

PROCES VERBAL ANALYTIQUE
CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 25 NOVEMBRE 2021 À 15 H 00

(Convocation du 19 novembre 2021)

Aujourd'hui jeudi vingt-cinq novembre 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, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, M. Jean TOUZEAU, M. Bernard-Louis BLANC, 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. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, 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 GASPAR, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Radouane-Cyrille JABER, 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 PESCHINA, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Agnès VERSEPUY.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Christine BOST à Mme Véronique FERREIRA
M. Alexandre RUBIO à Mme Josiane ZAMBON
M. Baptiste MAURIN à Mme Françoise FREMY
Mme Stephanie ANFRAY à M. Bruno FARENIAUX
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Géraldine AMOUROUX
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie JUQUIN
M. Sébastien SAINT-PASTEUR à Mme Pascale BRU

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à Mme Claudine BICHET de 14h30 à 15h20 et à partir de 17h10 le 26 novembre
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Pascale BRU à partir de 18h45 le 25 novembre et à partir de 16h36 le 26 novembre
M. Patrick LABESSE à M. Alain GARNIER à partir de 14h30 le 26 novembre
M. Jean TOUZEAU à Mme Josiane ZAMBON à partir de 14h30 le 26 novembre
M. Bernard-Louis BLANC à Mme Claudine BICHET le 25 novembre et à partir de 14h30 le 26 novembre
M. Jean-François EGRON à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 14h30 le 26 novembre
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à Mme Laure CURVALE à partir de 17h24 le 25 novembre
Mme Brigitte TERRAZA à M. Frédéric GIRO à partir de 17h06 le 26 novembre
Mme Brigitte BLOCH à Mme Laure CURVALE à partir de 18h19 le 25 novembre
Mme Brigitte BLOCH à M. Patrick PAPADATO à partir de 17h le 26 novembre
Mme Andréa KISS à Mme Brigitte TERRAZA le 25 novembre
M. Patrick PAPADATO à Mme Céline PAPIN de 12h à 14h30 le 26 novembre
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Delphine JAMET à partir de 18h19 le 25 novembre
Mme Marie-Claude NOEL à M. Patrick PAPADATO à partir de 15h06 le 26 novembre
M. Nordine GUENDEZ à M. Myriam BRET le 26 novembre
M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI à partir de 17h32 le 25 novembre et le 26 novembre
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE le 25 novembre et à partir de 16h45 le 26 novembre
Mme Christine BONNEFOY à Mme Karine ROUX-LABAT le 26 novembre
Mme Simone BONORON à Mme Béatrice SABOURET à partir de 18h20 le 25 novembre
Mme Simone BONORON à Mme Eva MILLIER de 10h43 à 14h30 le 26 novembre
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY à partir de 16h50 le 26 novembre

M. Gérard CHAUSSET à Mme Anne-Eugénie GASPARD à partir de 17h20 le 26 novembre
 Mme Camille CHOPLIN à Mme Eve DEMANGE le 25 novembre
 M. Max COLES à M. Dominique ALCALA à partir de 17h23 le 25 novembre
 M. Didier CUGY à M. Olivier CAZAUX à partir de 12h24 le 26 novembre
 Mme Laure CURVALE à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH de 10h20 à 12h32 le 26 novembre
 Mme Nathalie DELATTRE à M. Alain CAZABONNE à partir de 18h11 le 25 novembre
 Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET le 26 novembre
 Mme Fabienne DUMAS à Mme Géraldine AMOUROUX à partir de 15h55 le 26 novembre
 M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 14h30 le 26 novembre
 M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 18h15 le 25 novembre
 M. Nicolas FLORIAN à M. Dominique ALCALA à partir de 14h30 le 26 novembre
 M. Guillaume GARRIGUES à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h08 le 25 novembre
 M. Maxime GHESQUIERE à M. Olivier CAZAUX le 26 novembre
 M. Laurent GUILLEMIN à Mme Nadia SAADI le 25 novembre
 Mme Fabienne HELBIG à Mme Anne FAHMY à partir de 17h50 le 25 novembre
 Mme Sylvie JUSTOME à Mme Nadia SAADI à partir de 17h50 le 25 novembre
 Mme Nathalie LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU le 25 novembre et à partir de 14h30 le 26 novembre
 M. Gwénaél LAMARQUE à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 17h le 26 novembre
 Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Anne LEPINE à partir de 18h25 le 25 novembre
 Mme Harmonie LECERF à Mme Delphine JAMET à partir de 18h15 le 25 novembre
 M. Jacques MANGON à M. Thierry MILLET à partir de 18h40 le 25 novembre et le 26 novembre
 M. Stéphane MARI à Mme Fabienne HELBIG à partir de 15h50 le 26 novembre
 Mme Eva MILLIER à Mme Fatiha BOZDAG à partir de 16h40 le 26 novembre
 M. Jérôme PESCHINA à M. Christophe DUPRAT à partir de 14h30 le 26 novembre
 M. Michel POIGNONEC à Mme Christine BONNEFOY à partir de 18h40 le 25 novembre
 M. Michel POIGNONEC à M. Fabrice MORETTI à partir de 13h17 le 26 novembre
 M. Patrick PUJOL à M. Patrick BOBET à partir de 13h17 le 26 novembre
 M. Benoît RAUTUREAU à Mme Fatiha BOZDAG à partir de 12h26 le 26 novembre
 Mme Marie RECALDE à M. Bruno FARENIAUX à partir de 14h30 le 26 novembre
 M. Fabien ROBERT à M. Michel LABARDIN à partir de 14h30 le 26 novembre
 Mme Nadia SAADI à Mme Harmonie LECERF à partir de 17h le 26 novembre
 Mme Béatrice SABOURET à M. Jean-Marie TROUCHE à partir de 16h30 le 26 novembre
 M. Emmanuel SALLABERRY à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 14h30 le 26 novembre
 M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA à partir de 17h23 le 25 novembre
 M. Thierry TRIJOLET à Mme Anne-Eugénie GASPARD à partir de 15h30 le 26 novembre
 Mme Agnès VERSEPUY à M. Jacques MANGON jusqu'à 18h40 le 25 novembre
 Mme Agnès VERSEPUY à M. Christophe DUPRAT à partir de 18h40 le 25 novembre et à partir de 12h02 le 26 novembre

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Absent en application de l'article 7 du règlement intérieur :
 M. Marc MORISSET le vendredi 26 novembre

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 : Nous allons commencer cette séance, Monsieur SALLABERRY, Monsieur CAZABONNE, si vous voulez bien vous asseoir. Avant de débiter l'ordre du jour, je voudrais ménager trois séquences très brèves.

La première, pour vous rappeler que le taux d'incidence du Covid en Gironde a été multiplié quasiment par deux cette dernière semaine. Je ne peux que vous conseiller d'appliquer les gestes barrières et en particulier le port du masque, sauf évidemment quand vous parlez, cela nous permet de mieux nous entendre.

Le deuxième point, c'est un point sur lequel je voudrais que nous puissions nous recueillir. Je voudrais parler d'Arnaud DELLU et vous dire que nous avons tous été bouleversés par sa disparition lundi matin. Arnaud a siégé dans cette assemblée de 2014 à 2020, il a montré sa finesse d'esprit, et en même temps son humanisme. C'était un gros travailleur, Arnaud, qui avait toujours cette faculté d'égayer ses propos d'une pointe d'humour. Je voudrais vraiment que l'on rende un hommage à cet homme qui était très attaché à Talence - Je regarde le Maire de Talence qui est là - et qui a toujours fait preuve d'un grand sens du dialogue et des responsabilités.

A titre personnel, j'avais beaucoup d'amitié pour Arnaud. Cette amitié s'est développée quand j'ai vu son courage. Arnaud était malade depuis plusieurs mois, et même plusieurs années, et à chaque fois que je le voyais, je lui demandais : « Comment vas-tu ? », et à chaque fois, il me répondait : « Pas bien », mais il continuait à avancer. Puis, évidemment, le mal l'a emporté comme toujours dans ce genre de situation, plus rapidement qu'on ne le pense. Je vous propose donc de faire une minute de silence pour Arnaud DELLU.

Minute de silence

Merci. Je voudrais également que nous ayons une troisième séquence dans cette journée, qui est la journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes, et que l'on se rende bien compte que ces violences faites aux femmes, c'est un combat qui nous engage tous. Il doit engager l'État, et l'État est en train d'ailleurs de prendre ces mesures-là pour doter les victimes de moyens de prévention qui sont à la fois, nous le savons, des montres d'alerte ou bien des bracelets attachés à la personne qui peut commettre des infractions ; cela se fait couramment en Espagne, cela se fait beaucoup moins en France, donc il est temps d'y recourir.

Mais on ne peut pas faire peser toute la responsabilité sur l'État. Il faut également que, nous-mêmes, dans nos communes, on essaie d'aménager des lieux d'information et d'accueil de ces femmes victimes de violence. Ensuite, il faut des lieux d'hébergement. Il ne faut pas qu'une femme qui soit en péril puisse venir dans une Mairie, taper à la porte de la Mairie et que la Mairie lui dise : « Revenez demain ».

Là, il y a évidemment une urgence à satisfaire et donc merci, chacun dans vos rôles, de pouvoir organiser cet hébergement. Il doit également y avoir un rôle de suivi évidemment, pour permettre à cette personne de retrouver une vie normale. Mais c'est aussi sans doute une responsabilité de toute notre société. Pendant très longtemps, on a dit : « Oui, j'ai entendu des cris, oui, j'ai vu des larmes, mais tout cela n'est pas grave ou bien tout cela ne relève pas de ma responsabilité » et donc rien n'a été fait là où évidemment chacun de nous doit se trouver investi et engagé.

Cette journée internationale est vraiment un moment important, j'espère que ce ne sera pas qu'un moment symbolique, mais qu'elle sera suivie d'actions des uns et des autres.

Nous allons pouvoir engager maintenant notre Conseil, d'abord avec l'adoption du PV du précédent Conseil des 23 et 24 septembre. Y a-t-il des observations sur ce PV ? Oui, Monsieur LABARDIN.

M. Michel LABARDIN : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'ai lu attentivement le compte-rendu du dernier Conseil communautaire et je voudrais remercier les rédacteurs pour la prise en compte et la retranscription du verbatim de mes remarques relatives au schéma des mobilités, notamment la demande que je vous avais faite de pouvoir traiter avec un parfait parallélisme d'une part l'expérimentation d'un Bus express, puis la reprise des études sur un débranchement de la ligne B du tram pour évaluer la pertinence, le moment venu, de cette reprise de projet.

À deux reprises, vous m'avez donné acte pour que ce soit réinscrit dans le schéma des mobilités, tout ceci est parfaitement retranscrit et je vous en remercie.

Il manque néanmoins, et vous le savez, que la fiche action du contrat de CODEV puisse être, comment dire, nourrie de cet élément qui est un élément engageant pour l'avenir. Bien sûr, c'est une hypothèse, donc à l'heure de signer les contrats de CODEV, je souhaiterais que l'on aille jusqu'au bout de cette demande, comme vous m'en avez assuré, pour que ce soit retranscrit. J'ai bien entendu vos propos sur TV7, qui sont sans ambiguïté à ce niveau-là, et je vous en remercie.

Pour autant, cela ne ressort pas des échanges récents épistolaires, notamment d'hier, vous m'avez envoyé une lettre aimable, je vois bien que vous n'en êtes pas le rédacteur parce qu'effectivement ce n'est pas tout à fait, ni ce qui a été écrit, ni ce que vous avez dit sur TV7. Je ne doute pas un seul instant de votre sincérité réelle vis-à-vis des engagements que vous avez pris et que vous honorerez.

Je souhaiterais donc que la terminologie soit modifiée et que l'on retrouve tout cela dans le contrat de CODEV, ce qui me semblerait la suite logique et la conclusion, pour l'instant en tout cas, d'un échange contradictoire, mais sur lequel vous avez exprimé que vous étiez prêt à faire droit à ma demande et je vous en remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci, cela me permet d'apporter une précision. Il n'y a rien de nouveau, c'est-à-dire que lors du débat sur les schémas des mobilités, vous m'aviez posé une question et ma réponse ne pouvait être que celle-là. Il ne peut pas y avoir de traitements différents entre les communes.

D'abord, on met en œuvre les solutions de Bus express et on regarde si ça marche, puis on regarde des projets plus lourds avec les trois critères que nous avons fixés, c'est-à-dire 1) le nombre de voyageurs potentiels, 2) le coût et 3) le bilan carbone. C'est cela que j'ai redit, mais

je l'avais déjà dit au mois de septembre, il ne faut donc pas faire de liaison entre ce sujet et d'autres. Merci.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

La secrétaire de séance est Madame Claude MELLIER et son adjointe, Madame Brigitte BLOCH.

Mme Claude MELLIER : Je voulais annoncer que l'affaire n° 3, portant sur les représentations est déposée sur table, ainsi que la délibération n° 6 rectifiée portant sur le GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) et le plan de financement suite à l'envoi de l'État mardi.

Maintenant, je vais présenter les affaires de l'ordre du jour une par une, avec un débat entre chacune d'elles. Je vais donner la parole à Monsieur ANZIANI, Grand Projet du Sud-Ouest, Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, décision et autorisation.

M. ANZIANI

**(n°6) Grand Projet du Sud-Ouest / Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux -
Décision - Autorisation**

Alain ANZIANI présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Je voudrais préciser que, comme vous le notez, il n'y a pas de regroupements, parce que l'un de nos conseillers, Monsieur MORISSET, s'est opposé cette fois-ci à tout regroupement. Comme le Code Général des Collectivités Locales nous y incite, nous allons être obligés de regarder toutes les délibérations une par une. Voilà.

Merci Monsieur MORISSET, qui d'ailleurs devrait porter son masque. La règle, c'est le port du masque, je pense qu'il faut l'appliquer.

Présentation de la délibération par Monsieur ANZIANI non retranscrite

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci de m'avoir écouté, qui souhaite la parole ?
Clément ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Monsieur le Président, mes chers collègues, quel coup d'arnaque de la part du Gouvernement et du Premier Ministre Jean CASTEX ! Réussir à déterrer ou plutôt à ressusciter d'entre les morts temporairement ce projet qui n'ira pas jusqu'au bout, ce projet de GPSO daté de plus de 30 ans, projet pensé dans les années 80, du siècle dernier, où les enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire, de biodiversité, financiers, démocratiques n'étaient pas aussi palpables que maintenant, et cela de façon opportuniste à quelques mois évidemment des élections présidentielles...

C'est d'autant plus incroyable que l'État impose aux Collectivités Territoriales un calendrier extrêmement précipité, on peut le dire. Deux mois pour engager les collectivités sur 40 % de 14 milliards d'euros, soit 6 milliards d'euros.

L'État nous impose aussi une participation financière importante puisqu'il ne participe, lui, qu'à hauteur de 40 %, ce qui suppose que notre collectivité va contribuer à hauteur de 605 millions d'euros, contre uniquement 182 millions d'euros en 2009 pour la LGV SEA Tours-Bordeaux.

Du fait de ce calendrier imposé par l'État très serré, trop serré, aucune étude n'a été présentée aux élus de cette assemblée, pas de groupe de travail, pas de Comité de pilotage. Nous avons eu une Commission réunie avec Monsieur KAUFFMANN, le chef de projet désigné par l'État, qui découvrait le dossier puisqu'il a été nommé il y a un mois. C'est donc la démocratie interne qui en pâtit du fait de ce calendrier extrêmement serré.

Comment voter ce projet alors qu'il ne repose sur aucun bilan récent économique, environnemental ou en termes de report modal, ni sur les études des autres lignes LGV qui ont été réalisées ? Rappelons qu'une seule minute gagnée avec le Grand Projet du Sud-Ouest a un coût d'environ 166 millions d'euros, ce qui représente la création de 300 lits d'hôpital public ou encore la construction de trois lycées.

Comment voter ce projet alors que la COP26 nous rappelle à l'urgence climatique ? La crise climatique mondiale doit supplanter la recherche de gains effrénés de temps, quoi qu'il en coûte.

Comment voter ce projet alors qu'il contribue à la fracture territoriale et aux difficultés sociales et de mobilité ? La démonstration est criante. Les Régions et les Métropoles sont pour. Les Départements sont contre, sacrifiés sur l'hôtel de la très grande vitesse, uniquement traversés, et s'y opposent logiquement.

Et le fret ? L'histoire nous démontre, l'histoire française, l'histoire du fer, que plus il y a de LGV, moins il y a de fret. Plus il y a de LGV, moins il y a de trains quotidiens. En effet, il y a l'écartement des voies espagnoles, l'Espagne sera correctement reliée au reste de l'Europe, c'est en cours et ce sera fait, GPSO ou pas GPSO. Le projet ici, GPSO 2, 2^{ème} phase, c'est Bordeaux-Dax. Entre Dax et la frontière espagnole, ce n'est pas chiffré, ce n'est pas financé, il n'y a pas d'agenda, il n'y a pas de fret. Il n'y a rien, *nada*, dans ce projet entre Dax et la frontière espagnole. Pour le fret, c'est le grand vide.

Comment expliquer qu'aucune étude conséquente n'ait été réalisée sur la modernisation des voies, si ce n'est par dogmatisme de la très grande vitesse. La très grande vitesse est de 340 km/h, la grande vitesse est de 250 km/h. Vous savez que la consommation d'énergie, la consommation d'espace naturel, les frais financiers, c'est comme le carré de la vitesse, c'est de la physique. Et quelle est la différence entre 340 km/h sur 30 km, 50 km, ou 250 km/h sur ces mêmes distances ? En temps, pratiquement rien. En coût, énormément !

Donc oui, la modernisation des voies pourrait nous faire gagner de nombreux milliards, sans avoir pour conséquence un saccage des territoires et de la nature. Nous sommes pour la grande vitesse. Nous sommes contre la très grande vitesse. A contrario, les trains du quotidien souffrent d'un sous-investissement chronique et les TGV ne concernent qu'un seul usager de la SNCF sur 10.

Rappelons que 6 milliards d'euros sont attendus de la part de l'État depuis plus de 10 ans pour rénover le réseau régional, là où ils en proposent un, 10 % du prix de la GPSO, au lieu de quoi GPSO va tout balayer, prend tout.

Nous soutenons le train du quotidien comprenant bien évidemment le RER métropolitain, outil indispensable du schéma des mobilités et par conséquent, nous votons les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, nous sommes favorables à ces aménagements pour le fret, pour le train du quotidien et pour le RER métropolitain.

