est quoi ? C'est de la dilatation des océans. Donc, ce n'est pas qu'une histoire de fonte. Évidemment, il y a de la fonte, surtout qu'il faut mesurer les fontes, et il faut regarder ce qui se passe, c'est avant tout sur le sol la grosse problématique. Et comme il y a des effets d'albédo et autres qui interviennent sur le Groenland, sur l'Antarctique et sur nos glaciers de territoire, on peut aujourd'hui définir quasiment ce qu'a été évoqué par une dernière étude de la couronne du Danemark, c'est en gros 2,20 m à 2,40 m en 2100. C'est absolument important. C'est très important, et aujourd'hui il y a des études qui estiment que l'on pourrait être sur du 1 m - 1,10 m sur des fortes tempêtes avec des conditions défavorables.

Moi, je crois qu'il faut le prendre vraiment à cœur ce problème. Je pense que là, on est vraiment encore en deçà. Je voterai pour évidemment, mais je pense que l'on est vraiment en deçà. On ne mesure pas les risques à la hauteur qu'ils doivent être mesurés. Je pense que de ce côté-là, il faut faire rentrer dans les COPIL et dans tout ce qui est le PAPI et autres des spécialistes et entre autres des associations qui sont déjà en alerte et qui dénoncent toute cette problématique du PPRI. Je pense que de ce côté-là, il faut être raisonnable. Il faut écouter ce que l'intelligence collective nous permet d'écouter.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur ESCOTS.

**M. Olivier ESCOTS** : Très rapidement. Comme l'a dit Sylvie, je siége au SMIDDEST pour représenter la Métropole. Monsieur MORISSET parlait de spécialistes, moi j'en profiterai pour saluer l'engagement des services sur ce sujet. Ils y passent beaucoup de temps, il faut les saluer. Kevin SUBRENAT et Sylvie CASSOU-SCHOTTE ont pu dire qu'il y avait un travail à faire sur le portage politique, et là vous avez annoncé des choses. Pour les jours qui viennent, il y a vraiment un travail de cohérence de représentation et comment on porte collectivement ce sujet.

Dernier élément, il y a un avenant simple aujourd'hui qui est présenté avec deux actions. Il y a un avenant plus important qui sera présenté au début de l'année 2022. Il pose aussi une validation à une échelle un peu plus haute et même nationale qu'au niveau du SMIDDEST.

On aura d'autres avenants sur le PAPI à venir notamment qui vont concerner les digues de la Presqu'île d'Ambès d'ici quelques mois.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Sylvie CASSOU-SCHOTTE.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Je pense que je n'ai rien à ajouter, simplement de dire que la complexité, elle est quelquefois de l'écart entre ce que nous savons par le rapport du GIEC et ce que nous pouvons mettre en œuvre. Il faut savoir aussi que l'on a une réglementation qui est très lourde. Avec l'État, il y a un petit temps, on va dire - et je l'ai évoqué encore hier avec le Préfet - un temps qui est, à mon sens, trop long entre ce que nous savons et ce que la réglementation nous permet aussi, et notamment au niveau du PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) effectivement, on est en deçà de ce que nous devrions avoir, j'en conviens. J'ai eu l'occasion de le dire hier et d'exprimer toute notre volonté d'avancer un peu plus rapidement sur tout cela.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Je n'en vois pas. Des votes contre ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

### Unanimité

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 83, **Monsieur ÉGRON** : Ouverture aux non-titulaires de postes de catégorie B et C.

**M. EGRON**  
(n°83) **Ouverture aux non titulaires de postes de catégorie B et C**

**M. Jean-François EGRON** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. **Monsieur POUTOU**.

**M. Philippe POUTOU** : Juste pour dire que l'on vote contre. C'est une position de principe que l'on a. Habituellement, on vote contre ce genre de délibération-là. Une position de principe qui rejoint une position de la plupart des syndicats. En fait, on considère que cela correspond à une dérive de la précarisation des effectifs même si, comme cela été précisé là, cela limite vraiment... On pense, de toute façon, que c'est un processus général de précarisation et nous, on est pour le recrutement de titulaires à 100 % quel que soit le poste et cela fait partie des batailles syndicales, comme je le rappelais. C'est pour cette raison-là que l'on vote contre la délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Oui, je vous en prie. **Fabrice MORETTI**.

**M. Fabrice MORETTI** : **Monsieur le Président**, juste pour expliquer ma position qui sera différente de celle de mon groupe. Sur cette question, je vais m'abstenir parce que je considère qu'en élargissant ce dispositif, cela participe à la casse du statut de la Fonction publique territoriale.

J'en profite pour redemander ce que nous avons demandé avec mes collègues à la commission RH (Ressources humaines) de pouvoir disposer d'un état des lieux précis et surtout de la présentation et de l'analyse des raisons pour lesquelles on ne trouve pas de fonctionnaires, par exemple, sur les postes de catégorie B ou bien sur des postes de catégorie C.

Cette manière de fonctionner ne permet pas aux agents qui sont bénéficiaires d'examens ou de concours de pouvoir avoir une progression dans l'établissement. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. **Monsieur EGRON**, vous voulez intervenir ?

**M. Jean-François EGRON** : Oui, quelques précisions. D'abord, comme cela a été dit, il s'agit de postes en tension. Personne ne découvre dans la Métropole aujourd'hui les difficultés que beaucoup de communes rencontrent pour pouvoir recruter et la Métropole n'échappe pas à cela. Je rappelle que ce sont des postes en tension, cela veut dire que si on ne recrute pas, on laisse des services en grande difficulté.

Les chiffres et pourquoi les choses comme cela. Alors le pourquoi, je viens de l'expliquer, la tension. Les chiffres aujourd'hui où on en est ? Les chiffres vont être évidemment communiqués à nos collègues tels qu'ils l'ont demandé.

Aujourd'hui, le taux de contractuels que nous avons à Bordeaux Métropole est de 5,7 %. Grand Lyon 7,5 %. Brest 9,8 %. Strasbourg 9 %. Grand-Est 16,8 %. Vous voyez que l'on est dans un élément tout à fait modéré.

Enfin, pour la suite, précarisation. Cela veut dire que l'on ne trouve pas de titulaires. On ne trouve personne pour prendre ces emplois. Certains viennent de chez nous et cela voudrait dire que, sous prétexte d'éviter la précarité, on va la créer puisque cela veut dire qu'il ne faudra pas les prendre. Ce n'est pas sérieux. Ce dispositif permet à ces agents dans l'attente de passer le concours, pour certains aussi, de pouvoir avoir des opportunités, ce qui n'aura pas été le cas puisque, je vous le rappelle, c'est un ou 2 ans. Là, ils ont, à l'issue des 6 années, lorsqu'ils sont là au moins 6 ans, la possibilité de pouvoir bénéficier d'un emploi, ce qui n'aurait pas été le cas précédemment. Voilà ce que je souhaitais dire.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. J'ai noté le vote contre de Monsieur POUTOU, l'abstention de Monsieur MORETTI. Oui, je vous en prie, vous souhaitez exprimer votre vote ?

**M. Gwénaël LAMARQUE** : Oui Monsieur le Président, Gwénaël LAMARQUE. Je rejoindrai mon collègue Fabrice MORETTI, je m'abstiendrai sur ce dossier pour être en conséquence avec mes déclarations au Comité technique, tout simplement.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Nous avons bien noté. Monsieur MORISSET, quel est votre vote ?

**Marc MORISSET** : Je m'abstiendrai, merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : 4 abstentions, 1 vote contre. La délibération est adoptée.

**Majorité**

**Abstention : Monsieur GARRIGUES, Monsieur LAMARQUE, Monsieur MORETTI, Monsieur MORISSET**

**Contre : Monsieur POUTOU**

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 87, Monsieur ÉGRON : Protocole d'accord Marché 2017-1716 transféré de la Ville de Bègles portant sur la location longue durée de véhicules utilitaires légers neufs sans chauffeur et prestations de services associés – Décision – Autorisation.

**M. EGRON**

**(n°87) Protocole d'accord Marché 2017-1716 transféré de la ville de Bègles portant sur la location longue durée de véhicules utilitaires légers neufs sans chauffeur et prestations de services associés - Décision - Autorisation**

**M. Jean-François EGRON** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Monsieur ÉGRON. Qui souhaite intervenir ? Monsieur MORETTI.

**M. Fabrice MORETTI** : Monsieur le Président, à propos de cette délibération, il y avait plusieurs portes d'entrée possibles. J'aurais pu choisir la dénonciation, j'aurais pu choisir l'accusation, j'aurais pu choisir l'interrogation, j'ai choisi la surprise. En effet, la trésorerie principale qui rejette des paiements, ce n'est pas courant et les raisons en sont malheureusement presque risibles : numéros de SIRET (Système d'identification du répertoire des établissements) qui ne correspondent pas, l'adresse qui n'est pas la bonne. J'espère que le prestataire qui est indiqué dans la délibération est bien le bon. Les explications alambiquées données en commission et les éléments complémentaires envoyés ne nous permettent pas de comprendre véritablement l'origine de ces refus de paiement. Comme dit l'expression, « Quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup ». Dans le doute, nous préférons rester vigilants et ne pas prendre le risque de cautionner quelque chose qui ne devrait pas l'être. À la lumière de ces éléments, le groupe Métropole Commune(s) ne prendra pas part au vote.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Il y a d'autres interventions ? Non. Monsieur ÉGRON.

**M. Jean-François EGRON** : L'évocation de ce sujet qui vient d'être faite ne correspond pas à la réalité, encore une fois je le dis. Qui est responsable de quoi ? D'abord, personne n'ignore ici, et cela nous arrive dans nos communes, que les trésoriers payeurs ou les payeurs ont tendance à resserrer leur comportement parce qu'ils ont été parfois mis en difficulté. Cela nous est arrivé très fréquemment à Bordeaux Métropole. On a même eu des salaires bloqués pour des raisons qui étaient très fallacieuses. Cela a été très compliqué parce qu'il y a une certaine froideur et réticence et donc on demande beaucoup d'éléments là où on n'en demandait pas ailleurs. Je le répète, la Ville de Bègles n'a eu aucune difficulté jusqu'à cet instant-là. C'est la trésorerie qui nous demande ces affaires.

Troisièmement et pour terminer, ce n'est pas ni Bordeaux Métropole, ni la Ville de Bègles qui ont des difficultés avec la nature des documents, mais vous l'avez compris, l'organisme de crédit qui a financé cela. On ne va pas leur mettre un fusil sur la tempe, ils donnent ce qu'ils veulent bien nous donner. On reçoit ce que l'on veut bien avoir. Dans ce cadre-là, on a fait au mieux pour traiter cette affaire et je pense que l'on s'en sort d'une manière qui permet aux services de pouvoir bien fonctionner. Voilà Monsieur le Président.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Donc le groupe Métropole Commune(s) ne prend pas part au vote. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Oui, c'est le groupe de Monsieur CAZENAVE, c'est cela ? Renouveau Bordeaux Métropole. Monsieur MORISSET, abstention. Monsieur POUTOU, abstention également. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Non. La délibération est adoptée.

**Unanimité des suffrages exprimés**  
**Abstention : Monsieur CAZENAVE, Madame FAHMY, Madame HELBIG, Monsieur MARI, Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU**

**Ne prend pas part au vote: Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BONORON, Madame BOZDAG,**

Monsieur CAZABONNE, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Madame DUMAS, Monsieur DUPRAT, Monsieur FLORIAN, Monsieur GARRIGUES, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MILLET, Madame MILLIER, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur PEScina, Monsieur POIGNONEC, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Madame SABOURET, Monsieur SALLABERRY, Monsieur SUBRENAT, Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 88, **Monsieur ÉGRON** : Prévention et lutte contre les discriminations – Promotion de l'égalité femmes/hommes – Quinzaine de l'égalité, de la diversité et de la citoyenneté 2021 – Appel à projets – Subvention – Décision – Autorisation.

**M. EGRON**

(n°88) Prévention et lutte contre les discriminations - Promotion de l'égalité femmes/hommes - Quinzaine de l'égalité, de la diversité et de la citoyenneté 2021 - Appel à projets - Subvention - Décision - Autorisation

**M. Jean-François EGRON** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui souhaite intervenir ? **Madame HELBIG**.

**Mme Fabienne HELBIG** : **Monsieur le Président**, chers collègues, je vais continuer à jouer mon rôle de sentinelle et d'aiguillon sur cette question notamment l'égalité femmes/hommes pour évidemment saluer le travail qui a été fait à Bordeaux Métropole dans le cadre de ces événements portés par la quinzaine de l'égalité. Sur la délibération elle-même, vu que nous avons une augmentation des participations des communes, ce dont nous devons tous nous réjouir, peut-être qu'il faudra penser à étendre un peu le budget. On a été amené à faire des choix. On a diminué la participation puisqu'il y avait plus de communes. C'est un premier point.

Un deuxième point, c'est par rapport à l'égalité femmes/hommes. Je crois qu'il faut que l'on regarde bien les choses en face. Alors même qu'au niveau de l'État, l'égalité femmes/hommes est une des grandes causes du quinquennat et qu'il y a des éléments qui ont bien avancé avec une parité respectée au sein du Gouvernement et la majorité parlementaire, et qu'il y a eu un certain nombre de lois qui sont passées pour favoriser l'égalité femmes/hommes tant dans le concret des femmes que aussi sur des valeurs, je crois qu'il faut que l'on s'interroge sur ce qui se passe ici quand même.

Il y a, à peu près un an, j'avais fait une intervention sur le temps de parole, la répartition entre les hommes et les femmes élus. C'est toujours la même question, et je vais prendre appui sur ce qui s'est passé hier. Alors, je sais bien, hier, on était sur une délibération technique, compliquée, très, très compliquée. Nous avons eu une majorité de prise de parole d'hommes avec une temporalité extrêmement longue pour certains. Donc là aussi, cela interroge parce qu'en plus, la question hier cela a été « Mais il faut dépersonnaliser les échanges ». Dépersonnalisons alors. Je comprends qu'un maire veuille défendre sa commune, mais il peut aussi passer la parole à une de ses élues pour lui faire défendre aussi sa commune. Cela

permettrait aussi de répartir la parole. C'est une première chose.

Dans notre groupe, nous essayons d'être très paritaires sur le sujet. Je crois que l'on a vraiment un effort à faire et si je me réfère à ce qui s'est passé depuis un an déjà, on a mesuré les temps de parole. Ce n'est pas compliqué. On est toujours à, à peine 2 minutes de prise de parole pour les femmes. Et en pourcentage sur le temps étendu du Conseil métropolitain, cela va de 20 % pour les femmes, à 30 %... Alors, c'est formidable. On est 50 % et on prend 30 % de temps de parole sauf que, comme par hasard, c'était au mois de mars et je pense que tout le monde était un peu sensibilisé, le mois de mars, la Journée des femmes, tout cela. Alors, tout d'un coup, on se dit : « Tiens, on va leur donner la parole. Cela va leur faire plaisir et puis comme cela on se targuera d'être égalitaire. »

Je voulais juste aujourd'hui prendre la parole pour rappeler que si on fonctionne en groupe, on fonctionne en groupe, et donc on fonctionne en groupe paritaire. On donne la parole autant aux femmes qu'aux hommes et on sort d'une forme de personnalisation. Puisque, pour l'instant, on n'a pas assez de femmes maires, il faut faire cet effort-là. Je pense que nous, en tant qu'élus, il faut que l'on soit exemplaire. Je redis toujours, je martèle la même chose, c'est nous qui donnons l'exemple. Je vous remercie pour votre attention.

*Applaudissements dans la salle*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Juste une observation quand même. Je vous fais remarquer que l'exécutif est paritaire déjà. Les droits sont les mêmes, si une femme demande la parole, je lui accorde autant que si c'était un homme. Tout cela est un travail à l'intérieur de chaque groupe. C'est, je crois, le message que vous vouliez adresser tout à l'heure.  
Monsieur BOBET.

**M. Patrick BOBET** : Merci Monsieur le Président. Simplement pour dire que cette délibération est une excellente délibération, que nous sommes ravis de nous y associer. Nous n'avons que 4 villes de notre groupe qui sont associées. Nous faisons du prosélytisme, je vous assure pour, chaque année, essayer faire mieux. Ce ne sont pas des petites villes. Quand on voit que Pessac et Talence en font partie, j'en suis ravi.

Je m'autorise à faire une autre remarque. Attention aux conseils que l'on peut donner aux chefs d'équipe que sont les maires dans la prise de parole des uns ou des autres et dans le choix qu'ils font aussi. Pour illustrer mon propos, j'ai une opposition « République en marche » à la Ville du Bouscat, ce sont trois hommes. Ce sont trois hommes. Ils sont organisés avec 3 hommes, il n'y a pas de femmes. Alors attention aux donneurs de leçons qui peuvent être parfois rattrapés par certaines histoires. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Qui souhaite intervenir ? Oui, Monsieur ESCOTS.

**M. Olivier ESCOTS** : Merci Monsieur le Président. Je vais moi aussi saluer, comme l'a fait le Vice-président, Jean-François ÉGRON, le travail des services sur cette Quinzaine de l'égalité, que cela soit au sein de Bordeaux Métropole ou dans nos différentes communes.

Mon cher Jean-François ÉGRON, tu as évoqué un sujet qui mériterait sans doute l'attention un peu plus forte de notre conseil, même si cela a été évoqué lors d'une première intervention : plus de communes, même budget. On est aujourd'hui à 16 communes, je pense qu'il faut que l'on soit dans une dynamique où d'autres communes devraient, je pense, participer. Et on se

retrouve avec une part du gâteau qui est de plus en plus faible pour chacune d'entre elles, si la ligne budgétaire ne bouge pas. Certaines communes ont vu leur subvention, en comparaison avec l'an dernier, baisser. D'autres qui se lançaient ou qui revenaient dans la Quinzaine de l'égalité, n'ont peut-être pas eu le financement à la hauteur de ce qu'elles pouvaient espérer. Je pense que, dans certaines petites communes, les plus petites de la Métropole, cela peut poser aussi des problèmes sur la mise en œuvre de l'action au final. Je pense que sur le budget 2022, il faut peut-être que l'on ait une réflexion sur le budget accordé à cette Quinzaine de l'égalité surtout si on va être dans une dynamique où davantage de communes, notre territoire, y participent.

Je voudrais aussi souligner l'engagement du Vice-président sur le sujet du handicap, et vu que l'on n'a un Conseil métropolitain que tous les 2 mois désormais, j'invite l'ensemble des élus de ce Conseil métropolitain à participer aussi à un autre événement, c'est le Duoday qui se tiendra le 18 novembre. Duoday où, dans nos collectivités, nos agents et pourquoi pas nos élus accueillent pendant une journée une personne en situation de handicap. C'est un premier pas dans le monde du travail parfois qui va ici dans notre collectivité, dans notre établissement et dans nos communes se concrétiser derrière par des stages, des embauches, de l'insertion. Voilà j'invite aussi l'ensemble des élus à participer activement à ce Duoday. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce que quelqu'un d'autre veut intervenir ?  
Oui, Madame LOUNICI.

**Mme Zeineb LOUNICI** : Merci Président. Juste pour me réjouir de la pérennisation de cette Quinzaine de l'égalité, de la diversité et de la citoyenneté, du soutien financier et logistique de notre collectivité à cet événement. C'est une délégation importante « Lutte contre les discriminations, égalité hommes/femmes », c'est une délégation qui joue pleinement son rôle dans la cohésion sociale et nous en avons besoin.

Notre Métropole doit continuer ses efforts pour la promotion de l'égalité hommes/femmes. Le dernier rapport que je vous ai présenté, lors d'un précédent Conseil de Bordeaux Métropole, mettait en évidence largement les insuffisances et les carences. Notre municipalité à Pessac s'est toujours inscrite dans cette démarche et a toujours répondu présente en présentant des projets souvent retenus. Étant moi-même membre adhérente d'une association pessacaise lauréate, porteuse d'un projet sur l'égalité hommes/femmes dans le cadre particulier de la parentalité, je ne participe donc pas au vote et je précise également que je n'ai pas fait partie du jury de sélection. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Monsieur CAZENAVE.

**M. Thomas CAZENAVE** : Merci Monsieur le Président. Je voudrais répondre très amicalement à Patrick BOBET et lui dire que, comme il le dit souvent avec Métropole Commune(s), c'est le groupe le plus important de cette assemblée et sur un sujet qui doit tous nous interpeller, pourquoi les prises de parole de femmes représentent 20 % des prises de parole. Je trouve que la réponse est un peu courte et que la question qui est devant nous, au-delà de ce qui se passe au Bouscat, ce dont je n'ai d'ailleurs pas vraiment connaissance, c'est ce qui se passe dans cette assemblée. Je trouve que l'on devrait tous s'interroger sur comment promouvoir davantage d'égalité dans les prises de parole. Et j'aurais aimé qu'avec son expérience, sa responsabilité du groupe le plus important de la Métropole qu'il puisse s'engager sur une réponse à la hauteur de cet enjeu. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : C'est un effort de chacun, de chaque groupe. Il faut aussi que nos collègues femmes s'autorisent à prendre la parole, n'hésitent pas. Elle ne leur sera jamais refusée.

Oui, je vous en prie. Avec le micro, c'est mieux.

**Mme Harmonie LECERF** : Nous, on se censure en permanence parce que vous, les hommes, vous parlez pendant des heures et des heures. C'est un travail aussi qui est commun. Ce ne sont pas les femmes qui doivent plus parler. Ce n'est pas que cela, parce que si vous voulez, nous, on peut parler, on a plein de choses à dire, mais les débats vont doubler de temps. Les hommes doivent se sentir concernés et parler moins longtemps. On a des collègues ici qui parlent très longtemps, qui commencent toujours par « Je n'avais pas prévu de prendre la parole, mais j'ai quand même des choses à dire et je suis d'accord avec ceux d'avant », stop. C'est comme cela que l'on va y arriver.