Pour autant, nous ne voterons pas cette délibération puisque ce qui est proposé aujourd'hui, c'est de participer à l'Établissement Public Local qui sera créé par voie d'Ordonnance afin de

financer le projet GPSO, Grand Projet du Sud-Ouest. Nous ne souhaitons pas financer les investissements et la création de cet outil.

D'autre part, il nous est dit que l'EPL (Établissement Public Local), c'est l'unique façon de financer les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux. Pourtant jusqu'à aujourd'hui, on y arrive. D'ailleurs, la délibération suivante à l'ordre du jour montre que l'on peut et on va, ce sont les trois tiers : 1/3 l'État, 1/3 la Région et 1/3 la Métropole.

La délibération indique, en son article 4, que la Métropole va fixer sa participation à 354 millions d'euros en fléchant sur les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux. Pourtant, dans le plan du financement infrarégional qui nous a été envoyé hier soir, on peut lire un montant de 865 millions d'euros, soit 605 millions d'euros si on déduit le montant des nouvelles taxes. Ce n'est pas clair. Comment expliquer un delta si important ? Et surtout cela revient à faire payer pratiquement la totalité des AFSB du bouchon ferroviaire bordelais, aujourd'hui estimée à 900 millions d'euros par nous, par la Métropole. On viendrait de payer 865 millions d'euros.

On nous dit que l'EPL va nous permettre de faire des économies. Au lieu de payer 1/3, 300 millions, allons-nous payer 865 millions, ou 600 millions, une fois les taxes déduites ? Et ces dites taxes, cet impôt LGV, vous le savez, c'est une machine à réveiller les Gilets Jaunes, puisqu'ils vont se retrouver à payer pour une LGV qu'ils ne vont pas utiliser et continuer à endurer les difficultés de transport du quotidien. Ces 14 milliards doivent être investis dans la mobilité pour relier les territoires entre eux, innover les territoires et non pas les traverser à grande vitesse.

Nous ne pouvons pas soutenir cet empressement à valider un projet qui est une véritable gabegie financière, un facteur de destruction environnementale. Nous n'honorons pas cette LGV, elle ne se fera pas. Trop de recours à venir, trop chère, trop datée, trop anachronique, trop politicienne !

Pour conclure, je dirais que les écologistes sont les seuls à être cohérents et unis dans le temps et dans les différentes collectivités contre ce GPSO, contrairement aux autres groupes. Ce qui se cache derrière ces débats animés, c'est la prise en compte des nouveaux enjeux de notre temps.

Doit-on prendre en compte la finitude de la planète et les ressources limitées ? Oui.

Doit-on toujours produire plus dans une course effrénée à la recherche de la vitesse, une course effrénée à la consommation de biens et d'espace naturel ? Non.

La planète ne peut le supporter, les générations futures non plus. C'est pour cela que nous voterons contre cette délibération. Merci pour votre attention.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Patrick BOBET**.

M. Patrick BOBET : Monsieur le Président, mes chers collègues. Il s'agit bien là d'une délibération capitale, capitale pour Bordeaux et pour sa Métropole bien sûr, mais aussi capitale pour la Région Nouvelle Aquitaine et sa connexion vers l'Espagne, et encore pour la région voisine, l'Occitanie et sa capitale Toulouse.

Ce dossier est important, et le mot est bien faible pour exprimer la réelle nécessité de ce projet d'envergure qui va permettre de compléter, sans l'achever tout à fait certes, le maillage LGV entre toutes les capitales régionales françaises. Ce projet a également pour finalité à

terme, l'achèvement LGV de l'axe Atlantique Nord-Sud européen, jusqu'en Espagne en passant par Dax.

Très concrètement, je dirais presque égoïstement pour la Métropole bordelaise, ce projet va nous permettre de faire sauter le bouchon ferroviaire du Sud de Bordeaux, de développer le RER métropolitain et de dégager des sillons supplémentaires pour le fret. Ce n'est vraiment pas rien.

Sans ce projet, le Grand Sud-Ouest de la France serait à terme marginalisé et resterait à l'écart des grands flux de déplacements des biens et des personnes. Ce ne serait pas du tout une bonne chose pour notre attractivité, vous en conviendrez.

Je ne serai pas plus long, Christophe DUPRAT, en excellent connaisseur du dossier qu'il est, expliquera les raisons techniques, temporelles, écologiques, sociales et financières qui motivent notre vote positif. Je vous le confirme en effet, notre groupe de 34 élus votera très majoritairement pour cette délibération. D'autres élus de notre groupe s'exprimeront, par exemple Nathalie DELATTRE et Franck RAYNAL, pour présenter des arguments différents, pour un vote différent, mais je vous le rappelle et je vous le redis, notre groupe votera très majoritairement pour cette délibération.

Merci Monsieur le Président, je ne serai pas plus long.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ESCOTS.

M. Olivier ESCOTS : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, sur ce débat GPSO et AFSB, on entend parfois un débat assez réduit, limité, c'est parfois un débat sur la différence de quelques minutes entre la rénovation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse, ou une nouvelle ligne, ou ce débat est même parfois un peu caricaturé, parce que l'on va opposer les trains du quotidien à la grande vitesse.

La question qui se pose dans ce dossier est, à notre sens, beaucoup large. Il s'agit de s'interroger sur les infrastructures qui permettront d'assurer à la fois les trains du quotidien, les trains longue distance à grande vitesse et le fret de ferroviaire. Et vous l'avez évoqué, Monsieur le Président, tout à l'heure, c'est aussi : quel héritage allons-nous laisser ? L'infrastructure existante aujourd'hui, suffira-t-elle dans 10, 20, 30 ou 50 ans pour assurer ces trains du quotidien, ces trains longue distance à grande vitesse et aussi le fret ferroviaire ?

Que va-t-on donc laisser comme héritage ? L'enfer des bouchons aux portes de Bordeaux Métropole, Bordeaux ou Toulouse, des murs de camions sur les routes, le recours forcé à l'avion ou à la voiture quand on va vers Toulouse, mais aussi au-delà. Avec un réseau de LGV, on peut imaginer aller vers Montpellier et le Sud-Est de la France. Est-ce cela l'héritage que l'on veut laisser ou apporte-t-on une autre réponse en matière de mobilité qui recentre les enjeux dans notre société ?

Quelques éléments sur ces enjeux, quelques éléments de contexte : les transports, c'est aujourd'hui 31 % des émissions de CO₂ dans notre pays, dont 94 % pour les seuls transports routiers. Autre élément : la libéralisation de l'économie a multiplié les échanges continentaux et mondiaux pour le meilleur, mais souvent pour le pire, notamment en termes d'émissions de gaz effet de serre ou d'emploi pour notre pays.

Nos concitoyens et concitoyennes n'ont jamais autant voyagé qu'aujourd'hui, que ce soit pour le travail, les activités de loisirs, de culture et aussi pour les relations familiales. Nous voyons, et

je pense que nous sommes tous d'accord ici, l'importance que peuvent avoir ces enjeux de mobilité.

Nous l'avons déjà exprimé sur d'autres sujets (les mobilités), les réponses se trouvent dans l'utilisation de tous les outils qui sont à disposition. Mobilité active : marche, vélo ; mobilité collective : le bus, le tram, le téléphérique, le métro également, la voie fluviale, et bien évidemment le train. Il faut travailler en même temps un autre aménagement du territoire, réduire les distances entre le domicile et le travail, réinterroger toutes ces politiques qui ont mis en concurrence les territoires et relocaliser un certain nombre de productions.

Pour en revenir au transport, pour notre groupe, le groupe communiste, le rail peut être la colonne vertébrale et intermodale des déplacements de demain. Sur les trains du quotidien par exemple, il y a eu une série, dans notre journal régional ces derniers jours, qui montre toutes les difficultés que rencontrent les habitants tous les matins pour aller à leur travail, pour se déplacer sur la Métropole.

Le RER métropolitain sera une réponse à ces besoins, mais pas la seule réponse, parce que l'on doit y associer également le développement des offres et interconnexions des transports collectifs, la régulation voire l'interdiction des camions aux heures de pointe sur la rocade, et aussi la décentralisation des bassins d'emploi.

Le rail, colonne vertébrale pour les trains du quotidien, pour les trains à longue distance et rapides, et je le disais tout à l'heure, voyons plus loin que Toulouse, un réseau de LGV peut aussi permettre d'avoir des transports de longue distance rapide d'Est en Ouest, sur le Sud de notre pays. Le réseau a été construit en étoile il y a 150 ans, doit-on considérer que c'est une fatalité et s'en contenter, ou doit-on proposer autre chose, proposer aussi des transports transversaux ?

Ne soyons pas fatalistes face à ce réseau en étoile et pas fatalistes non plus par rapport au fret ferroviaire. On entend que depuis que les LGV se développent, le fret ferroviaire n'a jamais été aussi faible. Ce sont deux sujets différents, il aurait pu y avoir de la LGV et du fret ferroviaire s'il y avait eu cette envie politique.

Aujourd'hui, il ne faut pas être fataliste, il ne faut pas renoncer au fret ferroviaire, il faut vraiment le porter collectivement et je crois que l'on partage aussi tous cette ambition de développer le fret ferroviaire pour mettre enfin un terme à ces murs de camions que l'on trouve sur nos autoroutes.

Le vrai débat, c'est la question des moyens, des infrastructures. Moi, je ne suis pas un technicien, je ne suis pas un professionnel du rail, la plupart d'entre nous non plus, donc que nous disent les salariés de la SNCF ou d'autres structures, comme l'École polytechnique fédérale de Lausanne ? Les données techniques qu'ils nous donnent indiquent la nécessité de construire de nouvelles voies pour éliminer le bouchon ferroviaire au Sud de Bordeaux et ces Experts nous disent que sans cela, sans élimination du bouchon, on ne pourra pas à la fois assurer le fret ferroviaire et les trains du quotidien.

C'est dans ce contexte que se posent les questions des AFSB et de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. C'est à partir de ces éléments que notre groupe réfléchit aux mobilités et, de manière générale, nous nous inscrivons dans une logique de décarbonation de nos déplacements plutôt que dans une vision qui peut être rétrograde de la diminution de ces déplacements. Quand on peut opposer les modes décarbonés entre eux, quand on oppose les différents trains entre eux, on néglige quelque part aussi les dynamiques qui peuvent se construire et les cercles vertueux qui peuvent se mettre en place.

Le Vice-Président, Clément ROSSIGNOL-PUECH, l'a évoqué, le coût environnemental du projet de LGV, des lignes nouvelles, existe, mais on doit aussi l'évaluer dans le temps, on doit aussi l'évaluer par rapport à la durée de vie de l'infrastructure. Ici, on est sur un siècle *a minima*.

Les projections nous montrent que les utilisations collectives et quotidiennes sont de plus en plus croissantes, que ce soit pour les citoyens et les citoyennes que pour les transports de marchandises en ce qui concerne le secteur économique.

Il y a aussi l'enjeu environnemental, et le coût environnemental doit être aussi regardé par rapport à tout ce que nous pourrions diminuer, tout ce que nous pourrions réduire par rapport à l'automobile et la consommation d'énergie fossile. Pour nous, c'est bien la planète et la vie quotidienne qui gagneront.

Le mouvement d'accès à la mobilité lancé il y a 150 ans ne doit pas être vu comme un fardeau, mais bien comme une chance de développement de notre humanité. C'est pour toutes ces raisons que nous sommes, nous, le groupe communiste, favorables par principe à l'Aménagement Ferroviaire au Sud de Bordeaux et au développement de la LGV vers Toulouse, comme vers Dax.

Je terminerai sur un dernier point et là, nous alertons régulièrement, cela a déjà été évoqué tout à l'heure, sur le désengagement de l'État, sur l'enjeu de la mobilité nationale. La Vice-présidente, Claude MELLIER interviendra tout à l'heure sur l'Établissement Public et sur la question de fiscalité, mais quelques mots quand même sur le financement.

GPSO a un rôle d'aménagement pour le pays tout entier, il doit donc être du ressort de l'État. Un engagement financier à seulement 40 % de la part de l'État, pour nous, ce n'est pas un engagement, c'est un désengagement de l'État qui laisse les collectivités locales dans l'obligation de compenser encore une fois les manquements de l'État, et ce n'est pas le seul sujet que l'on pourrait évoquer ici sur lequel nous constatons ce désengagement de l'État. Et pour mémoire, mais on l'a déjà dit à plusieurs reprises, les lignes LGV vers Lille, Lyon et Marseille avaient été intégralement financées par l'État.

Voilà, malgré ces critiques sur le financement, notre groupe votera cette délibération essentielle pour le développement des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. La parole est à Monsieur CAZENAVE.

M. Thomas CAZENAVE : Merci Monsieur le Président. Nous voilà au dénouement du premier épisode du projet majeur de la LGV. C'est un projet décisif, parce qu'il va nous permettre de nous projeter dans les 30-50 ans prochaines années et nous ne pouvons pas manquer ce rendez-vous avec l'histoire de notre territoire. Je crois que la dernière fois que l'on a loupé un rendez-vous majeur, c'était avec le grand contournement de notre Métropole et nous le payons tous les jours, sur la rocade notamment.

On ne peut donc pas se permettre, aujourd'hui, de ne pas se projeter autour d'un projet de long terme important pour nous, mais important aussi, et cela a déjà été dit par un certain nombre d'intervenants, pour le Grand Sud-Ouest qui ne peut pas rester en marge. Il convient de réaffirmer une Métropole ouverte et la dimension européenne de notre Métropole doit rester sur la carte des projets européens, notamment en matière d'infrastructures.

Je le dis, parce que je n'ai pas été convaincu par les arguments de Clément ROSSIGNOL-PUECH, c'est un enjeu de transition écologique majeur. Si demain on croit au ferroutage, si

demain on veut convaincre des usagers de la voiture, de l'avion, de changer de mode de déplacement pour des modes propres, alors oui la LGV est une bonne réponse à l'enjeu de la crise climatique et l'immobilisme ne nous permettra jamais de relever le défi qui est devant nous.

Puis, c'est aussi un enjeu du quotidien, comme le rappelait le Président ANZIANI dans son propos introductif, il n'y aura pas de RER girondin sans LGV et d'ailleurs, c'est une bonne affaire pour la Métropole, parce que si nous nous retrouvions seuls à devoir financer le bouchon ferroviaire, cela nous coûterait près de trois fois plus cher.

Et il n'y a pas de plan B ! Il n'y a pas de plan B, parce que contrairement à ce qui a été dit de manière, il faut le dire, un peu malhonnête, ce n'est pas, ou la LGV, ou la rénovation des lignes du quotidien. La relance du projet LGV s'inscrit dans le plan de relance justement, parce que comme tous les pays du monde, le Gouvernement de la France a décidé de soutenir la croissance économique par la relance de grands projets d'infrastructures, et les décisions de rénovation des lignes existantes ont déjà été prises. Le Président a notamment rappelé l'engagement de la Région au côté de l'État pour rénover les lignes du quotidien. Cessons donc d'opposer les uns aux autres, cessons d'opposer les enjeux des uns et des autres !

Enfin, ce qui n'a pas été dit, c'est que la rénovation de la ligne existante, c'est 20 ans de perturbation sur ces lignes. C'est juste impraticable et c'est pour cela, non pas que les politiques, mais même les techniciens, ceux qui ont regardé le sujet, vous disent, nous disent, de doubler les voies.

Pour toutes ces raisons, et par conviction et sans contrepartie, nous soutiendrons ce projet. Ce projet nous a tenu en haleine pendant des semaines, il a mis en avant des divergences profondes au sein de l'exécutif en matière de développement économique, d'aménagement du territoire, de la place de notre Métropole dans l'Europe, nous amenant même à une situation rocambolesque, il faut bien le dire, un affrontement inédit entre le Président et son Premier Vice-Président, affaiblissant la gouvernance de la Métropole.

Il se dénoue aujourd'hui, je l'espère, nous l'espérons, heureusement, mais il n'y a pas que des raisons de s'en réjouir. Il aura fallu des semaines de tractation, dans les couloirs, pour obtenir le soutien de certains élus qui d'abord contrent le projet en échange de nouvelles places, acceptent de le soutenir, renvoyant l'image de la Métropole comme un lieu de deal, de troc, éloignant l'enjeu métropolitain.

Et la gouvernance, si beaucoup se félicitent des accords qui ont été trouvés, est affaiblie et plus divisée que jamais. Un nouveau bureau certes, sans changement de responsabilités, une instance rassemblant une quarantaine de personnes que rien ne relie, aucun projet, ni d'accords sur la mobilité, ni d'accords sur la LGV, ni d'accords sur l'eau, soit une coquille vide demain, soit, pire, une gouvernance complètement paralysée à la faveur de la crise que nous traversons.

Il y a pourtant parfois du bon dans les crises, c'était l'occasion de repenser complètement notre gouvernance, d'essayer de rebâtir une majorité du projet, une majorité cohérente et un bureau dont la responsabilité est de porter ce projet, ce qui n'a pas été fait. Et cette ultime pirouette pour sauvegarder une gouvernance à bout de souffle ne nous dédouanera pas de la nécessité de repenser, là aussi comme la LGV parce que c'est un enjeu de long terme, un enjeu d'intérêt général de la gouvernance de notre Métropole. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur DELPEYRAT**.

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci. Monsieur le Président, mes chers collègues, effectivement c'est un rendez-vous important qui est le nôtre au vu des enjeux de transition qui sont devant nous et des enjeux de mobilité qui, nous le savons, impactent très fortement notre Métropole, au-delà notre Région.

C'est un débat forcément complexe, il y a beaucoup de sujets. Il y a GPSO, il y a les AFSB, il y a les TER, le RER métropolitain, la grande vitesse, la connexion avec l'Espagne et il est donc normal qu'il y ait des interrogations, qu'il y ait des questionnements et même des opinions différentes sur ce sujet qui traverse d'ailleurs tous les groupes de notre assemblée. C'est bien normal, après tout c'est la richesse du débat démocratique.

Personnellement, j'ai eu un peu de temps pour réfléchir à ce dossier, puisque nous avons eu le débat autour de GPSO pendant 18 ans à la Région. Et c'est vrai que moi, je suis sensible à un certain nombre d'arguments qui ont été évoqués par Clément ROSSIGNOL-PUECH tout à l'heure, mais au fond, il y a un moment ou même si c'est compliqué, ou même s'il y a des arguments qui peuvent paraître contradictoires ou posent des questions, il faut bien faire un choix. Pour moi, dans ce choix, il y a trois sujets : solidarité, transition et responsabilité.