Moi, je ne vais pas prendre la parole pour que l'on reste là jusqu'à 20 heures, 21 heures, 22 heures tous les soirs. Donc, l'effort doit être commun.

*Applaudissements dans la salle*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de cette leçon de sagesse que je partage beaucoup. Je trouve qu'effectivement, les hommes sont très bavards et qu'il y a un ego masculin qui est peut-être trop fort. J'aimerais que l'on puisse s'inspirer parfois aussi d'une modestie plus forte chez les femmes. Il faut que les hommes aussi arrivent à être plus modestes qu'ils ne le sont. Oui, Madame DUMAS.

**Mme Fabienne DUMAS** : Merci Président. Vous avez raison, Madame. En effet, on a tous un effort à faire pour qu'il y ait un peu plus de parité dans les prises de parole, c'est vrai. Maintenant, j'ignore comment cela se passe dans votre groupe, Madame, mais en tout cas dans le nôtre, on ne nous empêche pas de prendre la parole, nous, les femmes. Le contexte fait que sur certains sujets, il y a des personnes peut-être plus expérimentées que nous et elles ont pris un peu plus souvent la parole. Mais en tout cas si on souhaite la prendre, il faut aussi que l'on se bouge et que l'on insiste s'il le faut, mais qu'on la prenne naturellement. En tout cas, nous, dans notre groupe, si on veut prendre la parole, on la prend très naturellement. Voilà.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Franchement, on a suffisamment échangé sur la question, et la question, ce ne sont pas des débats, ce sont des actes. Prenez la parole quand vous en avez besoin. C'est pour cela que je vous donne la parole pour la dernière fois, mais franchement, cela ne va pas se jouer maintenant, c'est sur le long terme. En fait, la politique, c'est aussi un apprentissage.

Je vous en prie Madame LE BOULANGER.

**Mme Fannie LE BOULANGER** : Moi je ne suis pas d'accord avec ce qui vient d'être dit. La question, ce n'est pas d'avoir le droit ou pas de prendre la parole. On est tous en France égaux en droits et on sait très bien que l'égalité dans les faits, elle n'y est pas. On a besoin de politique publique justement pour rétablir l'égalité. On sait bien que pour qu'il y ait la parité en politique, il a fallu une loi pour l'imposer. Rien ne nous empêche de nous présenter aux élections, rien ne nous a jamais empêchées, à part quand on n'avait pas le droit de vote, mais pour autant, dans les faits, on constate que la parité, elle n'était pas là.

Et ce qui vient d'être dit par mes collègues, ce n'est pas que l'on nous empêche de prendre la parole, c'est que nous, nous nous autocensurons peut-être plus souvent parce que nous questionnons la pertinence de notre intervention. Nous nous demandons si notre intervention est véritablement indispensable, si la longueur de l'intervention est véritablement indispensable. Nous faisons plus souvent un effort de concision que nos collègues hommes le font. C'est un fait.

Je pense qu'hier, nous avons tous pu le constater. Par exemple, ma collègue Isabelle RAMI qui avait une intervention très pertinente sur le Plan marche, qui était absolument dans le sujet, j'aurais aimé pouvoir l'entendre beaucoup plus longuement sur ce sujet. Elle intervenait en fin de Conseil, nous étions tous fatigués, nous avons tous conscience qu'à un moment donné, il allait falloir rentrer à la maison. Donc, elle s'est autocensurée. Voilà ce qui s'est passé, ce que font moins les hommes. Et c'est cela que l'on dit. On ne dit pas que l'on n'a pas le droit de prendre le micro, on dit que l'on réfléchit à la pertinence et à la longueur des interventions. Je crois que ce serait bien si tout le monde prenait sur lui ou sur elle avant de parler.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je vous remercie de cette invitation à l'autocritique. On en a besoin et on a nous-mêmes la nécessité de remettre en cause évidemment nos comportements. Vous savez l'ego, cela vient de loin en général donc cela ne se corrige pas facilement. Madame BOZDAG, allez-y.

**Mme Fatiha BOZDAG** : Puisque nous avons la parole, je vais la prendre. Je suis à la fois d'accord et pas d'accord avec vous, jeune fille. Je me permets. Vous avez quand même, je pense, au moins l'âge de mes filles ou presque. La parole, on doit la prendre, peu importe le temps de parole des hommes. À la rigueur, moi, je m'en fiche. Quand j'ai besoin de m'exprimer, je m'exprime. Et le Président m'a toujours donné la parole. Il ne m'a jamais bloquée. Donc cassez ce plafond de verre que vous avez de vous dire : « Ah non, peut-être que cela ne va pas être pertinent » Vous croyez qu'ils se la posent la question, les hommes ? Ils ne se la posent pas la question. Il y a des interventions qui ne sont pas du tout pertinentes chez les hommes et ils ne se posent pas la question. On a même des fois des concours de prise de parole plus ou moins utiles. Donc, cassez ce plafond de verre et parlez et la parole vous sera donnée.

Après, j'ai une proposition à vous faire, Monsieur le Président, puisque certaines jeunes filles ont l'impression que cela va être trop long...

*Brouhaha dans la salle*

Non, mais je vous assure que pour moi, c'est gentil. Ce n'est vraiment pas du tout... Alors, ces femmes, mais parce que vous aviez un peu... Pour moi, c'était vraiment très gentil de vous dire : « Cassez ce plafond de verre. Prenez la parole. »

Par contre, ce que l'on peut proposer, Monsieur le Président, puisque cela va être très long, pourquoi ne revenons-nous pas à la formule de « Un Conseil par mois » et peut-être qu'à ce moment-là, on aura plus de temps pour s'exprimer.

*Applaudissements dans la salle*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Ce n'est pas beau. Vous êtes très masculine dans votre prise de parole. Est-ce qu'un damoiseau veut prendre la parole ? Non, il n'y a pas de damoiseau qui veut intervenir ?

Qui s'abstient sur cette délibération ? Personne. Qui vote contre ? Pas davantage.

**Unanimité des suffrages exprimés**  
**Ne prend pas part au vote : Madame LOUNICI**

**M. le Président Alain ANZIANI** : Là, on a le choix : soit on arrête maintenant et on va déjeuner. Soit on continue, mais on ne pourra pas déjeuner parce que le restaurant sera fermé.

Il nous reste 7 délibérations. On va déjeuner et on revient.

*Pause déjeuner de 13 heures 30 à 14 heures 34*

**M. le Président Alain ANZIANI** : Je vous propose de commencer avec une modification de l'ordre des délibérations.

**Mme Claude MELLIER** : Je vous propose, comme le dit le Président, que l'on commence notre séance. Nous avons très bien travaillé ce matin. On peut très bien travailler cet après-midi sans perdre de temps. Je vais évoquer le regroupement de deux délibérations : la délibération 143 de Madame JAMET et la délibération de Monsieur PFEIFFER, n°147. Elles sont regroupées. Je vous invite, si vous le souhaitez, à donner votre point de vue et elles seront tout de suite mises au vote.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Qui souhaite intervenir ? Personne. Je soumetts au vote. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée. Est-ce que c'est le même régime pour les lots de délibération ? C'est le même régime. Les deux délibérations sont adoptées.

Intervention écrite de M. POUTOU

Délibération 143

*Nous nous abstenons sur cette délibération, même si nous partageons la préoccupation de combattre la déconnexion numérique des personnes précarisées, fragiles. Mais justement, cette lutte contre le « décrochage » c'est en même temps une lutte contre la pauvreté et contre l'exclusion, d'ailleurs c'est aussi une lutte contre les expulsions des squats, car les personnes réfugiées sont très concernées. Nous défendons l'idée là encore du besoin d'un service public, avec structures collectives pour assurer l'accès au numérique. Plus globalement, il est important de développer des lieux de vie, des lieux de rencontres et d'échanges, de collaborations, d'entre-aides, de solidarités, dans les quartiers populaires notamment, là où les besoins sont les plus urgents. La réponse à l'exclusion numérique est forcément une réponse publique et collective.*

**Mme JAMET**

**(n°143) Convention d'appui à la lutte contre la pauvreté 2020-2022 - Subvention aux associations contribuant à l'action métropolitaine - décision - autorisation**

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

*Intervention écrite de M. POUTOU*

*Délibération 147*

*Nous sommes étonnés que malgré les faits énoncés dans la délibération le règlement intérieur ne respecte pas le décret de décembre 2019. En effet, le décret déclare à son article 4 que les aires d'accueil doivent être ouvertes toute l'année alors que le règlement intérieur parle d'une fermeture annuelle. De plus, le décret permet certains droits aux gens du voyage qui n'apparaissent pas dans le règlement intérieur notamment la surface des emplacements de minimum 75 m2 par famille.*

*Aussi, on pourrait exposer le problème des Roms et des Bulgares qui ne peuvent pas accéder au centre pour gens du voyage puisqu'il reste plus de 3 mois. Enfin, la métropole n'a pas assez d'aire d'accueil compte t'elle en ouvrir de nouveau ? Nous décidons donc de nous abstenir.*

**M. PFEIFFER**

**(n°147) Adoption du nouveau règlement intérieur des aires permanentes d'accueil des gens du voyage de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation**

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

**Mme Claude MELLIER** : Bien, comme il y a encore des absents qui ne vont pas tarder à arriver, si Madame TERRAZA est prête, je propose que la 98 soit abordée. Elle concerne les contrats de codéveloppement de la 5<sup>ème</sup> génération 2021-2023. Adoption et autorisation.

**Mme TERRAZA**

**(n°98) Contrats de codéveloppement de 5ème génération - 2021-2023 - Adoption - Autorisation**

**Mme Brigitte TERRAZA** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Madame TERRAZA, qui souhaite intervenir ? Oui, Monsieur RAYNAL.

**M. Franck RAYNAL** : Monsieur le Président, chère Brigitte TERRAZA, Mesdames et Messieurs, chers collègues, je vais intervenir assez brièvement et sur la même tonalité que celle que j'avais eue lors de mes deux interventions précédentes en Conférence des maires et auparavant encore en tant que Président de la Commission Identité communale et métropolitaine au cours de laquelle la même délibération avait été présentée.

Tout d'abord, je tiens à renouveler mes remerciements à l'ensemble des services, qu'ils soient d'ailleurs en centrale au niveau du Bordeaux Métropole que sur les pôles territoriaux et bien sûr associer à ces remerciements l'ensemble des services des communes parce que pour que cet exercice puisse prendre sa pleine ampleur, il convient que tout le monde y prenne sa part

et c'est ce qui a eu lieu. De plus, pour avoir moi-même exercé la fonction de Vice-Président pour le CODEV (Contrat de développement) précédent, je mesure la difficulté et toute l'acrobatie parfois qu'il faut à cet exercice. Vraiment, le travail est considérable. Il a été bien mené et, en tout cas, tout le monde s'en est félicité.

Deuxièmement, toujours dans la méthode, je tiens à souligner la qualité de la concertation qui a pu intervenir dans ce domaine-là qui montre que la Métropole, lorsqu'elle le souhaite, peut tout à fait être à l'écoute de l'ensemble de ses communes et aller au-devant de l'ensemble des communes. C'est le propre de ces CODEV. On a pu voir, notamment dans le débat d'hier en matière de déplacement, que cela n'a pas toujours été le cas et je crois que Michel LABARDIN l'a dit amplement hier sur le sujet et dans les Conférences des maires qui ont précédé.

D'autre part, je voulais dire que nous avons dans l'ensemble des sujets qui sont présentés, on note - je ne sais pas comment les qualifier - une diminution en part en proportion par rapport au CODEV précédent des fiches d'intérêt strictement communal. On peut dire, de manière humoristique, comme cela a été dit en commission que c'était sans doute parce que les politiques métropolitaines sont de plus grande ampleur et sans doute d'autant plus attractives, mais on doit quand même noter que les CODEV ont toujours été présentés comme un espace de grande liberté pour les communes dans les relations qu'il pouvait y avoir avec la Métropole. On est comme, l'a dit Brigitte tout à l'heure, à 28% aujourd'hui de fiches qui sont d'intérêt strictement communal. C'est un taux qui semble très bien minimal. Il ne faut pas qu'il aille en de cela. Encore une fois, les gens sont plutôt satisfaits, les Maires sont plutôt satisfaits, donc on peut considérer que c'est une bonne jauge, mais on pourrait quand même s'étonner que cela descende encore. On n'aurait plus qu'une déclinaison de politique métropolitaine sur les communes, ce n'est pas tout à fait l'esprit. Si cela devait descendre encore, ce n'est pas tout à fait l'esprit des contrats de codéveloppement.

Dernier élément qui va un petit peu avec la satisfaction générale qui a été exprimée dans l'ensemble de cette procédure, c'est une réserve qui avait été émise par Patrick PUJOL lors de la Conférence des maires et que l'on doit tous prendre, mais Brigitte TERRAZA a déjà un peu anticipé sur cette question, c'est la question de l'effectivité des contrats. Promettre, signer un contrat, c'est une chose qui est importante, qui est essentielle, c'est le point de départ, mais on a pu le voir précédemment et c'est pour cela que je me garderai bien de donner la moindre leçon sur le sujet, c'est de voir qu'il faut que les engagements soient tenus. Les revues de contrat deux fois par an auront cette vertu, tu l'as dit Brigitte TERRAZA, et c'est un point sur lequel nous devons être collectivement extrêmement attentifs, extrêmement vigilants, non pas parce qu'il y aurait la moindre inquiétude, crainte mal fondée, mais tout simplement parce qu'il faut que les moyens suivent. Je pense notamment, pas seulement aux moyens financiers, on en a parlé, mais les moyens humains dans les pôles territoriaux, les moyens humains sur les OIM. Les moyens humains sont essentiels pour que nous puissions rendre l'ensemble de ces engagements, réels, véritables et concrets sur le terrain.

Voilà, c'est juste cet élément-là. Et globalement, encore une fois, je tiens à remercier Brigitte et l'ensemble des services pour ce travail qui a été mené et bien mené.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, qui souhaite intervenir ? Oui, je vous en prie Monsieur TROUCHE.

**M. Jean-Marie TROUCHE** : Merci Monsieur le Président. Je m'associe complètement à ce que vient de dire Franck RAYNAL sur la convergence sur les fiches vues de la fenêtre de Gradignan où nous avons réussi à converger sur l'ensemble des dossiers, sauf sur une fiche qui a été rajoutée en toute dernière minute concernant les transports en commun et qui ne reflétait pas

notre accord. Ce que nous avons retenu du débat d'hier, c'est que la porte était ouverte à un réexamen du dossier tram après expérimentation des bus à l'image de ce qui a été prévu pour Saint-Médard. Les élus de Gradignan voteront pour la délibération si une fiche est rajoutée pour refléter ce point-là dans le CODEV. Dans le cas inverse, nous nous abstiendrons.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, on ne rajoutera pas une fiche comme cela au dernier moment, ce n'est pas de bonne préparation, bien entendu.

**M. Jean-Marie TROUCHE** : Une fiche a été rajoutée, elle n'a pas fait l'objet de la moindre discussion à ce stade.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Là, nous sommes en assemblée. Merci Monsieur TROUCHE en tout cas. Qui souhaite intervenir ? Personne d'autre ? Madame FERREIRA.

**Mme Véronique FERREIRA** : Merci, très, très rapidement pour abonder dans beaucoup de choses qui ont été dites et remercier Brigitte et les services sur le travail qui a été fait ; services de Brigitte TERRAZA, service également des finances. Quand on a commencé ce travail sur le financement des contrats de codéveloppement, j'avais entendu de la part de certains collègues maires des interrogations sur la question du financement. Ils disaient qu'on y allait en moins alors qu'en réalité, on a vraiment souhaité y aller en plus. Y aller en plus parce que l'on parlera bientôt du Pacte Financier Fiscal, c'est-à-dire du lien entre l'EPCI et les communes. Je trouve que les contrats de CODEV qui contractuellement parlant ne font pas partie du PFF, mais éthiquement parlant font partie véritablement de ce rapport, illustrent bien ce que doit être finalement notre EPCI par rapport aux communes.

Dire aussi, comme l'a rappelé Brigitte TERRAZA, que parfois, on avait tendance sur certaines politiques à oublier de voter un règlement d'intervention et surtout une autorisation de programme correspondante financièrement parlant à ce règlement d'intervention. On avait les conditions sur un règlement d'intervention, mais pas forcément le financement avec l'autorisation de programme qui va avec. Et en travaillant de concert comme nous l'avons fait, l'idée était de vraiment dire que ce que l'on écrit puisse être appliqué par un financement clair et affiché systématiquement.

Et juste enfin pour terminer, c'est vrai que sur ces CODEV comme sur d'autres inscriptions budgétaires qu'il peut y avoir par ailleurs, la question de la capacité à faire est absolument indispensable. Nous, élus, là-dessus, nous avons aussi une responsabilité. Parfois en tant que Maire, on l'a tous fait à une époque ou une autre, se dire « Je l'inscris parce que, même si je sais que cela ne va pas être fait de suite, je suis sûr que comme cela, cela va être accepté ». Financièrement, cela pose forcément un certain nombre de soucis, ce qui est important, c'est que l'on inscrive le bon nombre de crédits de paiement par rapport au projet étant bien entendu qu'à partir du moment où le projet est validé dans son principe, que ce soit sur le contrat de CODEV en début de mandat ou celui en fin de mandat pour la réalisation, la question de la négociation bien évidemment ne se pose pas puisqu'elle a déjà été posée d'entrée. C'était pour rassurer l'ensemble de mes collègues maires à ce sujet. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole ? Non, Madame le rapporteur.

**Mme Brigitte TERRAZA** : Monsieur le Président, sur ce qu'évoquait Franck RAYNAL sur la part des actions purement communales, on a échangé en commission. La nouveauté un peu cette année qui sans doute aussi explique cela, c'est que nous avons d'emblée à la Métropole proposé des fiches aux communes qui adhéraient ou non. C'était un certain nombre de dispositifs comme l'accompagnement au certificat d'énergie, étudier les possibilités de mettre des panneaux photovoltaïques sur les communes, etc. C'est vrai que cela faisait finalement un certain nombre de fiches qui, multipliées par le nombre de communes, forcément mathématiquement, cela diminue la part relative des communes. Cela étant, l'action de la Métropole reste bien sur les communes et les contrats de codéveloppement, que ce soit des actions purement métropolitaines, intercommunales ou communales. Malgré tout, je crois que tous les maires sont satisfaits, à peu près - beaucoup même - de leur contrat et je pense que c'est cela qui est important, Franck RAYNAL, mais tu as raison, on a bien entendu aussi cette remarque.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Les représentants de la commune de Gradignan et Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée.

**Unanimité des suffrages exprimés**  
**Abstention : Monsieur LABARDIN, Monsieur POUTOU, Madame ROUX-LABAT, Monsieur TROUCHE**

**Mme Claude MELLIER** : J'invite Madame Brigitte BLOCH à intervenir sur la 112. C'est le soutien à la Ville de Floirac dans le renforcement de ses moyens de police municipale dans le cadre de l'ouverture au public de Bordeaux Métropole Arena – Avenant à la convention – Décision – Autorisation.

**Mme BLOCH**

(n°112) **Soutien à la ville de Floirac dans le renforcement de ses moyens de police municipale dans le cadre de l'ouverture au public de Bordeaux Métropole Arena - Avenant à la convention - Décision - Autorisation**

**Mme Brigitte BLOCH** présente le rapport.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Qui souhaite intervenir, Métropole Commune(s) ? Monsieur MORETTI après Monsieur POUTOU.

**M. Fabrice MORETTI** : Monsieur le Président, c'est ma journée surprise aujourd'hui. Lors de la séance publique du 16 février 2018, il avait été décidé d'accompagner la Ville de Floirac de manière provisoire pour renforcer ses effectifs de Police municipale. Je dis bien « renforcer les effectifs ».

Aujourd'hui, on nous demande de prolonger cette subvention sur une année supplémentaire. Comme beaucoup d'autres sujets, la crise sanitaire a entraîné la fermeture de cette salle durant un an, on va dire. La Ville de Floirac a pourtant continué à toucher cette subvention pour sa Police municipale. De toute évidence, les équipes n'étaient pas dédiées aux fonctions initiales autour du site. Le groupe Métropole Commune(s) aurait préféré geler une partie des 240 000 euros de l'année 2020 à hauteur des 60 000 euros reportés, ou en tous les cas qui sont demandés à être reportés, dont nous parlons aujourd'hui.

Prendre comme raison essentielle les retards de travaux du pont, c'est une façon de présenter, mais enfin, quand on gratte un petit peu le phénomène, il n'est pas là. Nous regarderons également avec beaucoup d'attention certains élus qui sont présents dans cette assemblée, qui s'étaient abstenus à l'époque de la première demande.

Pour terminer, le groupe Métropole Commune(s) votera quant à lui contre cette délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, qui souhaite intervenir ? Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Nous aussi, on vote contre, je ne suis pas sûr que ce soit pour les mêmes raisons. On a du mal à faire le lien entre travaux du pont, nouvelle salle de spectacle et renforcement de la Police municipale. On ne voit pas le côté un peu automatique. On discute beaucoup de la défense des services publics et du renforcement des services publics et c'est vrai qu'au niveau de la police, on a plutôt tendance à penser qu'elle est suffisamment déjà bien renforcée. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas un peu plus par ci par là, mais ce qui est bizarre toujours pour nous - c'est une réflexion - c'est que l'on voit très facilement ou des délibérations ou des débats pour dire « Il faut recruter dans la Police, et pas que municipale, mais aussi nationale », « Il faut renforcer les forces de répression », et on voit très rarement par contre des délibérations ou des discussions ou des réflexions sur l'importance de renforcer le personnel dans les écoles, dans les transports, les autres services publics, dans la santé. Cela nous apparaît toujours un peu décalé. On a l'impression d'une société qui « se droitise » ou devient de plus en plus brutale et répressive. Finalement, on n'a que cela comme réponse.