*Solidarité d'abord européenne, on ne le dit jamais assez. Ce projet est un projet européen qui vise à relier le Nord de l'Europe au Sud de l'Europe et nous sommes sur ce corridor Atlantique forcément concernés par cette traversée. Et cette solidarité européenne doit compter au moment où nos amis espagnols ont fait tant d'efforts pour mettre leurs rails à l'écartement européen et enfin pouvoir permettre une connexion vers la France qui fonctionne, à la fois pour le transport voyageur mais aussi pour le fret.

Il serait quand même pour le moins paradoxal que la France, qui est la seule porte de sortie pour nos amis espagnols, dise : « Finalement, nous avons changé d'avis, débrouillez-vous, ce n'est pas notre affaire. » La solidarité européenne me paraît donc être la première réflexion, en tout cas un argument qui n'est pas négligeable.

La solidarité interrégionale ensuite : je voudrais rappeler ici que sur Tours-Bordeaux, des collectivités au Sud de la Métropole, en Occitanie, mais pas seulement, en Aquitaine également, ont participé au financement de Tours-Bordeaux qui est plébiscitée aujourd'hui par les voyageurs quand on regarde la fréquentation.

Pouvons-nous regarder ces collectivités et leur dire finalement, maintenant que la LGV est à Bordeaux : « Débrouillez-vous. » Je crois que nous avons aussi un devoir de solidarité avec nos voisins et nos amis.

Solidarité territoriale ensuite : nous sommes, les uns et les autres, tous appelés, à faire le constat que peut-être nous avons atteint les limites d'une métropolisation qui pourrait être excessive, qui engendre des difficultés de mobilité, de hausse des prix du foncier, etc. Comment aider les territoires voisins à se développer, les Landes, le Lot-et-Garonne et d'autres, sans infrastructures importantes ? C'est donc un projet de solidarité.

*C'est aussi un projet de transition écologique et je le crois, je sais la sincérité de Clément, de Pierre HURMIC et de l'ensemble du groupe, mais réfléchissons à cela. Pouvons-nous réussir la transition écologique, notamment la baisse massive des émissions de CO₂ qu'il nous faut obtenir dans les années qui viennent sans changements structurels majeurs dans l'organisation de nos transports ?

Et quand on parle des trains du quotidien, bien sûr qu'il faut faire l'effort sur les trains du quotidien, c'est ce que nous allons faire d'ailleurs avec le RER métropolitain, c'est ce que fait la Région avec un contrat de 1,6 milliard pour la rénovation des lignes, mais il n'y a pas que des

déplacements du quotidien. Il y a aussi des déplacements longue distance qui doivent être pris en charge et ce sont souvent ces déplacements en longue distance, qu'ils soient européens ou nationaux, qui ont le bilan carbone extrêmement important.

Et nous faisons le pari qu'à l'avenir, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en matière de mobilité de transport, eh bien cet avenir s'appelle le train : le train pour les longues distances, le train pour les moyennes distances et les trains pour la courte distance, c'est tout l'enjeu de notre schéma de mobilités.

*Sur la responsabilité vis-à-vis de nos propres engagements, nous avons, il y a quelques semaines, je ne sais plus la date, adopté un schéma de mobilités. Je veux saluer à nouveau d'ailleurs le travail extrêmement important qui a été fait à cette occasion pour aborder l'ensemble de nos mobilités. Nous savons bien, et nous ne nous racontons pas d'histoire : le chantier est lourd, il est complexe et il est long.

Aujourd'hui, nous avons une opportunité d'utiliser l'Établissement Local qui va être constitué à cette fin pour avoir des équipes techniques mobilisées sur l'avancée de ce projet. Il y a des financements, à la fois de l'Union Européenne et de l'État, des possibilités fiscales que la loi a prévues, pour avancer dans des délais qui sont déjà longs, puisque le responsable du projet nous annonce deux ans d'études et dix ans de travaux, c'est déjà considérable. Si nous ratons cette opportunité, y a-t-il une solution de remplacement ? Franchement, personne n'en sait rien. Personne ne sait dire combien cela coûterait et à quelle échéance. Et si nous voulons réussir notre schéma de mobilités dont le cœur est le RER métropolitain, eh bien nous devons réaliser au plus vite les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux sans lesquels ce RER métropolitain n'a aucune chance de voir le jour dans un délai, disons, prévisible et raisonnable.

Puis, pardon de le dire, c'est peut-être à notre responsable des finances de l'évoquer, elle le fera peut-être tout à l'heure, mais peut-on jouer avec les finances de la Métropole alors que nous avons l'opportunité de faire cofinancer massivement ces AFSB pour une somme qui est certes évolutive ? On sait bien que le plan de financement, ne nous racontons pas d'histoire, n'est pas complètement stabilisé à ce jour, mais j'ai envie de dire que, dans tous les cas de figure, c'est le même problème.

Pouvons-nous nous passer des aides européennes, des aides de l'État et de l'impôt ad hoc qui a été créé par la loi, et financer tout cela tout seul, nous-mêmes, peut-être au détriment d'ailleurs d'autres investissements de mobilités ? Je pense que ce que nous avons prévu en matière de bus, de marche, de vélo etc., la mise en œuvre du RER métropolitain lui-même va supposer des travaux extrêmement importants.

Je terminerai par un chiffre, c'est le dernier argument : 3 300 000. C'est le nombre de camions qui, chaque année, traversent entre Biriattou et Bayonne la frontière pour se déverser sur la Métropole bordelaise.

Le fret entre l'Espagne et la France est aujourd'hui d'un peu moins de 3 %, il est de 17 % entre l'Italie et la France. Pouvons-nous continuer longtemps comme ça ? Les embouteillages, la pollution, l'A63 et la rocade sont aujourd'hui une des zones les plus polluées de la Région et de France.

Alors, on peut dire que cela ne résoudra peut-être pas la question du fret, etc., certes, mais nous sommes absolument sûrs, *a contrario*, que s'il n'y a pas d'infrastructures adaptées, le problème ne sera pas réglé non plus. Pour toutes ces raisons, nous soutiendrons et nous voterons la délibération qui nous est soumise. Merci mes chers collègues.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. On a terminé la tournée des Présidents de groupes, on va donc maintenant attaquer la tournée de ceux qui ont bien voulu se déclarer. Vous êtes nombreux, on va commencer par Pierre HURMIC, puis Claude MELLIER.

M. Pierre HURMIC : Merci Monsieur le Président. L'État nous impose, dans la précipitation, un calendrier électoral, de prendre à la va-vite une décision bâclée et je pèse mes mots. Quand on a reçu Monsieur KAUFFMANN la semaine dernière, dans le cadre de la Commission métropolitaine, avec une certaine candeur, il ne l'a pas caché, il nous a dit que ce dossier était ressorti par le Premier Ministre, parce qu'il tient à tout prix que dossier soit bouclé avant les prochaines élections présidentielles, d'où la pression, d'où la pression (!) qui est mise sur nous pour que nous prenions une décision rapidement.

Ce n'était pas la doctrine de l'État en 2017, et je ne reprocherai pas à l'État d'avoir changé d'avis, on a le droit de dire en même temps, ou vite après, une chose et son contraire. Je pense que c'est peut-être une marque de fabrique, mais je ne m'aventurerai pas sur ce terrain-là.

Par contre, ce que je reprocherai à l'État, c'est de ne pas avoir pris le soin de nous expliquer pourquoi, en quatre ans, il a diamétralement changé d'avis sur la politique ferroviaire et la politique d'aménagement du territoire ferroviaire de notre pays.

Le 1^{er} juillet 2017, le Président de la République a fait un discours très solennel nous disant : « Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien », précisant même : « Il faut enfin prioriser les transports du quotidien plutôt que des grands projets tels que la LGV », fin de citation. C'était la doctrine de l'État et cette doctrine de l'État, j'ai envie de vous dire, était d'autant plus étayée qu'à l'époque elle était également soutenue par celle qui était la Ministre des transports du Président Macron, Madame Élisabeth BORNE. Et Madame BORNE était l'ancienne Directrice stratégique de la SNCF.

Nous pouvons donc dire qu'elle connaissait le dossier sans doute mieux que d'autres et mieux que certains de ses successeurs. Que disait-elle, Madame Élisabeth BORNE ? Elle disait : « On a sacrifié le réseau existant au profit des lignes à grande vitesse. » Ce n'est pas moi qui parle, c'est Madame BORNE : « On a sacrifié le réseau existant au profit des lignes à grande vitesse, c'est cela que nous voulons changer » et, je la cite toujours : « La réponse aux défis de nos territoires, ce n'est pas d'aller promettre des TGV, mais c'est bien de repenser et de réarticuler les mobilités du 21^{ème} siècle, la capacité la plus pertinente à rejoindre une ville qui n'est pas toujours la capitale. »

Et je termine les citations de Madame BORNE, et celle-là je la fais vraiment mienne, comme les précédentes, elle disait : « Il est temps de passer d'une politique d'équipement à une stratégie des mobilités. »

Or, la délibération d'aujourd'hui est précisément le changement de paradigme et de stratégie de l'État, c'est revenir à une stratégie d'équipement au détriment d'une stratégie des mobilités, et c'est tout de même une critique essentielle que je ferai à ce projet.

Je ferai également la critique par rapport à ce qu'étaient les positions censées du Gouvernement en 2017 : les TGV, c'est 10 % de la clientèle SNCF et c'est 90 % du budget d'investissement. Et j'entends que certains disent : « Non, on va changer tout ça, vous verrez », mais on n'a pas les moyens de faire les deux, ne nous racontons pas de sornettes, on n'a pas les moyens de financer à la fois les TER et 90 % du budget pour les LGV.

Je vous donne également les chiffres que tout le monde ne connaît pas, mais je pourrai vous donner les ratios, si vous voulez : un voyageur TER coûte 23 000 euros, si on intègre

l'investissement ; un voyageur LGV-GPSO, si on intègre l'investissement, coûte 216 000 euros. Il coûte pratiquement dix fois plus cher et cela correspond à peu près au chiffre que je vous avais indiqué il y a un instant, d'où une volonté, à l'époque, déterminée pour dire : « On va changer le paradigme, on va enfin financer les transports du quotidien. » L'expression est employée par les gouvernants, ce n'est pas moi qui l'ai sortie du chapeau, c'était quelque chose parfaitement étayé à l'époque.

On change d'avis, mais quand on change d'avis, j'aime bien que l'on me dise pourquoi on a changé d'avis. Pourquoi, tout d'un coup, les TGV seraient-ils devenus les transports du quotidien et pourquoi, tout d'un coup, aurait-on le moyen de financer les deux ? J'attends encore une once d'explication, mais je suis persuadé que nous ne l'aurons pas encore aujourd'hui, même par ceux qui défendent la doctrine gouvernementale.

Alors, aujourd'hui, je le disais, nous sommes sous pression. Nous sommes sous pression de l'État jacobin qui nous dit, à la faveur de son calendrier électoral : « Prenez vite une décision, vite, avant les prochaines élections. » Mais moi, j'ai envie de dire : « Nous, Girondins, on peut résister », j'ai envie de dire : « Le Conseil Général de Gironde a résisté », il a dit : « Écoutez, je suis contre, je suis pour les transports du quotidien, je suis contre la LGV et je ne répondrai pas favorablement aux occasions qui sont aujourd'hui positionnées par l'État. »

J'ajouterai que toutes les décisions, et c'est une constance, qui sont prises dans la précipitation électorale, électoraliste et que sais-je encore, sont des décisions bâclées et donc des décisions fragiles. Et là, je vais étayer mon propos, ce sont des décisions fragiles financièrement. L'État nous dit : « Précipitez-vous à voter, je vous accompagne, je vais moi-même accorder 40 % de l'investissement du GPSO, c'est-à-dire Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, je mets sur la table 40 % de ce grand projet GPSO, donc dépêchez-vous »

L'État ment, il ne met pas 40 % du GPSO, l'État met 40 % uniquement sur la ligne Bordeaux-Toulouse, il ne met pas d'argent sur la ligne Bordeaux-Dax. Et il nous demande de nous prononcer sur notre financement sur les deux lignes, alors que lui-même est incapable de se prononcer sur un quelconque avancement...

Et je suis désolé, la délibération est fautive. Il est indiqué, page 6 de la délibération : « Dans le cadre du projet GPSO, soit un coût estimé à 14 milliards d'euros, il est prévu une répartition des financements de 40 % par l'État. » Ce n'est pas vrai, puisque quand vous regardez plus loin la délibération, vous voyez, et vous avez confirmation, et j'ai également sous les yeux, pour ceux qui voudraient en être convaincus, une lettre du Premier Ministre lui-même qui dit : « Actuellement, l'État ne s'engage que sur les 40 % de la ligne Bordeaux-Toulouse et absolument pas sur la ligne Bordeaux-Dax. »

Vous avez donc une délibération qui dit une chose et son contraire. Cela me paraît déjà être une faiblesse en matière de financement. Je le disais, il y a des approximations, il y a des choses tout à fait inexactes.

Je m'appuie également, Monsieur le Président, sur ce qui est indiqué dans la délibération : « 40 % du GPSO », mais je dis que c'est faux, et plus loin, il est indiqué : « Le Préfet d'Occitanie et le Premier Ministre relancent ce projet en engageant l'État à hauteur de 4,1 milliards dans le cadre du plan de financement du GPSO. » C'est faux ! 4,1 milliards, cela correspond précisément à 40 % de Bordeaux-Toulouse. On nous demande donc de nous prononcer sur ce plan de financement qui est faux. On nous demande de nous prononcer, dans la précipitation, sur un plan de financement que, je le rappelle ici, nous n'avons eu qu'hier soir. Nous l'avons eu hier soir !

Nous avons eu une Commission avec le représentant du projet, Monsieur KAUFFMANN et Monsieur KAUFFMANN lui-même était étonné que l'on n'ait pas le projet de financement. Il a dit : « Mais moi, je l'ai envoyé. C'est certes un projet de financement provisoire, mais je l'ai envoyé et si vous ne l'avez pas, vous, conseillers métropolitains, je n'y suis pour rien. »

Une Commission a donc eu lieu, un représentant du projet était présent et nous n'avons même pas, entre les mains, pour discuter sereinement, le plan de financement de ce projet. Je trouve cela tout à fait regrettable.

Je trouve également regrettable que l'État nous demande de nous engager, nous, collectivités locales (je ne parle pas que de la Métropole) sur l'ensemble du projet GPSO, c'est-à-dire sur les deux phases du projet GPSO. L'État nous dit, en des termes très précis : « Il est convenu que les collectivités, ayant participé au financement de la première étape, actent le principe d'une solidarité de l'ensemble de ces collectivités pour le financement des deux étapes et s'engagent à financer la seconde phase lorsque la décision interviendra. »

Cela veut dire que la décision qui est prise aujourd'hui nous impose de financer les phases futures du GPSO entre collectivités locales, y compris nous signataires, en payant la part des collectivités locales qui seront défaillantes. Et on les connaît déjà, on sait que le Département de la Gironde ne paiera pas, et si vous allez jusqu'à la frontière, vous avez déjà le Département des Pyrénées Atlantiques qui dit qu'il ne financera pas, vous avez la Communauté des communes du Pays Basque qui dit : « Il est hors de question que le TGV passe chez nous, il est donc hors de question que l'on finance. »

Si ce projet devait aller jusqu'au bout, ce sont donc les collectivités locales, qui ont signé aujourd'hui la présente proposition de l'État, qui s'engagent à financer cette part, alors qu'elles sont parfaitement défaillantes pour la 2^{ème} phase du projet. C'est ce que j'appelle donc un « marché de dupe. »

Ce « marché de dupe » l'est également sur le montant de notre engagement. La délibération nous dit : « On s'engage à hauteur de 354 millions », on nous dit : « On financera à hauteur du plan de financement » que l'on a enfin découvert hier soir.

Quand vous regardez de près le plan de financement GPSO tel qu'il nous est proposé, je vois la part de la Métropole et il est marqué : « 865 millions. » Si on déduit les 30 % de ce que vont nous rapporter les impôts, parce que dans sa magnanimité l'État nous autorise à lever un impôt et certains disent : « C'est merveilleux, on a l'autorisation de lever un impôt nouveau », si on intègre le résultat de cet impôt, selon le plan de financement qui est peut-être faux, je n'en sais rien, mais si l'on en tient compte, la part engagée de la Métropole n'est alors pas de 259 millions, mais de 605,6 millions.

Alors, j'aimerais savoir si l'on s'engage vis-à-vis du plan de financement ou si l'on s'engage vis-à-vis des 259 millions. Il y a peut-être une réponse, je l'attends, mais reconnaissez que, quelle que soit la réponse, ce n'est pas une clarté fournie aux élus métropolitains que nous sommes et ce sont pourtant des engagements que l'on nous demande aujourd'hui de prendre.

On nous dit également : « L'Europe va financer à hauteur de 20 %. » Ce n'est pas vrai, il n'y a aucun engagement de l'Europe. C'est marqué d'ailleurs dans le document, c'est une hypothèse. Quand vous lisez ce que dit le Premier Ministre, il dit : « On va demander », « On va demander à l'Europe de financer à hauteur de 20 %. » Je ne suis même pas sûr que la demande ait déjà été faite. Moi, je n'aime pas faire parler l'Europe, mais j'aime bien lire ce que dit l'Europe.

Je vais vous lire un rapport qui date de 2020, qui est quand même tout à fait récent, voilà ce qui est indiqué à propos du GPSO et à propos du conflit que nous avons entre l'aménagement de

l'existant et la nécessité de créer une nouvelle ligne, voilà la position de l'Europe : « La Commission et le coordinateur européen ont déployé des efforts pour obtenir que la ligne conventionnelle existante soit modernisée. La Commission négocie actuellement vers la France la mise à niveau de la ligne existante entre Bordeaux et la frontière la reliant à l'Y Basque, pour qu'elle soit prête en même temps que celui-ci. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante. Étant donné que du côté français de la frontière, la liaison à grande vitesse reliant Bordeaux à l'Y Basque ne sera même pas planifiée avant 2037 (je cite toujours l'Europe), l'entrée en service de ce dernier à sa pleine capacité, sera retardée d'au moins 29 ans. »

L'Europe nous dit : « Dans votre projet actuel, vous n'aurez pas de liaisons avec l'Espagne avant 29 ans, et nous, on est prêt à vous aider, mais en modernisant les lignes existantes. » Et aujourd'hui, dans un plan de financement qui est d'une approximation honteuse, on nous met 20% de financement de l'État. J'ai tendance à penser, mais je peux me tromper, à la lueur des informations que je lis, que ce financement n'est certainement pas acquis.