Nous, on pense que cela vaut le coup de réfléchir à tout cela parce que, aujourd'hui, même si derrière le renforcement des forces de Police municipale à Floirac par rapport aux concerts, ce qui est craint, ce sont les jeunes, fauteurs de troubles. On imagine qu'il y a cela derrière, mais forcément, la réponse, elle n'est pas juste là non plus alors si ce c'est cela le problème. Il faudrait aussi discuter de comment on occupe la jeunesse. Comment on lui permet d'avoir un avenir un peu plus rose et pourquoi pas la gratuité des spectacles d'ailleurs, cela éviterait peut-être je ne sais pas... C'est cette idée-là, cette réflexion-là. À chaque fois que l'on discute recrutement, c'est toujours vers la Police ou c'est très souvent vers la Police et on pense qu'il y a notamment du côté des centres d'animation, du côté des éducateurs, du côté des psychologues tout un boulot à faire. Ce serait bien qu'il y ait cette réflexion-là et qu'à un moment donné apparaissent des discussions pour bien mesurer les besoins et montrer que la réponse de la société, ce n'est pas uniquement du côté des sanctions ou des punitions.

C'est pour cette raison-là, nous, que l'on vote contre cette délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Nathalie LACUEY.

**Mme Nathalie LACUEY** : Merci Président, je suis un peu étonnée des propos de mes collègues puisque, pour rappel, concernant l'ancienne délibération que Madame BLOCH a évoquée, le bureau de l'ancienne mandature s'était prononcé sur cette aide ponctuelle notamment pour le fonctionnement de l'Arena et s'agissant notamment de la fluidité des véhicules avec les problématiques de stationnement dans l'attente de la livraison du pont Simone Veil qui, je rappelle, a été retardée. Pour l'instant, nous n'avons pas de pont et cela génère beaucoup de stationnements et de contraintes pour les riverains.

En tant qu'élue de la Métropole, on peut se réjouir du bon fonctionnement de notre salle métropolitaine qui reprend ce soir. Je vous remercie de proroger cette aide jusqu'à la livraison du Pont Simone Veil. Et pour répondre à Monsieur POUTOU concernant la Police municipale, il n'y a pas que de la Police municipale sur la commune de Floirac. Nous avons aussi des médiateurs en soutien. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : D'autres personnes veulent intervenir ? Non. Juste avant de donner la parole à Brigitte, je trouve que c'est une décision en pleine cohérence avec celle qui avait été prise dans le dernier mandat. On aide la commune de Floirac après l'arrivée de l'Arena et on l'aide avec un échéancier précis qui était la livraison du pont Simone Veil. On est tout à fait dans l'esprit. Madame BLOCH.

**Mme Brigitte BLOCH** : Juste un mot par rapport au fait que l'on aurait dû arrêter pendant la crise. Vous vous doutez bien que les policiers municipaux, on ne les arrête pas pendant la crise. Ce sont des fonctionnaires qui continuent à travailler.

Évidemment, la Police en question, mais Madame l'a dit tout à l'heure, elle est là non pas par rapport à des auteurs de troubles, mais vraiment pour des raisons de circulation et d'accompagnement de la fluidité, y compris des mesures que l'on met en place en matière de transport en commun pour favoriser l'accès à la salle.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci, je soumetts au vote. Si j'ai bien compris le groupe Métropole Commune(s) vote contre. Monsieur POUTOU vote contre. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a d'autres votes contre ? Je n'en note pas. La délibération est adoptée.

#### Majorité

**Contre : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BONORON, Madame BOZDAG, Monsieur CAZABONNE, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Madame DUMAS, Monsieur DUPRAT, Monsieur FLORIAN, Monsieur GARRIGUES, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MILLET, Madame MILLIER, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur PEScina, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Monsieur SALLABERRY, Monsieur SUBRENAT, Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY**

**Mme Claude MELLIER** : J'invite maintenant Madame JAMET pour la délibération 140 à intervenir sur les ambitions numériques.

**Mme JAMET**  
(n°140) **Ambitions numériques - Décision - Autorisation**

**M. Delphine JAMET** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci à Madame Delphine JAMET qui a fait un très beau travail. Qui souhaite intervenir ? Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Merci Monsieur le Président. Madame JAMET, dernièrement, j'ai été invité à un colloque pour débattre du numérique sur la Métropole, mais vous voyez, quand le numérique impose, à un moment donné, certaines barrières, comme la légalité aujourd'hui d'avoir un pass sanitaire, il y a un vrai enjeu, question démocratie. En fin de compte, qu'est-ce qui se passe aujourd'hui ? Il se passe qu'il y a une anticipation, des fois, dans le numérique qui fait que la « gouvernance », la décision se prend de façon très autoritaire. Je ne dis pas cela par rapport à vous, parce que vous m'avez répondu en fonction des critères que l'on vous avait fournis. Je n'ai pas pu assister au débat parce que je n'avais pas le pass sanitaire. Ce que j'entends, d'un point de vue du nous, pas du je - je ne parle pas pour moi - je parle pour l'intérêt général dans la liberté aujourd'hui, vous avez commencé à évoquer le phénomène de la gouvernance, et c'est bien cela le problème. Le problème, c'est la gouvernance citoyenne. C'est là où aujourd'hui, quand vous voyez que les gouvernances se font derrière certains gros fournisseurs d'informations, finalement, on arrive à influencer certaines collectivités, certaines communes, certains élus pour qu'ils prennent des décisions à l'encontre de la loi. Je vous invite à regarder. Par exemple la Loi 2021-1040, c'est une loi que le Sénat n'a toujours pas toujours signée. Aujourd'hui, bon nombre de concitoyens pensent que les lois sont passées, or aujourd'hui, la plupart des gens sont en infraction vis-à-vis de la loi. Il peut y avoir un gros problème de responsabilité éventuellement pénale, c'est absolument important de le souligner.

Je tiens à dire les choses. Aujourd'hui, le numérique, il faut faire une transition, mais il faut qu'elle soit toujours avec une maîtrise des concitoyens. C'est exactement ce que dit Jacques TESTART que j'ai déjà évoqué ici dans cette assemblée, il faut que les sciences soient citoyennes, il faut qu'elles soient débattues démocratiquement. Or, aujourd'hui, ce n'est pas suffisamment le cas. Pourquoi ? Parce que c'est une High Tech, il y a une expertise et puis à partir de l'expertise, on éloigne finalement le citoyen. Alors après on parle de fracture numérique. J'entends bien.

Il faut résorber tout cela, mais avant tout, c'est de mettre de l'éthique derrière le numérique. Et l'éthique à mon avis, aujourd'hui, elle est en ballottage parce que l'on croit que tout va bien en amont derrière les écrans finalement. Tout est vérité, et c'est un vrai problème. C'est un vrai enjeu majeur de l'information et de la façon dont elle se diffuse. Et cela, je pense que nous, en tant qu'élus, on doit se réserver sur ce point de vue-là de la manière la plus totale. Il faut être plus que dans le doute, il faut être vraiment dans la vigilance active parce qu'il y a des gens qui maîtrisent bien mieux les outils informatiques que nous et tant mieux, mais quelque part, il faut que l'on ait une expertise. Et de ce côté-là, les logiciels libres en font partie. Il faut inclure des associations aussi qui sont dans le logiciel libre. Or, aujourd'hui, on voit bien qu'il y a un noyautage. Quand on voit tout ce qui se passe aujourd'hui au niveau de l'Éducation nationale. Les données de la santé, toutes repartent sur les serveurs de Microsoft et elles sont exploitées, elles sont revendues et c'est un vrai problème, c'est un vrai enjeu. On voit bien qu'aujourd'hui, c'est même à nous de demander au site AMELI que nos données ne soient pas fournies finalement aux lobbys pour savoir comment on va demain faire la santé des personnes. Cet enjeu, il est majeur, et j'entends bien ce que vous me dites, Madame JAMET, je pense qu'il faut faire rentrer dedans vraiment le citoyen et la gouvernance, j'aimerais bien qu'elle soit clairement définie.

**Mme Delphine JAMET** : Je crois que si vous aviez lu la délibération jusqu'à la fin, vous auriez vu « La gouvernance des ambitions numériques de Bordeaux Métropole s'organisera autour d'un Comité de pilotage numérique métropolitain présidé par le Président de Bordeaux Métropole, bien entendu, ce qui est un peu normal aussi, le réseau des élus des mairies des communes qui ont mutualisé, ce qui est aussi normal parce que c'est un service qui est mutualisé avec de gros impacts sur l'ensemble des communes et un groupe de suivi composé de citoyens, de représentants du monde scientifique, du monde économique, de l'enseignement et de la culture qui se réunira annuellement pour poser aussi les enjeux ». Quant aux choses que vous avez pu dire, il y a énormément de choses dans ces ambitions numériques qui les portent, le logiciel libre, la gouvernance des données pour qu'elles soient sécurisées, qu'elles ne soient pas ouvertes à n'importe qui. Tout cela, ce sont bien les ambitions que nous portons ici et aujourd'hui. Merci.

**M. Marc MORISSET** : Je vous remercie de m'avoir permis d'exprimer cette pensée parce que je pense que ce n'était pas dit dans ce que vous avez dit.

**Mme Delphine JAMET** : Par contre, c'est dans la délibération.

**M. Marc MORISSET** : Oui, mais c'est bien que les gens entendent. Une parole, c'est important et de ce côté-là, je crois que justement même les concitoyens autour nous...

**M. le Président Alain ANZIANI** : Vous vous êtes exprimé, Monsieur MORISSET.

**M. Marc MORISSET** : Bien sûr, merci Monsieur.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Je n'en vois pas. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU s'abstient. La délibération est adoptée.

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

**Mme Claude MELLIER** : Maintenant, nous abordons la délibération 89, Monsieur EGRON. Ajustement des effectifs.

**M. EGRON**  
**(n°89) Ajustement des effectifs**

**M. Jean-François EGRON** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Jean-François EGRON. Il y a une demande de parole de Monsieur POUTOU.

**M. Philippe POUTOU** : Bonne nouvelle, c'est ma dernière intervention. Il reste quatre délibérations et avant de dire notre positionnement sur la délibération, je vais dire quelques mots sur le débat qu'il y a eu avant de manger. Juste pour dire que l'on a besoin à mon avis d'un espace pour pouvoir discuter du fonctionnement de nos discussions, du fonctionnement ou de l'organisation des débats. Le système des délibérations ne permet pas de discuter de tas de choses dont on aurait besoin. Et à l'image des interventions que je partage complètement d'Harmonie LECERF ou de Fannie LE BOULANGER tout à l'heure, cela fait partie des problèmes que l'on a et il n'y a pas que celui-là. Il m'a été reproché notamment de beaucoup intervenir... en plus je suis un homme, cela rajoute au problème effectivement, mais, nous, pas de chance, on n'a qu'un élu et l'élu, c'est moi, donc c'est compliqué. Mais c'est vrai que l'on a besoin de discuter de cela, de comment on gère la parole, comment on organise les débats. Les questions d'horaires aussi, on n'a pas d'horaires. Enfin, voilà, je pense qu'à un moment donné, il faudrait peut-être voir cela si vous êtes d'accord qu'il y ait un point de discussion sur comment on ressent la façon dont on fonctionne. Un règlement intérieur avait été adopté, mais cela ne suffit pas. On voit que dans la pratique, il y a des difficultés, il y a des frustrations, des mécontentements et on voit que si des paroles se lâchent, il y a des critiques sur la façon dont tout cela fonctionne. Et je crois que l'on aurait besoin de cela et de mettre à plat ces choses-là.