Dans ce financement, on nous parle également du produit de l'impôt : « On est autorisé, à travers l'Établissement Public Local, à lever un nouvel impôt. » Le montant de ce nouvel impôt est estimé, dans le plan de financement, à 259 millions. Nous n'avons pas le moindre élément sur ce que sera même l'assiette de ce nouvel impôt. La seule chose que l'on sait, c'est qu'il sera double, cet impôt sera double, il y aura une taxe sur les locaux à usage de bureau et il y aura également une taxe spéciale d'équipement.

La taxe spéciale d'équipement vient d'être votée, là aussi dans la précipitation. Elle a été votée par l'Assemblée nationale le 10 novembre 2021, il y a quelques jours. On nous dit que cette taxe spéciale d'équipement va rapporter 24 millions d'euros par an. La taxe d'équipement, contrairement à ce que vous avez dit au départ, c'est sur tout le monde, c'est sur les ménages, c'est sur tout le monde.

Au moment où la pression fiscale et où nous, collectivités locales, faisons des efforts pour maîtriser notre coefficient fiscal, l'État nous demande d'organiser une nouvelle pression fiscale sur les particuliers, sur les entreprises, taxes sur les locaux à usage de bureau, et on nous dit simplement : « Cette taxe à usage de bureau sera définie dans un prochain texte financier. » Aujourd'hui, on a un plan de financement qui nous donne le produit d'un impôt censé diminuer notre part, alors que l'on est incapable de nous donner la base, l'assiette et le résultat d'un impôt qui n'est pas encore voté. Et on nous dit quand même : « Ça va vous rapporter 259 millions d'euros. »

Quand je vous dis que le plan de financement de ce GPSO est tout de même totalement bâclé, il me semble qu'il y a quelques arguments qui militent en faveur de cette analyse.

J'ai donc tendance à penser que l'on ne peut pas voter aujourd'hui cette délibération en raison des nombreuses erreurs, approximation financière, 600 millions d'euros, ou 235 millions d'euros, ou 354 millions d'euros, alors que l'on discute parfois pendant une heure d'une subvention pour une association de 30 000 euros.

Là on est sûr au moins, au bas mot, 350 millions. On a un plan de financement qui est faux, qui est approximatif, avec des financements que nous n'aurons pas. Je pense que cela aurait mérité autre chose qu'un débat précipité comme l'État, je le dis bien, l'État, nous l'impose. Je comprends que certains soient pour, mais j'ai plus de mal à comprendre qu'un partenaire, l'État en l'occurrence, nous impose une telle précipitation.

Je veux donc ajouter que pour ce vote qui va avoir lieu dans quelques instants, j'entends certains dire : « Ce sont les écolos contre le reste du monde », mais vous vous moquez de nous. Vous

vous moquez de nous ! Ce débat, qui n'est pas qu'un débat ferroviaire, c'est un vrai débat d'aménagement du territoire, divise toutes les familles politiques à l'exception de, et c'est étonnant, à l'exception des écologistes justement ! Nous qui avons la réputation d'être parfois divisés, on est les seuls à être unanimes pour dire : « C'est une aberration écologique, c'est un projet insensé. » Quand je parle des écologistes, je parle des écologistes aquitains, métropolitains, mais également de ceux d'Occitanie et de Toulouse, pour qui c'est assez courageux de se prononcer, mais tous les écologistes sont unanimes, ce n'est pas le cas des autres familles politiques.

Enfin, j'ai envie de dire, Monsieur BOBET, que votre famille politique est pour le moins quand même tout à fait divisée sur ce plan-là, vous n'allez donc pas nous donner des leçons de cohésion d'exécutif, de cohérence etc., alors que vous-mêmes, vous êtes totalement divisés. Pour l'anecdote, parce qu'il n'est pas là aujourd'hui (et je termine), j'ai même retrouvé la délibération qui avait été votée par notre Conseil de Bordeaux Métropole concernant le 1^{er} GPSO. Savez-vous qui avait voté contre, Monsieur BOBET ? Je vous interroge. Il y avait eu une quasi-unanimité pour la liaison Bordeaux-Tours, mais qui avait voté contre ? Il n'est pas là, mais Nicolas FLORIAN, c'est étonnant, avait voté contre. (Rires) Il n'a jamais expliqué pourquoi, mais il avait voté contre.

Moi, je sais pourquoi, et je vais vous le dire Monsieur BOBET, je ne vais pas vous tendre un piège, c'est qu'il était adjoint au Maire de Villenave-d'Ornon et que le Maire de Villenave-d'Ornon, à l'époque, je parle sous le contrôle de Monsieur PUJOL, était contre le projet de ligne à grande vitesse, c'était le 16 janvier 2009. Donc vous voyez, la division, Monsieur BOBET, n'est pas forcément là où vous croyez qu'elle est.

Puis, et je vais terminer là-dessus, vous avez en dehors de la Métropole et du Conseil Régional, les collectivités locales, les communautés de communes qui se sont prononcées et qui se prononcent toutes contre ce projet, toutes !

J'ai reçu, ce matin, la délibération qui a été prise hier par la communauté de communes du Bazadais, elle s'est prononcée contre. La communauté de communes de Montesquieu, Sud Bordeaux, s'est prononcée contre. Vous avez donc, comme on dit, les élus des villes et les élus des champs. Les élus métropolitains et les élus du Conseil Régional sont pour, mais dès que vous allez à l'intérieur des territoires, vous avez les élus, quelle que soit leur étiquette politique d'ailleurs, qui se prononcent contre ce projet insensé.

Voilà, et je vais dire un mot de conclusion, excusez-moi Monsieur le Président d'avoir été un peu long, mais c'est un sujet qui le mérite largement, je pense que la très grande vitesse n'implique pas forcément une décision précipitée et bâclée comme celle que l'on nous propose aujourd'hui. Nous voterons contre.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Essayons de faire bref, parce que c'est aussi une question de respect pour les autres.

M. Pierre HURMIC : C'est 350 millions aussi.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : D'accord, mais là, il y a 20 personnes qui souhaitent prendre la parole, qu'est-ce qu'on fait ? En tout cas, il y a évidemment beaucoup d'arguments faux que vous avez utilisés, on le démontrera si on a le temps, mais il faudra trouver le temps. La parole est maintenant à Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président et mes chers collègues, je souhaiterais d'abord suppléer à l'intervention de mon camarade et Président du Groupe Communiste Olivier ESCOTS concernant le projet d'une nouvelle fiscalité, cela en lien avec l'Établissement Public Local auquel l'État nous oblige à adhérer pour la réalisation des AFSB et de GPSO.

Nous sommes prêts à un compromis sur la mise en application d'une nouvelle fiscalité à la condition absolue que celle-ci repose sur une taxe bureau et non sur une taxe spéciale d'équipement supportée par l'ensemble de nos contribuables. En effet, la taxe bureau permettrait de faire participer les entreprises qui vont, d'une part, bénéficier de l'apport de la LGV, mais également de l'amélioration du service TER. Cela assurerait, d'autre part, une fiscalité dynamique, comme l'a démontré l'expérience du Grand Paris.

En revanche, nous refusons qu'une taxe spéciale d'équipement soit appliquée, car le périmètre de cette taxe spéciale d'équipement serait élargi à l'ensemble des ménages de notre agglomération. Nous ne partageons pas ce mode de financement qui équivaldrait à faire supporter, sur le même plan, les ménages et les entreprises. Or, l'argent public issu des ménages a largement été abondé aux entreprises, notamment aux grands groupes et cela malheureusement sans aucune contrepartie.

Nous sommes donc convaincus que ces derniers peuvent aisément participer au financement des grands projets nationaux, d'infrastructures à caractère de solidarité territoriale et nationale.

Enfin, permettez-moi de soulever une deuxième question essentielle dans la construction de ce projet : la maîtrise d'ouvrage. Nous ne pouvons pas imaginer que la SNCF Réseau soit écartée de celle-ci. En effet, si l'EPL venait à être maître d'ouvrage, cela signifierait un détricotage du service public au profit d'intérêts locaux que nous ne pouvons pas partager.

L'économie du rail trouve son équilibre par la coopération de l'ensemble de ses activités et par des vases communicants entre péages, voyageurs et fret. C'est le service public intégré qui permet cet équilibre. En devenant destinataire des péages, l'EPL met à mal cet équilibre déjà fragilisé par la mise en concurrence et la découpe de l'entreprise historique.

Au contraire, pour répondre aux enjeux climatiques et sociaux de la mobilité par le ferroviaire, nous avons le devoir de renforcer un grand service public du rail s'appuyant sur une SNCF forte.

Vous l'aurez donc compris, le groupe communiste, comme cela a été dit par Olivier ESCOTS, de Bordeaux Métropole, votera pour cette délibération en vous demandant, Monsieur le Président, de peser auprès de l'État pour qu'il prenne pleinement ses responsabilités financières et politiques dans l'avenir de la mobilité ferroviaire.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Franck RAYNAL.

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, mes chers collègues, je vais exprimer une position que je vais étayer le mieux possible sans prendre trop de temps, j'ai bien compris, mais qui est une position à laquelle je crois profondément. C'est une vraie conviction, et je vais répondre d'ailleurs par anticipation à Monsieur CAZENAVE, cela ne fait l'objet d'aucune tractation.

Non, je ne peux pas être favorable à cette ligne à grande vitesse. J'écoute depuis longtemps, je fais l'objet de beaucoup d'attention par certains, y compris parmi mes grands amis, et je ne vois pas d'arguments réellement tenables en faveur de cette ligne à grande vitesse. Je ne vais pas

les examiner complètement, je voudrais juste en donner quelques éléments dont certains ont pu être abordés longuement et de manière très étayée.

Tout d'abord, pourquoi faire une ligne à grande vitesse ? *A priori*, la première chose qui vient à l'esprit, c'est gagner du temps. Est-ce que l'on a examiné toutes les solutions alternatives à cette LGV ? Personnellement, je n'ai pas l'impression. Les habitudes changent, les déplacements de cette ligne à grande vitesse seront essentiellement utiles pour des trajets professionnels. Qui aurait dit, il y a deux ans de cela, que les habitudes professionnelles seraient à ce point changées, qu'aujourd'hui la visioconférence connaîtrait un essor sans précédent ? Qui peut dire que cela ne continuera pas ?

Deuxième argument : le fret. On veut justifier la LGV par le fret. Il n'y a aucun exemple, dans notre pays, de corrélation entre une augmentation du fret et la mise en œuvre de LGV, aucun exemple !

Et si on veut s'en convaincre encore un peu plus, nous voyons que sur les 15 dernières années, le fret, en tonnage dans notre pays, a diminué d'un gros tiers. Pourtant, on n'a pas supprimé de LGV, on en a même mis en service.

Troisième élément : on veut nous dire aussi que la LGV serait la condition absolue à l'existence du RER métropolitain. Il me semble, mais j'ai peut-être manqué quelques épisodes, que l'on parle de cette question du RER métropolitain depuis quelques années et je n'ai pas senti que l'on avait renoncé à ce RER métropolitain, alors que le Président de la République avait enterré la LGV en 2017. C'est, *a contrario*, la démonstration qu'il n'y a pas de lien strict entre la LGV comme conditions indispensables à la réalisation du RER métropolitain.

On peut tout à fait faire le RER métropolitain sans faire la LGV, c'est ce qui a été amplement dit, en se contentant de faire les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, les AFSB, Madame MELLIER.

Je dirais que, non seulement, l'un n'a pas besoin de l'autre, enfin le RER métropolitain n'a pas besoin de la LGV, mais je dirais même qu'il est bien possible que cela aille à l'encontre de ce que le RER métropolitain a favorisé, c'est-à-dire l'aménagement du territoire et de notre propre territoire immédiatement proche de notre périphérie. Cette ligne LGV favorisera le rapprochement entre Toulouse et Bordeaux, entre deux Métropoles au détriment de tous les territoires traversés, et singulièrement au détriment de notre périphérie immédiate, pour ce qui nous concerne.

Quatrième type d'argument : le plan de financement. Je ne reprendrai pas tout ce qui a été dit par Monsieur HURMIC, mais c'est vrai que j'ai quand même l'impression que ce plan de financement n'est pas complètement bouclé, pour ne pas dire mieux, ou pire.

Un seul exemple, dernier élément, c'est la contribution du Département. Le Département, par un tour de passe-passe fabuleux, réussit à financer sans financer : unanimité, moins deux voix au Département pour consacrer 170 millions d'euros en fonds de concours dévolu à la Métropole, en prenant grand soin d'interdire à la Métropole de l'utiliser pour tout ce qui pourrait toucher de près ou de loin à cette LGV, je dirais même aux AFSB. Non seulement, on n'a donc pas les 280 millions pour le plan de financement, mais en plus on n'a même pas 1 euro, puisque les 170 millions sont consacrés à toute autre chose que ce dont nous parlons aujourd'hui.

Je ne reviens pas sur l'argument fiscal, mais je trouvais quand même très surprenant que l'on exhume encore une recette fiscale dont je n'avais pas compris qu'elle était à ce point floue et qui, d'ailleurs, me semble-t-il, est contestée en plus pour partie par les communistes.

Combien de temps faudra-t-il encore, de temps pour la réalisation, de temps pour lever toutes ces difficultés ? Les AFSB seront-ils effectivement les premiers investissements à bénéficier de travaux ? Patrick PUJOL, Maire de Villenave, se désole de voir que rien ne se fait sur le sujet depuis des dizaines d'années. Est-ce que l'on est assuré ? C'est un espoir auquel il se raccroche et je le comprends. Peut-on être assurés d'avoir les AFSB plus vite, avec la LGV ? On va l'espérer, mais on n'a pas de certitude, loin de là.

Pour ce qui concerne la liaison avec l'Espagne, on voit bien qu'il y a une discontinuité entre Dax et Hendaye. Rien n'est prévu à ce stade, rien n'est sûr en tout cas.

Puis, le dernier élément qui aurait presque dû être le premier, ce sont les aspects environnementaux. On essaie de nous faire croire, parce que j'estime que l'on essaie de nous faire croire, que cet investissement serait en faveur de la transition écologique, en faveur d'une meilleure responsabilité écologique. Je n'y crois pas un instant.

D'abord, la réalisation de la LGV va avoir, pour elle-même, un coût carbone colossal, dont on espère qu'il sera amorti par l'utilisation de la LGV au détriment de l'utilisation de l'avion. Dans combien de temps ? On ne sait pas. Pour quel effectif, quelle fréquentation ? On espère qu'elle sera grande.

L'enquête publique de 2015 disait que l'on n'avait aucune certitude, enquête publique dont je rappelle qu'elle était défavorable à la majorité de ses membres, avec des arguments très forts, qui ont été repris pour l'essentiel.

Ce coût carbone doit être doublé parce que l'on parle beaucoup de climat, mais il faut parler aussi de tout ce qui touche l'environnement en dehors de cela. On parle en général d'éviter, réduire, compenser. Là, on ne parle que de compensation. Dans quelles conditions ? On le sait tous, quand on est obligé de compenser, c'est déjà un échec !

On va devoir sacrifier 5 000 hectares de terres agricoles et de terres forestières et 5 000 hectares, c'est une fois et demie la surface de Pessac (Excusez-moi, j'ai mes références), une fois et demie la surface totale de Pessac ! Ces 5 000 hectares, même si on devait compenser à hauteur de deux ou trois fois, comme l'a dit le Président tout à l'heure, ce ne sera pas au même endroit, ce ne sera pas d'un seul tenant ou peut-être, mais en tout cas ces 5 000 hectares sont très loin de représenter en plus l'impact de la LGV sur l'environnement. Ce sont 5 000 hectares sur l'emprise directe de la LGV, tous les territoires traversés vont être saccagés.

Le bruit pour les riverains, on a tous entendu, écouté, regardé des reportages sur les effets de la ligne Tours-Bordeaux, ce n'est pas pour la critiquer aujourd'hui, c'est simplement pour dire que ce sont beaucoup plus que les seules surfaces utilisées pour l'emprise de la LGV, qui sont impactées par une LGV. C'est un territoire cisailé que l'on nous propose. On ne sait pas, on crée un fleuve, on sépare deux rives, on sacrifie une biodiversité aussi à ce niveau-là.

Il me semble que tous ces éléments sont constitutifs d'une conception, excusez-moi, je le dis alors que certains de mes amis vont voter pour, la plupart d'ailleurs, mais pour moi, c'est une conception datée du progrès. Aujourd'hui, dans le discours public, on utilise d'ailleurs très peu ce mot « progrès », on parle plutôt d'innovation, on parle rarement de progrès. Ou alors on le qualifie : progrès social, progrès économique. Mais le progrès tout court, c'est quelque chose qui a disparu de notre imaginaire. Et là, je pense qu'il sera d'ailleurs totalement abusif de qualifier ce projet de progrès.

Ce projet, pour moi, est inutile, dispendieux, bancal, inabouti, donc fragile et totalement anachronique.

À Pessac, l'ombre bienveillante de Jacques ELLUL plane encore, et c'est dommage que Pierre HURMIC ne l'entende pas puisqu'il a été l'un de ses élèves, mais Jacques ELLUL nous faisait penser la technique. Il est d'ailleurs dommage qu'il soit beaucoup moins étudié en France, qu'il ne l'est outre Atlantique, par exemple. Il nous parlait de la technique, il nous parlait de la dérive techniciste du monde, c'est ce qui est en jeu ici.

Au moment où, en 2014, la Cour des comptes écrivait un rapport : « La grande vitesse, modèle porté au-delà de sa pertinence. » C'est la Cour des comptes, ce n'est pas une association dont on pourrait dire qu'elle est dotée de militants, c'est la Cour des comptes.

L'enquête publique dont je parlais est de 2015, que s'est-il passé depuis ? La COP21 à Paris, la COP26 à Glasgow. Rien ne change et on s'apprête à faire en sorte que rien ne change.

Je ne veux donner de leçon à personne, je veux exprimer une conviction. Je pense aujourd'hui que la réflexion, les arguments que je viens d'exposer rapidement, et sans doute beaucoup moins bien que beaucoup d'autres orateurs précédents et de certains orateurs qui suivront, je pense que cette réflexion devrait nous amener, aujourd'hui, à dire non à cette LGV ! Oui au développement humain, oui aux AFSB, mais non, définitivement non, à cette LGV. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Christophe DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Merci. Monsieur le Président, mes chers collègues, dans ce hall qui ressemble un peu à un hall de gare, il y fait une ambiance glaciale, au propre comme au figuré.

Je vais tenter de vous donner quelques arguments pour voter pour, parce que je viens de passer plusieurs longues semaines, voire plusieurs mois à me documenter, à écouter des gens avant d'avoir une position qui était, soyons très honnêtes, plutôt favorable, mais je voulais l'argumenter et la conforter.

J'ai entendu le mot de précipitation. Si, dans le ferroviaire, il y a un mot qui n'existe pas, c'est bien la précipitation. Voilà des dossiers qui sont extrêmement longs et je voudrais vous faire quelques rappels, puisqu'on a l'impression de découvrir GPSO, mais ce n'est pas une découverte.

En 1990, quand le TGV est arrivé en gare de Bordeaux, mettant Bordeaux à trois heures, on savait pertinemment que l'on ferait Tours-Bordeaux.

En juillet 2017, quand ce fameux TGV mettait deux heures pour rejoindre la capitale régionale, on savait pertinemment que l'on irait vers l'Espagne et vers Toulouse, c'était écrit, ce n'était pas une nouvelle. La seule chose qui restait à définir, c'était en combien de temps on pouvait le faire.

Pourquoi voulait-on le faire ? C'est pour, comme cela a été dit, une solidarité entre les territoires, une solidarité avec nos amis espagnols qui eux seront au rendez-vous de 2027, qui eux ont fait l'effort de mettre un troisième rail pour faciliter l'échange entre la France et l'Espagne, qui eux ont fait les efforts sur leur territoire. Pour que Bordeaux ne soit pas, excusez-moi l'expression triviale, le « cul-de-sac ferroviaire », ce projet nous permet d'être beaucoup mieux que le cul-de-sac ferroviaire, il permet d'être le *hub* ferroviaire, comme on a fait il y a quelques années et que l'on ne fera plus, des *hubs* aériens.

Là, on va être très bien placés : Bordeaux-Paris, Paris-Toulouse, vers le Sud-Est et vers l'Espagne. On sera plus rapide que Lyon, plus rapide que Marseille, on sera devenu une vraie capitale régionale. Ici, en Région Aquitaine, on a la chance d'avoir une vraie capitale régionale.

Regardez, l'Occitanie se partage entre Toulouse et Montpellier. Nous, nous avons une vraie capitale régionale et elle doit être liée. Et elle doit penser à ses centralités secondaires : Agen sera à 30 minutes de Bordeaux, Dax sera également à un temps rapide, même Mont-de-Marsan, mes chers collègues, se trouvera à deux pas de Bordeaux alors qu'il faut 1 heure 40 aujourd'hui, si vous ne changez pas à Morcenx. Et là, on peut parler de hall de gare où il ne fait pas chaud, si vous êtes le matin à Morcenx pour attendre le train.

Il y a aussi le nombre de passagers que cela va faire gagner. J'ai beaucoup lu, j'ai cherché les informations, c'est + 3 millions de voyageurs sur Bordeaux-Toulouse, c'est + 1,8 million de voyageurs vers Dax. Il y a donc bien un gain et on sait que ces chiffres sont minimisés, puisque sur Tours-Bordeaux, c'est beaucoup plus que ce qui était prévu. Quand vous voyez arriver un OUIGO à la gare Saint-Jean, vous vous apercevez que ça fonctionne bien, il faut 20 minutes pour vider un OUIGO de 1 200 personnes.

Le coût : on va être un peu égoïstes, mes chers collègues, nous sommes ici à Bordeaux Métropole. Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, s'il n'y a pas la LGV, on va se les financer avec nos copains du Conseil Régional : 50-50. Vous allez voir, l'addition et la soustraction sont faciles à faire : un milliard divisé par deux, ça fait 500 millions pour le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine et 500 millions pour nous. Tout cela pour faire simplement les AFSB.

Là, on nous propose, même si ça dépassera un peu, 350 millions auxquels il faudra un peu retrancher ce que va nous donner le Conseil départemental de la Gironde quand on saura où poser l'argent, pour avoir beaucoup plus. Donc attention, en répondant non au TGV, on fait plus cher les AFSB. C'est important.

Et pourquoi faire les AFSB ? Rappelez-vous, pour les plus anciens, je pense que ça devait être un titre de Sud-Ouest à l'époque « *On va faire sauter le bouchon de Bordeaux* », au Nord de Bordeaux, ce que nous avons fait, et heureusement qu'on l'a fait. Maintenant, il faut faire sauter le bouchon au Sud de Bordeaux, en créant les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

Alors, il n'y aura pas 2 x 2 voies, il y aura 3 voies plus la 4^{ème} voie dans les gares, ce qui reviendra quasiment au même et qui permettra aux habitants de la Métropole, mais je pense aussi un peu aux habitants après la Métropole : Cadaujac, qui n'est qu'à quelques centaines de mètres, Saint-Médard-d'Eyrans, Martillac, enfin tout un tas de villes qui sont à côté qui seront contentes d'avoir un RER, évidemment à 30 minutes dans un premier temps, puis à 15 minutes. Mais ne rêvons pas, il n'y aura pas de RER girondin ou métropolitain à 15 minutes, à terme, s'il n'y a pas la 3^{ème} voie.

Alors, on nous dit : « Mais tout cela peut se faire en rénovant la ligne nouvelle. » Alors là, je peux vous dire que j'y ai passé du temps, parce que ce n'est pas facile d'avoir des informations sur la ligne nouvelle, je vous les donne. J'ai d'abord découvert que cette ligne nouvelle était très ancienne, elle a plus de 100 ans. Elle avait été conçue pour faire passer des trains à 80 km/h. Ils ont monté aujourd'hui à 160, mais elle ne peut pas recevoir de trains à 220 km/h, tout simplement parce que le soubassement de cette voie ne le permet pas, et des courbes ne le permettent pas. Cela veut dire que les travaux, et ça a été dit par quelqu'un tout à l'heure, vont durer des années en perturbant le trafic actuel et le trafic TER du quotidien. Cela veut surtout dire aussi qu'il y a quand même sept endroits où il faudra construire une ligne nouvelle, quoiqu'il arrive.

Alors, le chiffre : 125 passages à niveau, 125 passages à niveau qu'il faut faire sauter, dont la moitié sont en zone urbaine ! Le Maire de Pessac sait bien ce que c'est que de supprimer un passage à niveau dans le centre-ville, regardez les travaux colossaux qu'il a voulu faire dans le centre de Pessac pour supprimer le passage à niveau que certains d'entre nous ont pu connaître. C'est vieux, oui, mais il a fallu des millions d'euros (de francs à l'époque), des millions d'euros pour pouvoir supprimer ces passages à niveau.

Regardez la Benauge, on appelait ça la « deuxième barrière », ça a coûté très cher de supprimer ce passage. Et là, c'est 125 fois qu'il va falloir le refaire, avec des négociations infinies avec les villes, parce qu'il va falloir qu'il y ait une convention tripartite entre la Région, RFF, etc. Puis, il y a 80 ponts-rails, ces 80 ponts-rails sont-ils capables de supporter ce TGV dont on connaît le poids ? Parce que quand vous faites passer un OUIGO, ce sont deux rames de TGV et cela demandera des expertises qui ne sont pas totalement connues aujourd'hui.

Alors, il y a un sujet sur lequel il faut, mes chers collègues, que nous soyons unis, et vous allez voir qu'on peut l'être très facilement, c'est le fret ferroviaire. Avec les deux voies que nous aurons, avec ce superbe équipement existant qu'est Hourcade, nous pouvons développer le fret ferroviaire. Il faut que l'on soit force de proposition, mais tous ensemble. Il nous faut une délibération à l'unanimité et je pense qu'elle peut être prise sur ce sujet-là, de dire à la SNCF : « Si vous n'êtes pas en mesure de le faire, privatisez, faites quelque chose », mais que ce fret ferroviaire devienne une réalité puisqu'on aura les sillons pour pouvoir le faire. Vous voyez donc que ce dossier est important et surtout, il marque une vision de la société.

Nous avons, pendant des années, pensé que, pour les liaisons moyennes et longues distances, c'était l'avion, et il s'est créé un grand nombre de lignes aériennes en France reliant des capitales régionales entre elles, évidemment pas entre Bordeaux et Toulouse, parce que le temps de décoller et d'atterrir, on n'aurait pas passé assez de temps en l'air de manière plane. Mais aujourd'hui, le TGV est le moyen de transport de demain.

Quand je reviens encore à ce fameux train OUIGO, à 18 euros l'aller, c'est autant de voitures qui ne sont pas sur la route. Quand ce train reliera Bordeaux à Toulouse, c'est autant de voitures qui ne seront pas sur l'A63, qui ne pollueront pas l'A63 en arrivant sur Bordeaux et en arrivant sur Toulouse.

Puis, mes chers collègues, quand le TGV est arrivé à Bordeaux en juillet 2017, nous applaudissions tous de la solidarité qui avait existé sur son financement. Nous étions contents que la Région Midi-Pyrénées de l'époque, que la Ville de Toulouse de l'époque, qu'un certain nombre de collectivités avaient mis leur écho dans la balance pour pouvoir payer et on leur avait dit, en leur tapant sur l'épaule : « T'inquiètes pas, la prochaine fois c'est pour toi. » Et maintenant que la prochaine fois arrive, on leur dira : « Ah non, excusez-nous, nous, on ne paie pas. On a été content de trouver votre argent, on a été content de trouver votre solidarité, on a été content de trouver cette liaison, mais aujourd'hui, terminé, on s'en va. » On ne respecterait donc même pas notre parole et je crois que ce n'est pas ce que l'on attend d'élus aujourd'hui, on n'attend pas ça des élus de Bordeaux Métropole.

Donc, mes chers collègues, il y a beaucoup d'arguments favorables. Il y a beaucoup d'arguments qui consistent à dire oui, parce que si nous ne le faisons pas aujourd'hui, on se le reprochera demain. La fameuse phrase : « Il ne faut pas laisser passer le train sans y monter, on ne sait pas à quelle heure passe le suivant », c'est un peu imagé, mais c'est ça.

On peut avoir des états d'âme, on peut avoir des interrogations, mais je crois que la délibération telle qu'elle nous est proposée aujourd'hui, il faut la voter. Il faut la voter parce que demain, on nous reprochera de ne pas l'avoir fait. On peut dire : « Plus d'avion », on peut dire : « Plus de voiture. », mais comment voulez-vous aller à Toulouse, comment voulez-vous aller à Dax sans

avion, ni voiture ? En bus, ce n'est pas terrible, parce qu'il n'y a pas encore de véhicules capables de circuler de manière électrique en liaison rapide entre des grandes distances.

Il reste le train, qui n'est sans doute pas le moyen le plus écologique qui existe, parce que l'écologie serait d'y aller à pied tranquillement... Il n'y a pas de chemin de Saint-Jacques de Compostelle entre Toulouse et Bordeaux, et le train reste encore le moyen le plus efficace.

Pour terminer sur un petit mot d'humour, je voudrais remercier Pierre HURMIC, parce que dans son intervention, il m'a fait un peu rajeunir. J'avais l'impression qu'il était l'élus d'opposition de Bordeaux, quand il intervenait sur des sujets et qu'il s'énervait un petit peu, comme ça, il en faisait un peu beaucoup, mais c'était un autre temps, j'avais cinq ans de moins, ou six ans de moins, ce qui m'arrangeait bien.

Merci Pierre de nous avoir permis de partager avec passion ta position que je respecte tout à fait franchement, parce que toute position est respectable dès l'instant qu'elle est dite avec le cœur et avec sincérité. En tout cas, ma sincérité est de voter pour cette LGV, pour un développement harmonieux de notre territoire et surtout pour transporter des gens dans de bonnes conditions entre nos deux capitales régionales.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Merci. Monsieur le Président, chers collègues, je vais intervenir aujourd'hui en tant qu'écologiste. Il y a beaucoup d'arguments qui ne sont pas cités, qui ne sont pas nommés, que je n'ai pas entendus d'ailleurs. J'ai entendu quelques arguments plutôt financiers. Je pensais parfois entendre une expertise comptable, mais des arguments écologistes contre ce projet, je n'en ai pas tant entendu que cela, sauf un peu de Monsieur RAYNAL. J'espère que vous allez venir à vélo au Conseil maintenant, parce qu'avec tout ce que vous avez dit, vous avez peut-être votre brevet d'écologiste, mais il faut le mettre en œuvre aussi.

D'abord, tous les écologistes ne sont pas contre le GPSO. Corinne LEPAGE soutient. Elle a quand même quelques scalps en matière d'écologie, ce n'est pas rien, elle soutient la LGV. Je pense que c'est quand même important de le dire.

Après, je ne cite pas en exemple la position du Département, c'est un peu la mascarade pour moi. On tourne dans tous les sens pour dire que l'on va faire une chose et on va faire son contraire, on ne sait pas trop. Ce n'est pas très lisible, en tout cas ce n'est pas un exemple de délibération et de prise de position politique à mon avis très franche. C'est comme cela que je le ressens.

Puis, le Gouvernement a changé, mais tout le monde a changé. Les Verts ont soutenu la LGV jusqu'en 2007-2008. Moi, quand j'ai adhéré chez les Verts en 1990, on parlait très peu du changement climatique, c'était naissant, mais que voulait-on ? On voulait moins de voitures, moins d'avions, moins de camions, mais jamais moins de trains, jamais ! On militait pour les trains du quotidien, trains de proximité dont on parle aujourd'hui, mais aussi pour la LGV.

La LGV, cela a été très bien dit par Christophe DUPRAT, je crois que l'on est à 100 % sur la même longueur d'onde sur ce sujet-là en tout cas, la LGV, c'est un succès. Le OUIGO, ce n'est pas que pour les cadres. On nous fait croire que la LGV ne serait que pour les cadres, mais tout le monde prend la LGV, ça concerne tout le monde. Et ça n'affiche pas forcément les territoires. Quand on prend l'exemple aujourd'hui de Libourne et d'Angoulême qui sont des villes, qui ont quand même plutôt un regain d'attractivité, c'est grâce à quoi ? La LGV y est quand même un

peu pour quelque chose. Je ne vais pas dire que c'est l'alpha et l'oméga de leur renaissance, mais enfin, quand même...

Et comme cela a été dit justement par Christophe aussi, regardons Agen, regardons le Gers, regardons les Landes, eh bien la LGV entre Toulouse et Bordeaux aura plusieurs vertus. Premièrement, elle va faire baisser la pression sur Bordeaux et elle va permettre, notamment si on combine aujourd'hui avec le télétravail, avec la fibre, avec les nouvelles modalités de travail, d'apporter un nouveau type de développement à ces villes. Je ne vois pas pourquoi on le leur refuserait.

Alors, on nous dit : « Oui, il y a une alternative. » Bon, je pense, et je m'adresse au Maire de Pessac, à Franck RAYNAL, qu'il y a des études précises sur la rénovation de lignes existantes. Vous avez d'abord celle de l'École polytechnique de Lausanne, RFF a également fait analyser ces études, et il y a les études alternatives, notamment la fameuse étude Claraco.

Les choses sont claires, on peut bien sûr rénover les lignes existantes, mais au prix de problématiques environnementales très importantes et là, on verra si le Président de la SEPANSO ira défendre les riverains quand ils auront un train à 220 km/h qui va leur passer devant le nez, parce que c'est ça. Cela induira une pollution très importante, cela a été dit, 50 passages à niveau en milieu urbain à supprimer, donc soit les passages seront supprimés complètement, soit il faudra faire des trémies ou des passages aériens. Là, ce sera bien pour la voiture, mais sûrement moins bien pour les piétons et les vélos. Il y aura des problématiques environnementales très importantes.

Il y a même un autre rapport, le rapport Mathieu de la FNAUT. Je signale que la FNAUT soutient la LGV au niveau local, régional et national, ce qui est quand même légitime en matière d'usagers des transports. On ne peut pas dire que c'est une association qui dit toujours du bien de la SNCF, elle a une certaine autonomie dans ce domaine-là et un maximum d'expertise. Elle a expertisé toutes les lignes en France pour voir quelle était leur capacité à accepter de la vitesse à 220 km/h et la ligne Bordeaux-Toulouse, comme celle de Bordeaux jusqu'à Bayonne ont été expertisées. Lisez le rapport et vous verrez.

D'autre part, ça a été fait entre Niort et Saintes, pour rénover une ligne qui a 160 ans, on est obligé de refaire carrément la voie, ce sont des travaux énormes. Au bout du compte, que dit l'expertise ? L'École polytechnique de Lausanne dit que : « Entre la rénovation de l'existant et une ligne nouvelle, le coût est quasiment identique à 600 millions d'euros de différence pour gagner 20 minutes. » Entre Bordeaux et Toulouse, on va gagner une heure.

En fait, ce n'est pas qu'une LGV que l'on construit, on construit une 3^{ème} voie qui peut être banalisée, qui peut accueillir du fret la nuit et qui va donc nous permettre de pouvoir jouer avec cette nuit supplémentaire, de faire plus de TER notamment, même du TER grande vitesse, ce qui est tout à fait possible. Je ne vois pas pourquoi l'on se priverait de cette capacité.

Les lignes que les anciens ont mises il y a 120-130 ans ont aussi fait beaucoup de dégâts, mais c'est un patrimoine aujourd'hui. Et il n'y a rien dans ce qui a été signé entre l'État et la Région, qui nous dise que la LGV va siphonner des lignes du quotidien, ce n'est pas vrai ! Il y a déjà aujourd'hui 500 km de voies qui sont rénovées par la Région depuis 2016. Il y a un accord-cadre sur les lignes de proximité qui est en cours. Pour moi, la parole de l'État est quand même une réalité, on doit le croire. Le monde a changé en quelques années. On est tout à fait capable de rénover le réseau existant, il faut le faire et en même temps avoir une ligne supplémentaire, une ligne LGV qui aura des gains écologiques très importants.

Quand on vous dit que trois heures, ce n'est pas suffisant pour l'avion, c'est faux ! Regardez le TGV Méditerranée, les gens qui vont de Marseille à Paris mettent quatre heures et c'est sur le

TGV Méditerranée qu'il y a le plus de capacité. Il est majoritaire par rapport à l'avion. Le Toulousain, lorsqu'il sera à trois heures de Paris prendra donc beaucoup moins l'avion, il prendra le train, c'est logique. Toutes les prévisions qui ont été faites sur la LGV ont été dépassées largement.