Juste pour finir, nous, par exemple on parle beaucoup, mais moi, je suis payé 925 euros comme vous, comme la plupart. Payé, c'est une façon de parler, c'est une indemnité de fonctionnement. Je ne viens pas pour rester assis, et regarder mes mails. Obligatoirement, il y a 149 délibérations et on a envie de discuter, on a envie de proposer des choses ou en tout cas de donner des points de vue, c'est obligé que l'on prenne la parole à un moment donné. Pour vous rendre compte, on avait dégroupé 27 délibérations. Finalement, on en a regroupé 10 justement pour faire attention à cela et pour ne pas trop prendre de temps. On s'est entendu pour limiter mes prises de parole. C'est 12% du nombre de délibérations finalement où nous, Bordeaux en luttés, on sera intervenu. Ce n'est quand même pas énorme non plus. C'est vrai que l'on est 104, si les 104 parlaient, c'est sûr que ce serait plus difficile à gérer. Voilà, comment on fait cela ? On pense qu'il faut voir affiner le fonctionnement parce que ce n'est pas satisfaisant.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Monsieur POUTOU, sur cette partie de votre intervention. En fait, il y a deux instruments de régulation. Le premier, vous n'en faites pas partie parce que vous n'êtes pas un groupe, mais cela n'est pas de notre faute, c'est le résultat des élections. Il y a une Conférence des présidents qui se réunit systématiquement avant le conseil. Dans cette Conférence des présidents, on discute de tout et on peut discuter même encore de ce qui se passe au prochain conseil sur les aspects matériels, techniques, procédures. On peut discuter d'autres choses. C'est le premier point.

Le deuxième point, alors que même en principe, vous ne pouviez pas siéger dans une commission, j'ai souhaité à votre demande que vous siégiez dans une commission. Il y a beaucoup de choses que vous dites ici qui relèvent de débats de commission. En principe, la commission est un filtre. C'est là où on peut discuter de fond, c'est là où on a le temps. Ici, on est dans le moment de la décision. C'est un peu différent. Mais si vous voulez, on pourra en parler ensemble, cela ne me gêne pas du tout.

**M. Philippe POUTOU** : En tête-à-tête ?

**M. le Président Alain ANZIANI** : Si vous le souhaitez, oui.

**M. Philippe POUTOU** : Moi, je pense que l'on a besoin de discuter quand même... mais bon, je vais passer à la délibération. On vote contre. Vous allez dire « On se répète ». Évidemment, on se répète puisque les délibérations se répètent aussi. Et sur la question des effectifs, on est contre parce que l'on pense qu'il faut un plan de recrutement important dans tous les services. Quand on a reçu nos indemnités, il y avait une étude de faite sur la discrimination, le ressenti de la discrimination parmi le personnel de la Métropole. Vous avez vu, c'est 12%. Mais s'il y avait une enquête sur le sentiment, pas seulement de discrimination, mais de souffrances au travail, de manque d'effectifs, de conditions de travail dégradées, on peut penser que cela ressortirait aussi. C'est à la fois pour les conditions de travail du personnel qui se sent largement en nombre insuffisant sur des questions de formation, parce qu'il y avait une délibération aussi par ailleurs sur la formation, et puis sur la question du service rendu aux usagers. On a besoin de renforcer les effectifs tout simplement. On a besoin de faire des structures, c'est pour cela que l'on est contre dès qu'il y a des délibérations qui discutent d'ajustement des effectifs. Cela ne correspond pas à des besoins. Les besoins pourtant s'expriment, que ce soit par la voie syndicale ou par la voie de salariés en colère ou qui sont en *burn-out*, qui craquent. Il y a des exemples dans des résidences autonomes notamment.

C'est important de poser ce problème-là, on insiste là-dessus, il faut arriver à trouver des moyens pour recruter largement.

Et je finis là-dessus, pour répondre à **Monsieur EGRON** sur la question de la précarisation parce que c'est lié à tout cela. Plus on précarise, plus on fragilise les effectifs, plus les gens ont tendance à se taire ou à subir en silence. Mais la précarisation, c'est un choix politique. Il ne faut pas faire comme si c'était une obligation parce que l'on ne peut pas faire autrement. Les effectifs, cela se gère en amont.

Quand les gens partent en retraite, cela veut dire que déjà, le problème du remplacement se pose. Sauf que les appels à candidatures ne sont pas largement diffusés, cela pourrait se faire en interne, cela ne remonte pas. Il y a plein de choses qui sont problématiques et qui font que cela ne fonctionne pas. S'il y avait vraiment une volonté de délibérer et de s'assurer qu'il y ait assez de monde dans tous les effectifs, cela se passerait différemment. Les embauches de CDD ou de contrats de droit privé au dernier moment, ce n'est pas une contrainte, c'est un choix. Cela pose un problème politique beaucoup plus large. Cela voudrait dire, mais là, cela dépasse aussi la question de la Métropole, c'est comment on fait face à ces logiques de destruction des statuts, à ces logiques de casse des effectifs et donc ces logiques de précarisation ? Je finis là-dessus, et donc on vote contre la délibération.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. **Monsieur LAMARQUE**.

**M. Gwénaël LAMARQUE** : Vous noterez simplement que **Fabrice MORETTI** et moi-même, pour être conséquents avec nous-mêmes et **Guillaume GARRIGUES** qui nous rejoint, nous nous abstiendrons sur cette délibération notamment liée au recours des agents non titulaires pour être en conséquence avec nos déclarations en commission et en comité technique.

**Mme Zeineb LOUCINI** : Je m'abstiens également. Et **Madame BOZDAG** aussi.

**M. le Président Alain ANZIANI** : **Monsieur EGRON**.

**M. Jean-François EGRON** : Oui, Monsieur le Président, juste deux éléments.

D'abord, de manière tout à fait factuelle, la Métropole est une des collectivités qui remplace le plus vite, le plus vite. On est prêt à vous amener des éléments. Même très, très vite.

Et deuxième élément, on ne va pas répéter ce que l'on a dit tout à l'heure. Quand il y a une surtension, quand il y a des personnes qui manquent et quand il n'y a pas de fonctionnaires titulaires, le conseil que vous nous donnez, c'est de laisser la situation en l'état. Ou bien quand les contractuels sont là, ils ont travaillé un ou deux ans pour nous, on s'arrête là et on les met dehors. On avance le phénomène de la précarité, mais derrière, si on ne les garde pas, c'est ce qui va se passer. Je signale par là aussi que chacun des agents qui sont contractuels est accompagné et peut passer les concours de la fonction publique qui demain vont en faire des titulaires. C'est cela qui est important. Après, on a déjà des avis divergents, c'est ainsi, j'en prends acte. Voilà, Monsieur le Président.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. J'ai noté le vote contre de Monsieur POUTOU. Les abstentions de Messieurs LAMARQUE, MORETTI et GARRIGUES, et de vous aussi Madame LOUNICI et Madame BOZDAG aussi. Est-ce qu'il y a d'autres abstentions ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

**Majorité**

**Abstention : Madame BOZDAG, Monsieur GARRIGUES, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MORETTI**

**Contre : Monsieur POUTOU**

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 90, Monsieur EGRON. Remises gracieuses trop perçu rémunération – Décision – Autorisation.

**M. EGRON**

**(n°90) Remises gracieuses trop perçu rémunération - Décision - Autorisation**

**M. Jean-François EGRON** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je suppose que tout le monde sera d'accord sur cette remise gracieuse. Monsieur BOBET.

**M. Patrick BOBET** : Merci Monsieur le Président, que Madame FAHMY excuse ma prise de parole, je la fais au nom de notre groupe premièrement. Et deuxièmement, c'est pour remercier et féliciter une de nos élus, Madame BOZDAG Fatiha qui est à l'origine de cette délibération. Elle a signalé ce dossier avec pas mal d'acharnement, d'insistance et de permanence, si j'ose dire, permettant cette résolution. Elle a réinsisté pour son ajout au dernier moment dans cet ordre du jour. Je voulais féliciter Fatiha BOZDAG pour sa très belle action et je me tais de suite. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Non. Moi, je voudrais féliciter Jean-François EGRON qui a bien pris en charge aussi ce dossier.

**M. Jean-François EGRON** : C'est effectivement un vieux dossier et je le dis, l'ancien Inspecteur général des services, Monsieur Sahbi SALAH que beaucoup ont connu, qui est une personne de grande qualité, nous avait déjà signalé ce sujet. On l'avait remonté au Directeur général, je regrette, Patrick BOBET, tu étais Président, ce n'est pas arrivé jusqu'à toi, c'est fort dommage parce que je vois que nous partageons la résolution de ce problème. On aurait peut-être gagné du temps, mais ce qui est important, c'est que cela se finisse comme cela pour l'agent.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de ce travail commun, merci à Madame BOZDAG et merci à Monsieur EGRON. Est-ce que tout le monde est d'accord pour voter à l'unanimité ? Unanimité, merci.

**Unanimité**

**Mme Claude MELLIER** : Délibération 94, Madame CASSOU-SCHOTTE : Rapport annuel sur le prix et la qualité des services publics de l'eau potable, de l'eau industrielle, de l'assainissement collectif et de l'assainissement non collectif – Décision – Autorisation.

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

**(n°94) Rapport annuel sur le prix et la qualité des services publics (RPQS) de l'eau potable, de l'eau industrielle, de l'assainissement collectif et de l'assainissement non collectif - Décision - Autorisation**

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci Sylvie CASSOU-SCHOTTE. J'ai des demandes de parole. Jean-Claude FEUGAS, Kévin SUBRENAT.

**M. Jean-Claude FEUGAS** : Monsieur le Président, chers collègues, la Vice-présidente a fait une présentation très détaillée, mais mon intervention sur le rapport annuel du délégataire pour le service public de l'eau potable veut porter sur un sujet précis. Le rapport apparaît comme habituellement avec une présentation détaillée dans cette synthèse de l'année 2020 avec les chapitres relevant l'évolution des indicateurs principaux et chiffres clés qui, pour une grande majorité, sont satisfaisants, notamment la conformité et la qualité de l'eau très proche des 100%. Mais il est à noter le sujet concernant la dégradation sensible dans le rendement du réseau de distribution qui s'établit pour cette année à 81,73%, soit le taux le plus bas depuis 2015. Je rappelle que pour 2019, il était de 84,1% ainsi que le différentiel fort entre le volume prélevé utile, environ 57 millions de m<sup>3</sup> et le volume consommé à environ 45 millions de m<sup>3</sup> et je fais référence là aux pages 21 et 175 du rapport.

Certes, la longueur du réseau, 3 218 km, est importante et sur les 2 423 interventions sur fuite en domaine public, 14,5% ont lieu sur le réseau canalisation. Celui-ci est vieillissant, comme le démontre page 209 le recensement effectué avec l'état du patrimoine et les 73% des canalisations non datées. Cela concerne des diamètres de canalisation parfois importants et donc des fuites conséquentes en pertes. Le retard dans le renouvellement nécessaire s'est accru et pose le problème de fond du transfert fin 2022 vers la régie de l'eau. Il est donc nécessaire de régler ce problème important avec le délégataire actuel afin de ne pas obérer le démarrage de la régie qui doit être opérationnelle dès le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Ce retard dans la rénovation du patrimoine et le non-engagement dans l'investissement nécessaire peut devenir un handicap sévère et mérite donc une attention forte de notre institution pour éviter que la

régie n'en subisse de plein fouet les conséquences dès son entrée en fonction.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Kévin SUBRENAT.

**M. Kévin SUBRENAT** : Merci Monsieur le Président. D'abord, deux petits points sur le rapport.

Le premier, c'est que précédemment, les communes recevaient ce rapport. Aujourd'hui on ne le reçoit plus. Je ne sais pas s'il y a eu un loupé dans la transmission, c'est peut-être un détail, mais on est obligé de venir au sein de Bordeaux Métropole pour en prendre connaissance. Plus précisément, je vais profiter de cette délibération pour vous faire part de deux éléments importants. Je vous avais interpellé avant les vacances concernant l'hémorragie au sein du service de la direction de l'eau, les difficultés que les agents présents au service du délégataire rencontraient. Visiblement, il y a tout un tas d'artifices qui ont été mis en place. J'en suis informé par Madame la Vice-présidente, mais ce serait bien que les autres élus - j'ai fait un peu le lanceur d'alerte et forcément cela suscite des interrogations - ce serait bien peut-être que tous les élus aient le même niveau d'information à ce sujet. On sait que c'est un sujet sensible, personne ne se pose la question. On ouvre tous notre robinet, comment l'eau arrive là ? C'est bel et bien grâce à ces agents.

J'ai peut-être mon idée sur la baisse de rendement. J'imagine que vous avez la vôtre. Comment est-ce que l'on gagne un contrat ? En proposant le meilleur tarif. De nombreux élus qui sont aujourd'hui encore présents à l'époque avaient clairement identifié et presque mis un veto, un droit de veto, sur ce fameux futur délégataire en indiquant que cela allait être compliqué de tenir ces propositions, de tenir ce contrat. On voit que quelques mois ou années plus tard, on est dans le dur. Forcément, il réalise des économies parce que c'est un contrat qui est déficitaire. Ce sera abondé parce que VEOLIA est une grosse structure, parce que SUEZ également si jamais il repostule, est une grosse structure, donc ils vont réussir à abonder quelques millions d'euros. Néanmoins, les économies, ils continuent à les faire, alors peut-être moins là sur le rendement parce que vous leur mettez la pression et qu'ils sont tenus contractuellement de répondre à leurs obligations, mais cela va être plutôt sur les agents.

J'ai appris que les cadres avaient été récemment remplacés. Maintenant, c'est plutôt sur les opérationnels que mon inquiétude se tourne. Quand on voit ce rapport-là, on indique que la qualité de l'eau est excellente, on indique qu'il y a quand même de beaux indicateurs, comme quoi la régie n'est pas l'alpha et l'oméga de la gestion de l'eau. Il y a quand même une certaine virtuosité à avoir des délégataires qui tiennent la route. J'avais cité deux éléments pour lesquels j'étais très hostile à la régie, c'était un, les ressources humaines. Vous avez vu ce qui s'est passé, il y a quelques mois et la position du délégataire qui a tendance à faire fondre ses effectifs, voire à ne pas remplacer celles et ceux qui malheureusement sont malades, ce qui tend réellement le service.

Et le deuxième point, c'est le numérique. On a vu au Conseil d'administration de la régie de l'eau à quel point c'est un sujet qui est extrêmement important et sur lequel je m'interroge de plus en plus. On nous a proposé une décision modificative pour augmenter le budget de plus de 55%. Jamais un de mes services ne m'a présenté cela, on est au mois d'octobre demain, et on a augmenté le budget de la régie de l'eau de 55% alors qu'il reste à peine trois mois pour finir l'exercice.

J'émet, aujourd'hui encore et toujours, de grosses réserves sur le numérique. On estime à plus de 50 millions d'euros qu'il va falloir investir pour que cette compétence qui, aujourd'hui, est propriété des délégataires, parce qu'ils ont tous leurs systèmes informatiques, on puisse développer le nôtre. C'est vraiment le point, peut-être, d'achoppement le plus compliqué entre

les ressources humaines et le numérique.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de ces éléments. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui souhaitent intervenir ? Je n'en vois pas. Sylvie CASSOU-SCHOTTE. Oui, je vous en prie, Monsieur TROUCHE.

**M. Jean-Marie TROUCHE** : Merci Monsieur le Président. Je voudrais ajouter juste un petit mot sur les menaces qui pèsent un petit peu sur le service. Madame la Vice-présidente, vous avez indiqué que le service public de l'assainissement collectif est en déficit structurel. Grâce à l'action des services sur le délégataire, cela n'a pas de conséquences pour la facture des usagers parce que c'est le délégataire qui va prendre en charge ce surcoût. C'est vrai jusqu'en 2026, jusqu'au moment de la mise en régie également de ce service. Personne ne me fera croire que par miracle, le problème du déficit structurel va se résoudre. Quelque part, sous réserve de travailler sur le sujet d'ici là, il y a une menace sur la facture pour l'utilisateur, menace qui est importante dans la mesure où déjà, nous ne sommes pas dans les meilleurs pour cet aspect-là. Voilà ce que je voulais rajouter. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je crois que l'on a tous conscience de ces difficultés, on s'emploie à les résoudre, n'est-ce pas Sylvie CASSOU-SCHOTTE ?

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Pour reprendre les propos de Jean-Claude FEUGAS et en partie d'ailleurs des autres intervenants, sachez que ce qui n'est pas fait lorsqu'on fait... Je vous rends compte de cette activité 2020. Bien évidemment que cela donne lieu à des rencontres avec le concessionnaire et le délégataire et cela donne bien évidemment un effet sur les pénalités qui sont des bonus/malus... alors on a quelques bonus quand même, mais pour les malus, c'est vrai qu'il y a des pénalités qui sont adressées à ceux-ci.

Pour revenir sur ce qui a été nommé « l'hémorragie » un qualificatif qui n'était peut-être pas le bon, mais qui voulait signifier qu'il y avait des départs d'agents au sein de la Direction de l'eau, je voudrais dire aujourd'hui que d'abord, ces départs n'étaient pas forcément liés à la régie de l'eau, mais c'est vrai que nous y étions d'autant plus sensibles que cette direction, elle se doit non seulement de continuer son action, mais elle doit aussi travailler sur le projet de la régie. Tout départ a été un poids pour le service. Nous avons réussi à procéder au remplacement et aujourd'hui, on est sur un effectif qui était l'effectif de départ avec en plus la possibilité... alors ça répondra à des interventions préalables sur les contractuels, mais on a pu recruter des contractuels. De toute façon aujourd'hui, les personnes que nous recrutons au sein de la Direction de l'eau seront destinées à aller sur la régie. Là pour le coup, ce n'est plus trop un problème.

Sur ce qui concerne la baisse du rendement financier, concernant la SABOM, effectivement c'est un déficit structurel que l'on peut constater et qui est tout simplement lié à ce que vous avez dit, Kévin SUBRENAT, à savoir la loi de la concurrence. Dans la DSP, lorsqu'il y a eu cet appel d'offres, c'était à celui qui faisait les prix les plus bas et en l'occurrence, c'est VEOLIA qui a été choisi, cela aurait pu être SUEZ, c'était pareil.

Aujourd'hui, ce que nous retirons, nous, comme leçon d'une part cela plaide pour la régie, cela plaide pour la gestion publique, mais au-delà de cela, puisque là on sort de la loi de la concurrence, c'est vrai que là encore, on a signé un contrat, Monsieur TROUCHE. Le contrat doit être respecté. Nous sommes avec un délégataire qui a une maison mère, à la maison mère d'assumer la responsabilité de sa filiale, de pouvoir recapitaliser, comme je l'ai dit. Nous

sommes dans une logique non pas seulement de censeur, sachez-le, que ce soit avec SUEZ ou avec VEOLIA. On est plutôt dans une logique de collaboration et d'essayer de trouver les meilleures solutions parce qu'à l'arrivée, nous défendons le service public et la garantie de ce que ce service soit maintenu et de qualité. En ce qui concerne la SABOM, nous nous reposerons sur la maison mère, et sur ce qu'elle acceptera de faire.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci de ces explications. **Monsieur CAZENAVE**, exceptionnellement.

**M. Thomas CAZENAVE** : Merci, **Monsieur le Président**, cela va être très court, pardon, j'ai réagi un peu tardivement. Je voulais peut-être en profiter pour que vous nous fassiez un point de l'état des relations avec les territoires voisins. Je pense que vous avez expliqué, à un moment, que vous souhaitiez renouer une coopération territoriale approfondie. Il y a autour de la question de l'eau qui est mentionnée d'ailleurs dans le rapport que vous présentez l'état d'avancement du projet des champs captants dans le Médoc. Je voulais savoir où nous en étions dans la discussion avec ces territoires qui sont concernés directement par la captation de la ressource en eau. Est-ce que ce sujet-là est maintenant apaisé ? Est-ce que des solutions ont été trouvées ? Bref où nous en sommes sur ce sujet que je sais, assez sensible ? Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Oui, c'est un sujet assez sensible. Avec **Céline PAPIN** et **Sylvie CASSOU-SCHOTTE**, on a fait un peu le tour. Nous sommes allés plusieurs fois dans la Médoc. J'ai assisté une fois également à une commission dans une des deux communes concernées.

La discussion en général, c'est toujours la même, elle commence difficilement et elle se termine de façon plus agréable avec, on le voit bien, des difficultés aussi d'ordre politique. Vous avez bien vu que **Monsieur SIMIAN** par exemple a lancé une pétition pour que les maires du Médoc refusent la captation. Tout cela est assez surréaliste. La discussion aujourd'hui porte sur un point essentiel, nos amis médocains nous disent qu'ils souhaitent des compensations. Nous ne sommes pas opposés à des compensations, mais on est régi par deux principes : un principe de spécialité qui fait que l'on peut accorder des subventions, mais dans le cadre de nos compétences et un principe de géographie qui fait qu'en principe, on doit intervenir uniquement sur notre territoire. Ceci dit, les discussions avec **Madame la Préfète** montrent que l'on pourrait très bien arriver à des compensations. Toute la question, c'est de savoir lesquelles.

Certains imaginent que par exemple, la Métropole pourrait verser une rente *in eternam* en échange de l'eau. Ce qu'il faut bien rappeler, **Sylvie CASSOU-SCHOTTE** le fait très souvent, c'est que l'eau que nous allons capter dans les champs captants n'est pas destinée uniquement à la Métropole. C'est de l'eau qui est nécessaire aussi pour d'autres territoires en Gironde. Et nous sommes les seuls aujourd'hui à avoir la capacité à assurer la maîtrise d'ouvrage pour arriver à faire venir cette eau.