Je pense donc que l'on est plus sur un débat, comme cela a été dit, de société, sur un dogme. La décroissance est mise en avant, moi je pense qu'il faut plutôt mettre en avant une écologie positive, non pas du déclin, mais une écologie avec une croissance verte, capable justement de nous amener vers la transition écologique.

On ne fera pas de transition écologique avec seulement des pistes cyclables, seulement des couloirs de bus, des panneaux solaires sur les toits et quelques champs d'éoliennes, ce n'est pas vrai ! Pour faire la transition écologique, il nous faut des infrastructures dédiées, dédiées ! Il nous faut des nouvelles infrastructures pour justement accompagner cette transformation, sinon ça ne marchera pas.

Et là, on a le plus bel exemple : croire que l'on va pouvoir mettre du TER, de la grande vitesse, du fret et du RER métropolitain sur les mêmes voies, ça ne marchera pas. C'est clair, ça ne passe pas. Écoutez les cheminots, écoutez la FNAUT, écoutez les experts indépendants et vous verrez ce que l'on vous dit. L'alternative, il n'y en a pas : soit on le fait, soit on ne fait rien. C'est tout, ça peut être un choix, mais je crois qu'il faut être conscient de cela.

Par rapport au RER métropolitain, juste pour répondre à Franck RAYNAL, on n'en parle pas depuis dix ans concrètement. Le RER métropolitain, on en parle vraiment depuis l'automne 2018. L'arrêt de la LGV par l'État, c'est 2017, les deux choses sont donc indépendantes.

Je vous donnerai la critique de la FNAUT sur le rapport de la Cour des comptes, tous les rapports de la Cour des comptes ne sont pas toujours non plus exempts de critiques. Vous lirez et vous verrez, cela vous donnera peut-être plus à réfléchir sur ce sujet.

Voilà, j'en ai terminé sur ce sujet. Pour moi, la grande vitesse, ce n'est pas l'alpha et l'oméga, mais je pense que l'on n'a pas d'autres solutions aujourd'hui si on veut vraiment faire des gains de CO₂.

Oui, c'est vrai, le chantier va être destructeur et comme pour toute infrastructure, il y a des incertitudes. On ne peut pas être sûr. Comme pour toute infrastructure, il y a forcément des inquiétudes et elles sont légitimes. Je comprends que les riverains soient inquiets, qu'il y ait des difficultés. Les 4 800 hectares que l'on va affecter vont bien sûr faire des dégâts. Mais il y a une partie, c'est de la forêt des Landes et tous les 40 ans, elle est rasée. Il y a donc, en fait, 700 hectares de vrais espaces naturels qui sont protégés, qui seront recomposés.

C'est vrai qu'il y a une affectation très forte, mais au bout de 10 ans, le bilan carbone est positif. Alors, vous pouvez le contester, ce sera peut-être 12 ans, 13 ans, mais quand on est sur une perspective d'un équipement qui sera là pour 100 ans, même les 14 milliards, je pense, sont à notre portée. C'est un équipement que l'on va construire pour 50 à 100 ans et nous, on pense que 350 millions d'euros, c'est trop et que cela ne vaut pas le coup.

Je pense que c'est vraiment une erreur écologique, une erreur politique et une erreur sociale de ne pas s'engager sur ce projet. Je pense que l'on a toujours défendu ce type de projet et on ne peut pas vouloir moins de camions, moins d'avions, moins de voitures et moins de trains. Ce n'est pas possible, à moins d'être promoteur de l'écologie du déclin, ce que je ne suis pas. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Gérard. Alors, il me reste 12 inscrits. Certains ont bien voulu renoncer à leur prise de parole en considérant sans doute que beaucoup de choses avaient déjà été dites. Je remercie ceux qui ont renoncé, mais il m'en reste 12. Vous imaginez bien que l'on peut tout faire, s'il faut revenir ce weekend, on reviendra, mais comment fait-on ? Essayez d'être brefs et de voir si vous apportez quelque chose aux débats par rapport aux nombreux arguments ou données qui ont été apportés depuis tout à l'heure.

La parole est à Véronique FERREIRA.

Mme Véronique FERREIRA : Merci Monsieur le Président. Chers collègues, je vais être très, très brève. Je me pose toujours la question sur ce genre de débats passionnants : « Comment les habitants peuvent-ils le comprendre ? » Ils ne sont pas experts ferroviaires, je ne suis pas experte ferroviaire et toutes les passions que les uns et les autres apportent peuvent, de temps en temps, un tout petit peu brouiller le débat. Je voudrais juste poser deux ou trois questions très, très simples et tenter effectivement d'y répondre.

On parle ici depuis plusieurs mois, voire plusieurs années, de la question du lien entre le RER métropolitain et ce que l'on appelle le « bouchon Sud de Bordeaux » et je ne suis pas persuadée que dans la population, ce soit quelque chose de parfaitement compris. Qu'est-ce que faire ces fameux Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux ? En gros, il s'agit de rajouter une 3^{ème} voie de la gare Saint-Jean à Saint-Médard-d'Eyrans, réaménager les voies existantes, éliminer les passages à niveau (il y en a six de mémoire) et faire des travaux sur des gares.

Ce que je retiens, c'est que pour pouvoir faire passer de nouveaux trains du quotidien pour faire le RER métropolitain, il faut créer une voie nouvelle. Finalement, faire sauter un bouchon ferroviaire, à un moment ou à un autre, c'est ça. Cela illustre peut-être notre débat sur le GPSO de façon globale avec toute la question : « Pourquoi faut-il finalement créer une 3^{ème} voie, qu'elle soit rapide ou qu'elle ne soit pas rapide ? » Je pense qu'il faut effectivement créer une nouvelle voie, parce que tout bêtement un train ne peut pas en doubler un autre.

La question n'est pas tant de savoir s'il faut rouler sur ce sillon à 250 km/h ou à 320 km/h, mais de savoir combien de trains peuvent y rouler, et comme ils ne peuvent pas se doubler, si on veut en rajouter, par définition, il faut forcément pouvoir rajouter un nouveau sillon.

L'autre question que les Métropolitains peuvent également se poser, c'est : « Quelle est cette histoire d'Établissement Public Local et pourquoi faudrait-il y adhérer ? » En fait, on a une loi que l'on a tendance à oublier un petit peu, de décembre 2019, qui permet de créer des Établissements Publics Locaux pour la construction d'infrastructures ferroviaires qui dépassent le 1 milliard d'euros. Là, on est très largement au-dessus de 1 milliard d'euros. Il suffit, pour cela, de créer une Ordonnance.

L'État a donc fait le choix de créer bientôt, par Ordonnance, ce fameux Établissement Public Local qui va porter sur quatre points :

- La ligne Bordeaux-Toulouse
- La ligne Bordeaux-Dax
- Les aménagements au Nord de Toulouse
- Les aménagements au Sud de Bordeaux

Alors, on peut être d'accord ou pas d'accord avec cette décision de l'État, on peut la trouver précipitée ou pas précipitée, mais c'est cette décision. Cela m'arrive parfois d'avoir deux ou trois remarques à faire sur les lois, mais quand la loi est, les élus républicains que nous sommes, on est bien obligé de l'appliquer. Or, il se trouve que du coup, les Aménagements Ferroviaires au

Sud de Bordeaux font partie de ce fameux Établissement Public Local. Donc, que l'on soit d'accord ou pas d'accord avec l'Établissement Public Local, si on veut faire ces AFSB, on en a bien évidemment besoin.

Et troisième point, et ce sera mon dernier, je vais dire un mot sur la question du financement, parce que c'est vrai que j'aurais préféré voter une délibération avec un plan de financement plus précis que celui qui est proposé aujourd'hui. C'est un plan qui est forcément à affiner, c'est normal, parce que l'on en est au tout début. Or, ce plan, on ne pourra, nous, élus métropolitains, ne participer à son affinage et à sa précision que si on est à l'intérieur de l'EPL, pas si on est à l'extérieur de cet Établissement Public Local. Si on est à l'extérieur, on ne pourra pas s'occuper de gouvernance. Si on est à l'extérieur, on n'aura pas de financement, et pardon, je ne veux pas être technique, mais en gros, cet Établissement Public Local va permettre de faire un emprunt sur 40 ans qui permettra à la Métropole de déboursier entre 8, 9, 10 millions d'euros par an, ce n'est pas encore sûr, mais on a quand même une marge de manœuvre.

Chaque année, ce n'est pas la même chose que si on se met à déboursier tout d'un coup, parce que si on se met à déboursier tout d'un coup, bien évidemment que l'équilibre financier métropolitain en serait fragilisé. Puis, le risque, je crois que c'est Monsieur RAYNAL qui en parlait : « Les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux seraient-ils reportés aux calendes grecques ? » Vraisemblablement, puisque de toute façon ces aménagements sont effectivement déjà dans la loi.

Alors, bien évidemment que tout cela est un début et que nous allons avoir de nouvelles délibérations dans les mois à venir pour pouvoir affiner tout ça, mais que demande la délibération d'aujourd'hui ? Elle ne nous demande pas de nous prononcer sur le nombre de passages à niveau à faire sauter, sur la vitesse à laquelle on doit aller, elle ne nous demande pas de nous prononcer sur cela.

Elle nous demande de nous prononcer sur deux choses, premièrement : « Est-ce que l'on va adhérer à l'Établissement Public Local ? Faut-il le faire ? » Oui, parce qu'on est tous d'accord que l'on a besoin de ces Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, sinon notre RER métropolitain s'écroule et s'il s'écroule, c'est tout notre schéma des mobilités qui s'écroule.

Et la deuxième chose que l'on nous demande dans cette délibération, c'est de se mettre d'accord sur un montant maximum à 354 millions d'euros. Bien sûr, il y a d'autres choses à écrire dans le plan de financement aujourd'hui, puisqu'il n'est pas terminé, mais l'engagement, ici, est de dire : On va dans la gouvernance, on discute, et nous, on s'engage sur ce montant-là et ce montant-là, on le flèche sur les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, parce qu'on en a besoin pour le RER métropolitain.

Si on veut réussir notre schéma des mobilités, il faut voter cette délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Véronique d'avoir recadré les débats. Nicolas FLORIAN, Fabien ROBERT et Nathalie DELATTRE.

M. Nicolas FLORIAN : Merci beaucoup Monsieur le Président. D'abord, peut-être, juste dire à Monsieur le Maire de Bordeaux que je suis très sensible à l'attention qu'il porte à ma modeste personne, mais que cela ne devienne pas de l'idolâtrie à épier tous mes gestes, ma présence et qu'il ne fasse pas une « Florianite » aigüe en ne se préoccupant que de moi. Je referme la parenthèse.

Ce dossier, bien sûr, je vais le voter. Comme beaucoup de nos amis, je reprendrai à mon compte un certain nombre d'éléments, pour peut-être raccourcir les choses, aller plus précisément sur des items qui me touchent dans le cadre de ce projet.

Le premier, cela a été dit, il y a l'enjeu de solidarité et d'aménagement du territoire et, si je pouvais apporter une pierre à l'édifice, je rappellerais que quand on parle de Bordeaux-Toulouse, on doit aussi attendre en écho Toulouse-Bordeaux, Toulouse-Paris.

L'acte qui est produit aujourd'hui de pouvoir participer à ce financement, c'est aussi permettre à Toulouse de se rapprocher de Paris, avec un élément qui aurait dû sensibiliser les interventions des uns et des autres, notamment celle de Monsieur ROSSIGNOL-PUECH qui avait l'air de moquer un petit peu la position de certains de nos collègues sur les décisions qui sont prises. S'il y avait au moins un élément qui devrait justifier qu'il se pose la question, lui et ses amis, c'est qu'en l'occurrence, Bordeaux-Paris, Paris-Bordeaux, c'est ce qui a justifié l'abandon de la navette aérienne entre Bordeaux et Paris.

S'il y avait au moins un argument positif pour aller dans le sens de ce qu'a développé notamment Thomas CAZENAVE, c'est de rappeler que, et il devrait se l'approprier, grâce à la ligne à grande vitesse, il n'y a plus de navette aérienne, même si personnellement, j'ai critiqué cette décision comme d'autres ici.

Il y a cet acte de solidarité avec Toulouse, et cela a été dit par Christophe et par d'autres, Toulouse et la Région Occitanie ont mis de l'argent sur le tronçon Tours-Bordeaux, il ne faut pas l'oublier. Au-delà de cette solidarité financière, il y a aussi la vocation d'aménagement du territoire. Ce qu'il se passe pour aller vers Toulouse doit se passer aussi, et c'est la finalité même du Grand Projet de Sud-Ouest, vers l'Espagne. Je n'insiste pas.

Et je rajouterai quand même un autre élément pour l'avenir : c'est peut-être l'occasion pour nous maintenant de se poser la question de la connexion avec Lyon. Je sais que c'est plus un débat régional, mais on est tous des élus du territoire, le projet Lyon-Turin, jusqu'ici, n'a pas été prolongé jusqu'à Bordeaux-Lyon. J'appelle de mes vœux que le moment venu, nous puissions agir pour se raccrocher à ce projet pour franchir les Alpes et que l'on ait une vraie liaison Bordeaux-Lyon-Turin.

Deuxième élément, c'est sur les usages : je réinsiste, cela a déjà été dit, il y a la part voyageur, il y a la libération des sillons pour faire la marchandise. Il y a aussi tous les trains du quotidien, quoique l'on puisse dire ici, cela ne sacrifie pas le TER, bien au contraire ! Et on le voit bien, et il serait quand même assez nombriliste dans l'esprit que de considérer que l'on doive donner une priorité au RER métropolitain sans voter le Grand Projet du Sud-Ouest qui permettrait justement d'avoir d'autres aménagements en dehors de Bordeaux.

Quand on parle de nombrilisme bordelais, je m'attendais, de la part du Maire de Bordeaux, à prendre un petit peu de hauteur sur ce genre de projet. Le Maire de Bordeaux doit regarder plus loin, il doit aussi vérifier que l'on n'est pas dans une citadelle assiégée, recroquevillée et que la posture d'un Maire d'une grande Ville, c'est de pouvoir aussi sortir de ce qui aurait pu être une voie de garage : Paris-Bordeaux, et tout s'arrêterait à Bordeaux ? Mais quel snobisme, quelle suffisance nous adresserions aux populations qui nous entourent, et intrarégionales, que de tenir cette posture !

Le dernier élément, à mes yeux, qui justifie une position offensive et volontariste sur ce dossier, c'est le volet économique et l'impact pour l'économie. Il faut permettre à nos concitoyens de pouvoir utiliser un transport sûr, rapide et qui innervent un certain nombre de territoires. On a vu, avec l'arrivée de la LGV depuis Paris, le boom économique que cela a provoqué sur notre territoire, le nombre d'emplois créés, l'activité que cela a généré.

N'ayons pas peur du coût de la connexion avec Toulouse parce que, comme je le disais au début de mon propos, ce n'est pas simplement Bordeaux-Toulouse, c'est Toulouse-Bordeaux, c'est pouvoir à terme établir une vraie politique partenariale avec la Région Occitanie et permettre à des territoires comme le Lot-et-Garonne qui va être traversé (je pense à l'agglomération d'Agen) d'avoir une part aussi dans ce développement territorial que pourra lui assurer cette connexion.

C'est également un impact pour l'économie plus nationale. C'est l'occasion, cela a été dit, de rappeler qu'il y a eu le plan de relance, mais c'est aussi l'occasion de s'imaginer qu'à terme, sur le matériel, sur les travaux, ça va profiter à des entreprises françaises et avoir un impact sur l'emploi. Combien de rames ? Quelle est la maintenance derrière ? Je n'ai pas les ratios en tête, mais si on devait comparer avec l'aéronautique, tout le monde sait qu'un avion, c'est 1 euro à la construction, 1 euro à la maintenance. Sur le matériel roulant, c'est pareil, c'est favoriser les fleurons de notre industrie nationale. Moi, j'appelle de mes vœux qu'ALSTOM puisse produire de plus en plus de rames et puisse avoir des marchés sur le plan national.

Pour toutes ces raisons, bien évidemment nous voterons pour, la plupart des élus Bordelais en tout cas, et moi, j'appelle de mes vœux à ouvrir une nouvelle page maintenant sur la liaison avec Lyon, pour ensuite connecter Turin. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Je remercie Fabien ROBERT d'avoir passé son tour, la parole est à Madame DELATTRE.

Mme Nathalie DELATTRE : Merci Monsieur le Président. Mes chers collègues, je ne suis pas contre le train à grande vitesse, mais je vote contre la GPSO depuis 2015, par conviction, depuis que j'ai été élue à la Région, puis dans les différentes enceintes qui ont été saisies sur ce sujet parce que pour moi, c'est un non-sens.

Un non-sens en aménagement du territoire : la biscotte Bordeaux-Toulouse n'a pas de sens. Quand vous regardez une carte de France, vous voyez bien que nous avons des axes structurants, Paris-Bordeaux, Paris-La Bretagne, Paris-Lyon, Paris-Marseille, il manque cet axe structurant du Paris-Limoges-Toulouse. Et si nous devons aujourd'hui nous battre pour une ligne à grande vitesse, ce serait bien pour celle-là. Nous sommes en train de créer un grand désert ferroviaire au milieu de la France, comme d'habitude. Nous nous trompons donc, aujourd'hui, de combat.

Une fois que ces axes structurants sont faits, il faut évidemment assurer les axes qui traversent la France et qui relient ces grands axes de part et d'autre. Nous aurions pu, dans ce cadre-là, rénover la ligne Bordeaux-Toulouse. Les études nous montrent que l'on peut gagner jusqu'à 30 minutes en rénovant la ligne Bordeaux-Toulouse et ça marche, on le voit bien.

Sur la ligne Sarlat-Libourne-Périgueux, le cadencement a été revu grâce à cette rénovation faite par le train usine. Nous avons maintenant Castillon-la-Bataille à notre porte et ce sont ces trains du quotidien qui nous sont nécessaires. Mais parce que c'est toujours plus vite, toujours plus haut, nous en arrivons aujourd'hui à un non-sens budgétaire : 14 milliards ! Il y a encore 3-4 ans, on nous parlait d'un plafond de 10 milliards. 14 milliards aujourd'hui, alors que nous savons d'ores et déjà que l'enveloppe des expropriations est sous-estimée, nous savons d'ores et déjà que l'enveloppe sur les études environnementales est sous-estimée.