On discute beaucoup sur ce que l'on peut appeler « les compensations ». On discute beaucoup aussi sur les tracés. Une fois que l'on a capté l'eau, par où va-t-elle passer pour venir sur la Métropole, pour venir dans d'autres lieux. Je crois que Sylvie l'a dit, il y a une concertation réglementaire qui est obligatoire et qui va commencer d'ici à la fin d'année. En sachant que l'État peut très bien prendre aussi la responsabilité de dire aux communes des territoires voisins « C'est comme cela et ce n'est pas autrement », mais je ne souhaite pas cette solution. Je ne souhaite pas la solution autoritaire que l'on me propose. Je souhaite que l'on entretienne des bonnes relations avec les territoires voisins. On peut trouver des compensations qui conviennent aux uns et aux autres, mais c'est une négociation assez difficile. On a un calendrier

seulement de quelques années quand même, pas de beaucoup d'années. Je pense que l'on aboutira, mais en tout cas, la concertation qui va s'ouvrir nous donnera beaucoup d'éléments avec deux publics différents : il y a d'un côté le public des habitants représentés par leur maire, et de l'autre côté, il y a le public des forestiers qui craignent que tout cela ait quelques conséquences sur la forêt. Toutes les études aujourd'hui montrent que ce ne sera pas le cas. On est dans une phase de dialogue, de persuasion, de négociation, ce n'est pas facile. Je vous le confirme. Sylvie CASSOU-SCHOTTE, si tu veux ajouter quelque chose.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Oui, c'est un dossier qui est très ancien les champs captants. On a eu beaucoup de rencontres, comme l'a dit le Président, sur les territoires. Bordeaux Métropole a souhaité engager deux garantes qui ont été désignées par une Commission nationale du débat public, qui ont toute neutralité, indépendante pour s'engager dans une logique de concertation constructive. On va dans les mois qui viennent - rapidement, ce sera à l'automne - engager une concertation publique. On a décidé de le faire sur trois grands territoires du Département puisque c'est une question qui ne concerne pas que Bordeaux Métropole, c'est bien évidemment d'une part le Médoc qui est concerné directement par l'installation des champs captants, mais aussi, et j'insiste là-dessus, toute la périphérie de l'agglomération côté Entre-Deux-Mers, Créon, etc., qui aujourd'hui souffre d'un déficit de prélèvement d'eau et de la ressource et qui a besoin de la réalisation de ces champs captants.

Cette concertation va être menée et cette concertation, ce n'est pas une DUP (Déclaration d'utilité publique), c'est préalable à une DUP, on n'était pas obligé de le faire. Là, c'est vraiment une concertation qui vise à être constructive. D'une part à informer, mais aussi à écouter la parole des différents acteurs que ce soit les forestiers, que ce soit les élus et les citoyens pour éclairer aussi la Métropole sur le bien-fondé et sur peut-être des propositions, des préconisations qui peuvent être faites et entendables. Par exemple, il y a une demande de faite d'un observatoire dès la réalisation pour le suivi d'évaluation de ces champs captants, c'est quelque chose qui peut être tout à fait envisageable.

Cela va être pendant quelques mois avant qu'une DUP se mette en place. On a un délai, comme l'a dit le Président. C'est un projet qui coûte 60 millions d'euros. Nous avons un engagement de l'Agence de l'eau d'en financer plus de la moitié, mais ceci dans un *timing* et dans un calendrier qu'il faudra savoir respecter.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Et j'ajoute que la concertation a lieu sous l'autorité de la Commission nationale du débat public. C'est une garantie d'impartialité aussi.

S'il n'y a pas d'autres interventions, on va procéder au vote puisqu'il doit y avoir un vote sur l'avis du délégant et non pas sur le rapport lui-même. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée.

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

**Mme Claude MELLIER** : J'appelle Madame CASSOU-SCHOTTE, délibération 96 à intervenir sur La Fumainerie – Année 2021 – Subvention d'investissement – Convention – Décision – Autorisation.

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

**(n°96) La Fumainerie - Année 2021 - Subvention d'investissement - Convention - Décision - Autorisation**

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** présente le dossier.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Je crois que Métropole Commune(s) veut intervenir. Oui je vous en prie. **Madame AMOUROUX**.

**Mme Géraldine AMOUROUX** : Merci **Monsieur le Président**, ne voyez pas de malice à ce que mon groupe m'ait chargée d'intervenir sur ce sujet et que ce soit une femme qui intervienne, mais j'en suis ravie. Quelques commentaires pour vous expliquer le sens de notre vote. Vous l'avez expliqué, Madame, si on a bien compris c'est le subventionnement de 22 WC pour 20 000 euros dont deux qui seraient, je cite « à grande capacité sur l'espace public », les autres étant réservés pour du logement privé, c'est cela ? C'est bien qu'il y ait de la prévision de nouveaux WC sur l'espace public parce que l'on en manque toujours, même si des efforts ont été faits ces dernières années. Un mot quand même pour dire que pour beaucoup d'entre eux, ils ne sont pas souvent en très bon état, souvent très sales voire repoussants.

On voulait attirer votre attention sur cette nouvelle proposition et notamment notre inquiétude quant à l'aspect esthétique voire hygiénique de ces futures installations. Nous avons une question aussi sur leur future implantation parce que l'on a peur que ce ne soit pas forcément compatible avec une installation notamment dans notre centre historique.

Pour cela, on vous indique que l'on votera contre cette délibération. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? **Monsieur MORISSET**.

**M. Marc MORISSET** : Je vois que **Madame Anne FAHMY**, vous avez levé la main ? Allez-y Madame, allez-y.

**Mme Anne FAHMY** : Merci. De notre côté pour le groupe Renouveau Bordeaux Métropole, nous nous abstenons sur cette délibération. Elle nous avait été présentée au mois de mars déjà et nous avons demandé un budget. Nous avons demandé quelle était la part de la subvention de la Métropole par rapport au budget global de l'association. Nous avons demandé quels étaient les autres financeurs. Nous avons demandé une mise en perspective de ces subventions par rapport au projet. Quand vous nous avez soumis ce nouveau projet de délibération, nous avons reposé la question en commission et ensuite par courrier, nous n'avons pas eu les éléments. En l'absence d'information complémentaire, nous nous abstenons. Merci.

**M. le Président Alain ANZIANI** : C'est noté. **Monsieur MORISSET**.

**M. Marc MORISSET** : Rapidement, oui, je vais voter pour cette délibération.

Je veux simplement clarifier les choses par rapport à ce qui s'est passé ce matin à la première délibération. Au jour d'aujourd'hui, il y a un déni de démocratie en interne de ce groupe Écologie et solidarité. Je suis très, très déçu de ce qui s'est passé encore aujourd'hui. J'affirme aujourd'hui, pour simplement clarifier les choses, que je ne fais plus partie de ce groupe.

Comme j'avais compris avec Monsieur POUTOU, puisque lui, c'est un des rares élus à être aussi isolé, que je pouvais choisir une commission. La Commission transports pour l'instant est encore celle à laquelle je siége. J'aimerais bien rester dans mon groupe à moins maintenant pour assister à cette commission-là.

Et puis j'ai le regret de le répéter, tous ces débats sont très longs et moi, je propose franchement que les choses se passent de façon plus courte pour que l'intelligence collective dans ces débats soit la meilleure possible, c'est-à-dire tous les mois.

**M. le Président Alain ANZIANI** : C'est au moment du règlement intérieur que l'on aurait dû débattre de tout cela. Au moment du règlement intérieur, on pouvait aussi prévoir une limitation du temps de parole. Cela ne m'aurait pas choqué du tout qu'il y ait une limitation du temps de parole, et y compris par groupe, comme cela, au moins, on arrive à une solution. Madame CASSOU-SCHOTTE.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Je vais répondre aux deux premières interventions. Alors d'une part, dans cette délibération concernant ces subventions d'investissement, ce n'est pas le seul aspect esthétique qui peut se travailler. C'est vraiment une association qui travaille dans une économie circulaire, c'est cela qui est intéressant pour nous d'expérimenter. C'est-à-dire après qu'est-ce que cela devient les excréments, le pipi, etc. ? Ne le voyez pas uniquement sur cette question esthétique. Effectivement, il a pu s'agir d'avoir des toilettes sèches, qui par le passé n'étaient pas forcément des plus belles, mais aujourd'hui, on a beaucoup évolué dans ce domaine-là, sachez-le. Si vous allez en Europe du Nord, j'ai eu l'occasion d'y aller, il y en a de très, très belles partout, il n'y a plus que cela d'ailleurs dans l'espace public.

Pour Madame FAHMY, en ce qui concerne le budget, je suis désolée, il me semblait d'ailleurs qu'une réponse vous avait été faite. Si j'ai effectivement présenté cette délibération en mars, et que je l'ai retirée parce que vous aviez posé des questions, je suis allée demander toutes les précisions dont vous aviez besoin et je vous en ai rendu compte à la Commission de transition.

Pour ce qui concerne le budget notamment, sachez que nous sommes sur une demande de subvention sur un montant qui revient à 17% du budget. Le reste étant surtout le Conseil régional qui finance pour pas mal, la SABOM qui, elle aussi, subventionne deux fois plus que Bordeaux Métropole ce projet. On a de multiples financeurs.

Tout à l'heure, quand j'ai parlé d'économie circulaire, ce projet concerne la Fumainerie qui le dépose, mais c'est toutes les structures, toutes les associations et toutes les structures qui travaillent avec elle, le Petit Coin de Paradis, Toopi Organics, Pena Environnement. Ce sont tous ces acteurs-là qui permettent de travailler sur cette expérimentation. C'était toutes les réponses que je pouvais vous faire pour peut-être éclairer votre vote.

**M. le Président Alain ANZIANI** : Le mot important est celui de « expérimentation ». Qui vote contre ? Le groupe Communauté d'avenir. Qui s'abstient ? Le Groupe Renouveau Bordeaux Métropole, donc la délibération est adoptée.

**Majorité**

**Abstention : Monsieur CAZENAVE, Madame FAHMY, Madame HELBIG, Monsieur MARI**

**Contre : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE,**

**Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY,  
Madame BONORON, Madame BOZDAG,  
Monsieur CAZABONNE, Monsieur COLES,  
Madame DELATTRE, Madame DUMAS,  
Monsieur DUPRAT, Monsieur FLORIAN,  
Monsieur GARRIGUES, Monsieur LABARDIN,  
Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI,  
Monsieur MANGON, Monsieur MILLET,  
Madame MILLIER, Monsieur MORETTI,  
Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur  
PESCINA, Monsieur POIGNONEC, Monsieur  
PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur  
RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-  
LABAT, Madame SABOURET, Monsieur  
SALLABERRY, Monsieur SUBRENAT,  
Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY**

Merci, nous avons fini de cette session et on se retrouvera au mois de novembre.

*La séance est levée à 16 heures 10*

Le Secrétaire de séance

M. PUYOBRAU