350 millions d'euros pour la Métropole, je vous assure que nous aurons des clauses de revoyure et de nombreuses clauses de revoyure. Pour quel service ? Celui, dégradé, que nous avons aujourd'hui entre Bordeaux et Paris ? Moins de trains, il nous manque 5,5 allers / retours d'avant-

Covid, au moment même où nous avons créé un Métropole avec la suppression de la navette Bordeaux-Orly.

Du coup, nous avons une explosion de l'augmentation des tarifs. Il y a encore quelques temps, nous payions 110 euros l'aller / retour, on en est à 170 euros pour un aller / retour, avec une politique de surbooking qui est inadmissible. À chaque train, ce sont des dizaines de personnes qui sont debout ou assises dans les marches. C'est ça la réalité du TGV aujourd'hui et SNCF voyageurs ne se sent pas tenue par les promesses de SNCF Réseau.

C'est un non-sens économique également, avec la création prévue de nouvelles recettes fiscales. On avait déjà le versement transport, le versement transport additionnel et là, on en rajoute une couche, deux couches même : taxe spéciale sur les bureaux (la TSB) et taxe spéciale d'équipement (la TSE).

C'est vrai que la France ne manque jamais d'imagination pour créer des nouveaux impôts, mais a-t-on véritablement chiffré l'impact sur nos entreprises de Gironde ? Combien cela va-t-il leur coûter pour, encore une fois, quel service au final pour nos collectivités et pour nos habitants ? J'avais déposé un amendement au Sénat dans le cadre de la loi de finances 2022 pour supprimer ces taxes, mais comme vous le savez, le PLF n'a pas été voté par le Sénat compte-tenu de son déséquilibre.

Enfin, c'est un non-sens environnemental et agricole et c'est la raison historique de mon opposition. On vient toucher des secteurs viticoles qui constituent un écosystème très fragile, comme le Ciron et la magie du Botrytis, et en soutien de tous ces élus de ces territoires que l'on va voir, que vous allez voir, Monsieur le Président, en leur disant que nous avons des choses à construire en commun, eh bien je viens construire ces choses en commun avec eux, je viens les soutenir puisqu'ils votent contre cette ligne GPSO.

Nous avons tous mis des millions d'euros dans l'œnotourisme qui vit grâce au vin et à nos paysages remarquables. Ils ne le seront plus demain, parce que nous allons construire des murs anti-bruit.

Je voudrais finir en ayant une pensée pour tous ces habitants, d'abord ceux qui ont voté contre pendant l'enquête publique, et nous sommes en plein déni démocratique, et tous ceux que j'accompagne au quotidien sur la ligne Bordeaux-Tours. Ces citoyens qui, effectivement, vivent un enfer à cause du bruit, ça on peut le régler par les murs anti-bruit, comme vous l'imaginez demain nos paysages, mais ceux qui vivent un enfer à cause des vibrations, nous ne pouvons rien régler pour eux et pour ceux qui vivent une dépréciation de leurs biens.

Ce sont des raisons qui me poussent aujourd'hui, par conviction, à voter contre.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Patrick PUJOL.

M. Patrick PUJOL : Monsieur le Président, mes chers collègues, je pensais intervenir demain dans le cadre de l'autre dossier que nous allons aborder, les AFSB, mais je souhaite répondre à Monsieur HURMIC. S'il y a quelques années, nous nous étions positionnés contre le projet LGV, c'était parce qu'on ne parlait pas du train du quotidien avec ce projet au départ.

Pour nous, à Villenave-d'Ornon, Ville du Sud complètement submergée par la circulation, complètement asphyxiée par cette circulation, sur les axes principaux de la ville, il était important que l'on puisse trouver d'autres moyens de transport pour aller vers Bordeaux. C'était en 2007 / 2008 je crois, ou quelque chose comme cela.

Malheureusement, on en est encore au même point. On en est encore au même point, parce qu'il y a des recours successifs par les uns, par les autres et on n'arrêtera pas. Vous avez déjà prévenu que la LGV ne se ferait pas, parce qu'il y aura des recours qui interviendraient tout au long de ce projet.

Pour moi, sans ce projet, on ne peut pas faire les AFSB. Si on avait pu les faire, je suppose que vous auriez été le premier à demander à ce que ce soit accéléré. Vous ne l'avez pas demandé, on comprend donc bien que l'on ne puisse pas faire les AFSB sans la GPSO, dont acte. Quand on est conscient des réalités, on revient aux réalités, donc oui à la GPSO puisque cela va nous permettre de faire les AFSB. Et les AFSB sont absolument essentiels, on ne pourra pas s'en passer. On est en train d'exploser au niveau de certaines communes de périphérie. On ne peut pas admettre que cela dure encore pendant des années et des années, il est urgent de commencer.

Et quand je vois que ce que l'on nous avait déjà promis d'être pratiquement réglé en 2022-2023, on nous le promet maintenant en 2032, en 2032 on nous promettra peut-être 2040. Je pense qu'il faut arrêter d'attendre.

En 2006, quelques années après, on avait déjà abandonné le projet de grand contournement qui aurait permis de régler certains problèmes, dont acte, on ne les a pas réglés. Après, si on s'oppose au projet de GPSO aujourd'hui, on ne règlera pas encore le problème de train de proximité. Qu'est-ce que l'on attend ? Sommes-nous, à chaque fois, une instance dans laquelle on va toujours attendre demain, que les choses s'améliorent toutes seules sans que l'on ne prenne les vraies décisions ?

Alors oui, je suis pour le GPSO, parce que je veux que les AFSB existent et qu'ils existent vite. Voilà ma position et je tenais à l'exprimer.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur GARRIGUES**.

M. Guillaume GARRIGUES : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'aimerais parler des usagers, des usagers qui subissent aujourd'hui des conditions de transport déplorables sur plusieurs lignes ferroviaires. Je pense, par exemple, à la ligne Intercités Bordeaux-Marseille, à la ligne TER Bordeaux-Hendaye, à la ligne TER Bordeaux-Tarbes, aux usagers du TGV Paris-Toulouse, Paris-Hendaye. Et j'en veux pour preuve que sur la ligne Bordeaux-Marseille, par exemple, le taux de régularité des trains sur cette ligne est de 63 %, c'est-à-dire que l'on a 37 % des trains qui circulent en retard, et ce sont des retards qui sont très longs : une heure, deux heures, trois heures, quatre heures, ce qui fait que cette ligne n'est pas du tout attractive. C'est la pire ligne de France en matière de régularité. Les autres lignes Intercités de France dépassent les 90 % de régularité.

Je pense aussi à la ligne TGV Paris-Toulouse : près de 15 % de trains en retard, avec un retard moyen de 48 minutes. On sait à quel point ces retards peuvent être dommageables pour les usagers qui ont besoin d'utiliser cette ligne parfois pour leur travail, parfois aussi pour des raisons personnelles.

A ce rythme, il est facile de dire que la ligne ne risque pas la saturation, si les usagers sont dégoûtés de prendre les trains, en particulier les TGV et les trains Intercités. Alors, que font-ils ? Ils prennent l'avion, ils prennent la voiture. Si on prend le chiffre de l'aéroport de Mérignac, la 4^{ème} destination aérienne depuis l'aéroport de Mérignac, c'est Marseille. Bordeaux-Marseille,

c'est 426 000 passagers annuels. La 6^{ème} destination, c'est Bordeaux-Nice, avec 270 000 passagers annuels.

Sur Bordeaux-Marseille, le projet que vous nous présentez permettrait de réduire le temps de trajet à moins de quatre heures, voire moins si on avait des liaisons directes, avec moins d'arrêts intermédiaires en cumulant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse avec la LGV Montpellier-Béziers-Perpignan qui améliorerait le temps de trajet. Même chose sur Bordeaux-Nice où viendraient se cumuler les avantages de la LGV Marseille-Nice qui sera, en fait, une ligne nouvelle, mais avec un haut niveau d'exploitation.

La 9^{ème} destination, c'est Bordeaux-Barcelone : on est à 5 h en train aujourd'hui, il en faudra 3 h 45 avec la ligne à grande vitesse, on va donc quand même proposer une alternative crédible. Puis, on pourrait citer Châlair qui vient de reprendre la liaison Bordeaux-Montpellier.

Alors, que peut-on proposer d'autre que la LGV pour rendre le service ferroviaire plus attractif et pour réduire la fréquentation de l'avion ? Aujourd'hui, il n'y a pas véritablement de solutions.

Je vais être très rapide. Je note un point de vigilance quand même qui est la création de gares TGV éloignées du centre-ville, à Agen, à Montauban, à Mont-de-Marsan. Ce sont des gares TGV qui vont faire que l'on ne va pas forcément profiter aussi bien de la LGV dans ces territoires qu'à Bordeaux, mais il faut quand même noter la connexion au réseau TER, à Agen et à Montauban, qui permettra de réunir les pratiques qui ont été évoquées de non-diffusion de la LGV aux habitants. C'est un point de vigilance, mais qui va tout de même faire que le projet de LGV sera plus avantageux pour les usagers de tous ces territoires demain qu'aujourd'hui.

Puis, le dernier élément qui va expliquer mon vote favorable à ce projet, c'est celui de l'Établissement Public Local. Aujourd'hui, soit on a cet Établissement Public Local, soit on a un projet de contrat de concession comme on l'a actuellement sur Bordeaux-Tours. Or, le contrat de concession génère le paiement, on le sait, de péage très élevé au passage de chaque train et le résultat est très clair, cela a été cité par mes collègues tout à l'heure : la SNCF est contrainte de faire circuler moins de trains et de les remplir au maximum pour assurer l'équilibre économique de son service, puisqu'elle paie au passage de chaque train.

Donc forcément, si on a un péage élevé, si on a une concession, le concessionnaire va se rémunérer en faisant payer l'opérateur, ce qui est normal, mais ce système va évidemment entraîner des trains surchargés et une offre moins importante.

Demain, si on veut avoir un service ferroviaire régional, le SRGV, si on veut augmenter le cadencement sur Bordeaux-Arcachon et sur Bordeaux-Le Verdon, il faudra que cette liaison vers Hendaye et vers Tarbes emprunte une autre ligne que la ligne actuelle et donc, le SRGV permettrait de faire passer ces lignes par la voie nouvelle. Et si on veut le faire, il faudra donc que l'on ait des péages faibles et cela ne peut se faire que dans le cadre d'un Établissement Public.

Vous l'avez compris, je suis favorable à ce projet, parce qu'il présente bien davantage d'éléments positifs pour les usagers que d'inconvénients. Et au regard des participations de l'État et de l'Europe, le poids pour le contribuable métropolitain m'apparaît tout à fait adapté au regard de l'avantage que cela va nous apporter.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur GOMOT**.

M. Stéphane GOMOT : Merci. Je parle au nom du groupe Écologie et Solidarité, mais aussi en tant que membre du mouvement Génération. Si on divise le budget global de l'opération, c'est-à-dire 14,3 milliards par le nombre de minutes que l'on espère gagner entre Bordeaux et Toulouse, cela nous donne une minute à 166 millions d'euros.

Cette minute à 166 millions d'euros, à quel besoin répond-elle ? Un besoin en matière de transport collectif à l'échelle nationale, c'est un transport qui permet au plus grand nombre de se déplacer d'un point A à un point B sur l'ensemble du territoire régulièrement maillé par des gares, pour un coût relativement abordable.

Aujourd'hui, le train à très grande vitesse n'a pas réussi, depuis quand même les dizaines d'années qu'il est en service, à permettre d'obtenir ce résultat d'intérêt général. Est-il donc bien sérieux que nous, collectivités, établissements publics, engagions 350 millions d'euros pour un projet dont l'intérêt général est quand même plus qu'aléatoire ?

Il n'y a pas que des gauchistes que j'ai entendus aujourd'hui ou dans les jours précédents qui ont alerté les différentes assemblées délibérantes du territoire du Sud-Ouest, qui ont alerté sur le caractère peu rentable de la LGV, et je pense à Madame DESSERTINE au Conseil départemental.

On ne peut pas non plus dire que le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques soit un repère d'écologistes échevelés, et pourtant tous ces gens, sur la base de rapports quand même très sérieux - la Cour des comptes est quand même une juridiction qui a fait ses preuves, me semble-t-il - nous montrent que ce modèle de grande vitesse n'a jamais permis de résorber les inégalités en matière de transport collectif dans ce pays.

Vous parliez, je crois, Monsieur GARRIGUES, des lignes en souffrance qui vont vers le Sud-Ouest, mais dans notre Région il n'y a pas que la direction vers le Pays Basque. Je pense à la ligne Bordeaux-Limoges, Bordeaux-Brive, et je ne crois pas que depuis que la LGV est en route, depuis 2017, entre Tours et Bordeaux, ces deux lignes, par exemple, se soient améliorées, bien au contraire, j'en atteste, le nombre de trains a vraiment dramatiquement baissé.

J'aimerais donc tout de même poser cette question : devant le flou de la parole de la Vice-Présidente au budget et aux Finances, devant ce flou par rapport au budget et au fléchage budgétaire, le rapport de la Cour des comptes nous montre que l'on est en face d'un investissement à perte.

Devant le peu d'intérêt général que revêt finalement un tel type d'équipement, avons-nous vraiment vocation, nous qui représentons l'intérêt général métropolitain, de financer à perte un dispositif qui n'a aucune plus-value sociale et qui en a fait les preuves ?

Je me demande vraiment, dans une période quand même où l'attachement de la population à ce pays, aux institutions et aux personnes qui les représentent tient à un fil, et notamment parce que beaucoup d'élus n'ont pas le courage de voter en fonction de leur conviction profonde, je me demande si parmi tous les gens qui sont ici et que je sais, pour beaucoup, attachés à un service public de qualité, attachés à la notion d'intérêt général et à la notion de bonne dépense des finances publiques, je me demande si parmi tous ces élus, tout le monde, ce soir, va voter en phase par rapport à ses convictions.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Salut tout le monde. Juste avant de dire ce que je pense de ce projet, ce débat ne paraît pas très raisonnable. Ça fait plus de 2 heures et demie que l'on discute, on sait tous qu'il y a pleins de choses derrière, il y a donc un truc qui ne va pas. Je le dis, je sais que je ne vais rien régler en disant ça, mais il y a un truc qui ne va pas, surtout qu'il y a des interventions qui durent 15 à 20 minutes et qui se répètent un petit peu. Il faut que l'on reréfléchisse à la façon dont les discussions se déroulent, parce qu'en plus, la plupart n'écoute pas ce que disent les autres, on est tous préoccupés par l'apéro qu'on va rater, je pense donc qu'il y a un problème de ce côté-là.

Maintenant, sur le projet qui est en discussion, il est aussi irraisonnable que la façon dont on discute finalement. Moi, je vais apporter ma voix dans le camp du contre, voilà. C'est pour dire à Monsieur HURMIC qu'il n'y a pas que les écolos contre le reste du monde, il y a aussi Bordeaux en Luttés.

Alors, malheureusement Bordeaux en Luttés ne pèse pas lourd, c'est une voix, on ne pèsera donc pas lourd face aux arrangements qu'il peut y avoir entre le PS et la droite, on pense que des calculs ont déjà été faits et malheureusement, on pourrait penser que la majorité serait pour approuver le projet de la LGV.

Nous, on est contre. Je ne vais pas répéter les arguments qui ont été dits par des élus qui sont contre, mais je voulais dire que ce projet-là nous rappelle d'autres grands projets qui sont souvent d'ailleurs classés comme nuisibles, néfastes, inutiles.

On se rappelle un petit peu, et ce n'est pas très loin, ni géographiquement, ni dans le temps, Notre-Dame-des-Landes ou le Barrage de Sivens, l'un des projets qui était porté par les collectivités territoriales, des projets qui étaient souvent très anciens et qui étaient justifiés en disant : « C'est un grand rendez-vous, il ne faut pas le manquer. » C'est un peu ce que vous dites d'ailleurs, les défenseurs, là !

On ne voit pas du tout pourquoi ce sera un grand rendez-vous historique, mais toute une pression est mise. Et finalement, ces projets-là, grâce à la bataille d'habitants, de collectifs, d'associations, de paysans, sont tombés à l'eau. Mais à quels prix sont-ils tombés à l'eau ? Après avoir détruit des zones humides, après avoir détruit des forêts, après même avoir tué Rémi FRAISSE, c'était à Sivens en 2014 !

Heureusement qu'il y a quand même eu des combats, des gens qui ont dit : « Mais non, c'est déraisonnable d'expliquer aux collectivités territoriales qu'elles font un peu n'importe quoi, souvent n'importe quoi, qu'elles ne sont pas à l'écoute des intérêts de la population et peut-être un peu trop à l'écoute d'intérêts économiques supérieurs de grosses sociétés du privé », parce que l'on sait très bien que la LGV, derrière, ça intéresse des grosses sociétés.

Ce sont des milliards en jeu et ces milliards en jeu, c'est de l'argent public et l'argent public va toujours du côté des mêmes, de ces grosses sociétés capitalistes qui ont certainement une préoccupation qui n'est pas très collective et qui n'est pas du côté de la population. Il faut s'en rendre compte et ce projet de LGV traduit cela.

Alors, il y a les défenseurs, mais ça fait bizarre d'entendre des défenseurs au nom de l'écologie, au nom du train, au nom de la lutte contre le tout voiture et le tout camion, ces mêmes gens qui défendent aujourd'hui la LGV au nom du développement du train, qu'ont-ils fait pendant des années, pendant que des lignes de chemin de fer ont fermé, pendant que des gares ont fermé ?

Là, aujourd'hui, il y a un petit sursaut, un petit réveil et il y aurait une vision, tout d'un coup, qui dirait : « Il faudrait ça. » On sait que ce n'est pas le véritable argument derrière. Derrière c'est

toujours pareil, c'est ce projet qui correspond à des intérêts très privés, très financiers et très capitalistes. C'est pour cette raison-là que l'on s'y oppose.

Je vais vous le dire vite fait, la LGV, on est contre, parce que c'est un gouffre financier, c'est une aberration. De plus, le train existe déjà entre Bordeaux et Toulouse, entre Bordeaux et Hendaye. Certes, ça ne fonctionne pas bien, certes il y a des retards, c'est vrai, on le teste assez régulièrement, et c'est aussi très cher.

Si on devait se rappeler des arguments qui avaient justifié la LGV il n'y a pas si longtemps que ça, c'était au nom de cela aussi : il y a des dysfonctionnements. Je parle de Bordeaux-Paris, mais même pour le TGV, il y a quelques années, quand on nous expliquait que le train Corail était un peu chiant, un peu long et qu'il dysfonctionnait...

Maintenant, on passe à un cran supérieur, c'est la LGV et c'est vrai qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Il y a une spirale infernale qui ne va pas et on nous bourre le mou avec tout ça. Et à un moment donné, il faut stopper.

Il faut stopper pour des raisons sociales, parce que c'est un gouffre financier, il y a des priorités sociales et ce n'est certainement pas en faisant une voie en parallèle... Pour des raisons écologiques également, parce qu'on va détruire des bois, on va détruire des zones agricoles, on va même virer des gens qui ne vivent pas loin, c'est dingue ! Je ne sais pas comment on ne peut pas mesurer que c'est stupide même. C'est stupide, sauf que le problème, c'est que si ce n'était que stupide, ce ne serait pas si grave que ça, mais en plus ça coûte de l'argent.

Et derrière, quoique l'on dise, quoique vous disiez, cet argent-là ne sera pas mis ailleurs. L'argent qui est pris dans la LGV ne servira pas à réaménager les voies d'aujourd'hui, à moderniser et même pourquoi pas à mettre des moyens pour que le transport soit beaucoup moins cher, parce que le problème, c'est que la LGV, c'est cher ! Même le TGV, c'est hyper cher.

Aujourd'hui, certains disent : « Si on n'a pas la LGV demain, on rate un rendez-vous et on va nous le reprocher demain », tout ça. C'est dingue de dire ça, parce qu'aujourd'hui, il y a pleins de gens qui prennent le bus, ils ne peuvent même pas prendre le train. C'est Blablacar, Blablabus, je ne sais plus comment ça s'appelle, et tout ça.

Dans le fond, il y a vraiment un refus des collectivités d'écouter, de voir ce qui se passe, et là, on est en train de tourner en rond sur quelque chose qui est complètement aberrant, complètement injustifiable. En plus, cela a été dit par une élue de la droite, il y a une taxe supplémentaire et tiens, comme par hasard, on va la faire payer aussi.

Voilà, il y a donc du coup ce côté « comment l'argent public est gaspillé et sert à des choses qui ne sont vraiment pas utiles à la population » et cette question écologiste. Je finirai là-dessus, parce que je suis déjà certainement trop long au regard de la durée du débat. On vote contre.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Il nous reste quatre intervenants. On va commencer par **Madame LECERF**.

Mme Harmonie LECERF : Bonsoir. Je voudrais commencer par dire que j'ai très froid et que cela aura au moins le mérite de nous permettre d'expérimenter ce que vivent 5 millions de foyers en France qui souffrent de précarité énergétique et qui ne peuvent pas se chauffer convenablement. C'est comme cela qu'ils vivent la journée, le soir, le weekend. Les débats qui nous animent aujourd'hui confirment que certains oublient trop souvent les fractures territoriales et sociales qui ne cessent de s'amplifier à une échelle bien plus vaste que notre Métropole.

Comment Bordeaux est-elle devenue un bastion des Gilets jaunes ? C'est ce que titrait Le Monde en février 2019. Alors, comment ? À coup de spéculations immobilières, de politique d'attractivité économique d'arrière-garde et aujourd'hui encore, de grands projets d'ancien monde, de type GPSO, dont les prouesses technologiques, la vitesse, le prestige gonflent le torse de quelques-uns.

Ont-ils pensé un seul instant à la vie quotidienne des gens ? Non pas la vie de ceux qui partagent cet hémicycle et qui négocie un vote contre une place VIP, mais à celles et ceux qui doivent se rendre le matin sur leur lieu de travail, dans leur établissement scolaire, qui souhaitent un trajet rapide, sécurisé, car ils n'ont même pas le moyen de vivre en centre-ville. Celles et ceux qui se sentent isolés, dont la seule alternative de mobilité est la voiture individuelle avec son lot de contraintes et de coût aléatoire.

Pour de nombreuses personnes travaillant, étudiants, pour des familles en milieu rural, périurbain, le train est souvent l'alternative à la voiture. Les trains du quotidien souffrent d'un sous-investissement chronique. Les TGV ne concernent qu'un usager sur 10, et 6 milliards d'euros sont attendus de la part de l'État depuis plus de 10 ans pour rénover le réseau régional. Au lieu de quoi, le GPSO propose d'engouffrer plus du double de cette somme : 14 milliards d'euros.

À l'heure des urgences climatiques, sanitaires et sociales, il nous faut réinventer de toute urgence nos déplacements et accompagner la mutation des usages.

La solution est dans notre capacité à proposer des alternatives qui profitent à tous les territoires, même les moins denses, à tous les publics même les plus fragiles, qui encouragent la proximité et priorisent les déplacements du quotidien. Au-delà de nos frontières pyrénéennes, l'AVE espagnole a considérablement renforcé la domination de Madrid comme ville-centre au même titre que la LGV renforce la position de Paris.

On s'étonnera alors des arguments de certains qui se trouvent sur la bonne voie de l'écologie, qui se veulent fervents défenseurs des territoires vulnérables, de l'équité territoriale, qui clament haut et fort le renforcement de la décentralisation à l'approche des présidentielles et qui pourtant défendent corps et âme ce projet qui aura des conséquences contraires, et ça on le sait.

On sait que ceux qui se situeront entre les pôles urbains desservis se déplaceront finalement en voiture, faute de train du quotidien. Puis, les moins riches utiliseront les solutions alternatives du bus, de la voiture, du covoiturage, moins onéreuses, mais dont l'empreinte carbone est plus élevée, voire emprunteront sur le même trajet Toulouse-Paris des vols *low cost* dont les billets sont vendus à partir de la modique somme de 25 euros, bien en-deçà du coût exorbitant des trajets en LGV.

Lorsqu'on tente de nous vendre le TGV qui remplace les avions, on nous parle de durée : moins 20 minutes par-ci, plus 2 heures par-là, mais dans la vraie vie, la plupart des gens ne courent pas après 20 minutes. En revanche, ils regardent leur porte-monnaie. Cela ne veut pas dire que les gens sont insensibles à l'écologie, ça veut dire que quand on ne roule pas sur l'or, dans la vraie vie on gère ses propres urgences comme on le peut.

Pour finir, quand on sait que la vitesse augmente les distances plus qu'elle ne diminue le temps de transport, à qui profite vraiment ce projet de train à grande vitesse ? Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Trois intervenants : Monsieur PAPADATO, Monsieur MORISSET et Monsieur CAZABONNE.

M. Patrick PAPADATO : Merci Monsieur le Président. Mes chers collègues, je souhaiterais intervenir sur le volet biodiversité qui occupe ma vice-présidence. Je développerai la doctrine ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Ce qui est certain, si on fait ce projet, c'est que l'on n'évitera pas les conséquences écologiques sur des terres naturelles et agricoles et que le projet GPSO rendra irréversibles des cicatrices très profondes sur ces territoires. Bien évidemment, si ce projet se fait, faute d'éviter, on tentera bien sûr de réduire l'impact de ces travaux.

Pour rappel, le GPSO va artificialiser 4 830 hectares de zones naturelles agricoles, viticoles, notamment 2 870 hectares de forêt, impactant huit sites Natura 2000, plus de 400 espèces végétales et animales dont près de 200 espèces protégées.

Dans cette salle, derrière vous, un kakémono vante « le million d'arbres. » D'après l'ONF, on compte 1 500 arbres à l'hectare. Avec le GPSO, c'est donc plus de 4,2 millions d'arbres qui seront demain coupés.

Bien sûr, pour minimiser ces chiffres, on nous dit que ces impacts seront réduits et surtout compensés. Permettez-moi cependant d'en douter, un exemple : pour la LGV Tours-Bordeaux, la surface de compensation initialement envisagée est passée de 25 600 hectares à 3 600 hectares, via un mécanisme de mutualisation. Or, même si des terrains se prêtent à la mutualisation d'espèces et d'habitats, la différence est effectivement énorme.

Par ailleurs, on a aussi compensé avec des zones qui servent bien sûr déjà de compensation, ou pire qui ont ensuite été finalement aménagées. Nous sommes donc très loin de zéro perte nette en biodiversité, voire du gain voulu par la loi biodiversité d'août 2016.

Selon une étude réalisée par le Muséum d'histoire naturelle, sur 25 projets d'aménagements, seul un quart des surfaces naturelles détruites ont été compensées. Je rappelle aussi que les espèces ne migrent pas vers ces zones de compensation. On tente juste de reconstituer l'existant, mais la destruction sur ces sites est irréversible. Ce qui est perdu est définitivement perdu. Avec ce projet, la biodiversité s'érode à grande vitesse et même à très grande vitesse.

Pour finir, à l'heure de la relocalisation de l'alimentation, de la résilience alimentaire, de la coopération entre territoires, c'est un mauvais signal lancé au moment où nous vivons une crise sanitaire sans précédent qui nous rappelle notre fragile condition et la nécessité de préserver le juste équilibre de nos territoires.

Ces écosystèmes riches et solides que l'on veut traverser et détruire sont indispensables à notre résilience, voire à notre survie. Et comme le Président l'a évoqué en début de débat, les générations futures, en matière de biodiversité, pourront aussi nous le reprocher.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur MORISSET.

M. Marc MORISSET : Merci Monsieur le Président. D'abord, je crois avant tout que c'est un contexte politique qui provoque cette délibération. On voit bien une logique d'opportunisme, parce qu'il y a une élection présidentielle et il ne faudra donc pas oublier ceci dans cette responsabilité que nous avons tous aujourd'hui, d'être oui ou non complice de ce Gouvernement qui, aujourd'hui, fait un peu le chaud et le froid, un peu comme il l'entend.

On a vu, par exemple, en juillet 2019, un Gouvernement qui ose supprimer le trafic du côté de Rungis, et d'un seul coup, tout récemment, qui s'honore d'avoir remis en place un train au niveau des frets, entre Rungis et Perpignan. Cela démontre que l'on peut tout à fait se réadapter politiquement, il ne faut donc surtout pas prendre tout de suite cette décision. Elle peut encore mûrir et on verra ça après le contexte politique, je pense, en mai prochain.

Deuxième aspect : on est dans un contexte politique européen qui est quand même assez mouvant. On est avec une Espagne qui se base sur une énergie fossile. Demain, l'énergie fossile ne sera peut-être plus du tout celle qu'elle est aujourd'hui, donc tous les frets qui arrivent d'Espagne ne seront peut-être plus du tout dans le même contexte. Et on sera peut-être justement en train de dire : « Faisons ce que l'on essaie de faire en permanence, c'est-à-dire de la résilience locale, de la solidarité locale avec des territoires résilients. »

Dans certaines délibérations, dans les circuits-courts, il faut rester cohérents vis-à-vis de l'économie sociale et solidaire si on veut une politique sur la Métropole qui ait un sens pour les générations futures.

Ensuite, je vous répondrai, Monsieur le Président, sur le dépassement. Le dépassement, il fonctionne. On peut très bien améliorer, ne serait-ce que la gare de Beautiran ou d'autres, tout le long du parcours. On peut faire des dépassements et vous savez très bien que l'on peut améliorer aussi la longueur des trains. Il y a plein de solutions. On a vu, sur la Région Parisienne, ne serait-ce que la hauteur des trains, on a fait des trains à deux étages. Il y a pleins de solutions pour essayer de rendre les choses beaucoup plus efficaces.

Puis, il ne faut pas rentrer dans cette culpabilité que s'il n'y a pas de GPSO, il n'y aura pas d'AFSB. C'est faux, on peut très bien faire les deux séparément, c'est une question de volonté politique.

Ensuite, je pense qu'il y a un grand manque de vision technologique. Aujourd'hui, on est parti, d'un seul coup, sur essayer de lancer ce projet-là simplement pour essayer de réveiller le vieux monde. On a encore des élus du vieux monde qui réfléchissent sur le train, le train, le train, le TGV, le TGV, mais rendez-vous compte qu'avec l'évolution technologique, comme cela a été un peu évoqué tout à l'heure, on est passé aux visioconférences. Je crois que demain, si on veut voyager, il y aura les voitures autonomes. Les gens partiront de chez eux et ils seront directement en situation comme s'ils étaient dans un train, avec des voitures qui se déplacent toutes seules.

On n'est pas du tout, dans ce contexte, en train de réfléchir sur le long terme, alors qu'on parle des générations futures. Les générations futures, je suis sûr qu'elles vont rigoler. Pourquoi avez-vous détruit tel environnement sur 200 et quelques kilomètres, juste pour gagner une demi-heure ou 10 minutes ? Mais c'est quoi ?

Les jeunes, je les entends dans la rue, ils sont pauvres, ils disent : « On a compris qu'on s'est fait leurrer sur cette croissance verte. » Il faut donc arrêter avec ça et plutôt regarder le fait qu'au contraire, les gens changeront d'habitudes et ne seront pas tout le temps en train de dire : « Je vais voyager pour voyager. »

En plus de ça, il y a une notion de niveau de vie tout de même. Aujourd'hui, le train est cher, cela veut dire, quelque part, que l'on nourrit une clientèle qui a les moyens de se déplacer dans ces moyens de transport chers. Il faut donc vraiment être les élus du peuple, et les élus du peuple, ce n'est pas de chercher à faire ce que l'on est en train de voir ce soir, puisque le temps passe vite.

Enfin, je veux simplement aborder le fait que les véritables besoins, comme ça a été dit, c'est une société beaucoup plus calme, beaucoup plus apaisée. C'est pour ça que bien souvent, je

fais appel à l'autolimitation. On doit s'autolimiter, parce qu'à un moment donné, la logique du prestige, ça suffit ! La logique d'essayer d'aller toujours plus vite, ça suffit ! La logique d'essayer d'aller toujours plus loin, sur Mars ou ailleurs, ça suffit ! Il y a une logique physique, il faut essayer de comprendre qu'à un moment donné, si on va dans cette logique-là, on crée des inégalités.

Et quand j'entends que l'on sort de la semaine de la discrimination des inégalités, je ne peux pas comprendre qu'une Métropole, d'un seul coup, se positionne sur une logique qui va créer de l'inégalité. Et c'est ça aujourd'hui qui est absolument honteux ! Vous devriez avoir honte, pour ceux qui vont voter pour cette délibération.

Aujourd'hui, les générations futures n'entendent pas ce discours qui est absolument trompeur. J'espère que je serai entendu et merci de m'avoir compris.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Je ne partage qu'une seule chose, c'est quand vous dites : « Il faut s'autolimiter. » Je pense qu'effectivement, c'est un bon conseil que l'on peut s'appliquer à soi-même. Monsieur CAZABONNE.

M. Alain CAZABONNE : Merci, avant d'être congelé... En écoutant Monsieur MORISSET, je me dis qu'à ce train-là, on n'est pas arrivé à la nouvelle gare.

Bon, soyons sérieux. Monsieur le Président, j'ai enlevé tout ce que je voulais dire sur le sujet, parce que vous l'avez très bien dit, et beaucoup de mes amis l'ont dit, je voterai pour. J'ai juste une demande à vous faire, un souhait, un vœu : c'est d'organiser un jour ici, à la Métropole, un débat sur l'environnement, les conséquences du réchauffement. Pourquoi dis-je cela ? Parce que j'en ai un peu assez, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, d'entendre dire qui va sauver la planète. D'abord, la planète, elle s'en fout, c'est l'humanité qu'il faut sauver.

Je rappellerai quelques éléments très rapidement (Cela me prendra moins de trois minutes, Monsieur le Président, vous pourrez me couper si je dépasse trois minutes) : la terre est toujours ronde, elle tourne contrairement à ce que les sachants de l'époque disaient. Je rappellerai que le lait des vaches n'a pas tourné, quand elles ont vu passer les trains à la vitesse extraordinaire de 40 km/h comme disaient les sachants de l'époque. Que la Tour Eiffel ne s'est pas effondrée et qu'enfin, il y a également eu des incendies en 2003, je le rappelle, en Australie et dans le Sud de la France compte-tenu de la chaleur à cette époque-là, qui ont été 10 fois supérieurs à ceux que l'on a eus récemment.

Je dis cela, parce que je suis amené à me poser des questions et je ne sais pas où est la vérité. Qu'est-ce qui est dit actuellement ? C'est que la terre se réchauffe, c'est évident, mais je voudrais qu'il y ait un débat pour que l'on réponde à ces questions : pourquoi, entre le 12^{ème} et le 19^{ème} siècle, y a-t-il eu des périodes de froid, de grand froid, notamment juste après Louis XIV, avec 700 000 morts, parce que les récoltes étaient détruites ?

Pourquoi y a-t-il eu des périodes de chaleur et de sécheresse, autour de 1100-1200, où on traversait la Seine, à Paris, à pied ? Pourquoi tout cela ? Le climat change. Quelle est la raison réelle ? Comme disait Claude ALLÈGRE, c'est le fait que la terre tourne au soleil plus ou moins près, ce sont les rayons solaires. Ayons la modestie de dire : « Il faut étudier ces éléments-là sérieusement. »

Monsieur le Président, je vous fais donc confiance pour organiser cela, parce que je sais que vous le ferez de manière honnête.

Enfin, et je vais terminer par-là, l'homme a bien sûr une part de responsabilité, mais je crois que tout le monde souhaite vivre dans un monde futur, agréable pour nos enfants et nos familles, pouvoir entendre le rossignol chanter le matin. Par contre, supporter des leçons de Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, ça, je dis non !

Voilà ce que je voulais vous dire. C'est un appel à la modestie pour essayer de comprendre les phénomènes qui, parfois, nous dépassent. Merci.

Des nouvelles demandes de prise de parole dans la salle.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Non, c'est fini maintenant, on a suffisamment débattu. Tous les groupes se sont bien exprimés. Tout à l'heure, j'ai dit qu'il y avait encore quelques intervenants, mais on ne va pas faire un feuilleton. Moi, je voulais simplement conclure le débat en tant que Rapporteur sur quelques points. Je ne vais pas répondre à toutes les questions, parce que beaucoup de choses ont été dites et je ne vais pas allonger à mon tour les discussions, mais je vais répondre à ces quatre points :

1/ Première question qui a été posée tout à l'heure : « Existe-t-il des alternatives ? » Les alternatives ont toutes été examinées. Vous imaginez bien que depuis 15 ans, ou 20 ans, toutes les études ont été soumises à expertise, contre-expertise et à la fin, il y a eu des recours, notamment sur la notion d'intérêt public, d'utilité publique du projet. Et le Conseil d'État, dont c'est la fonction, a balayé tout cela en reconnaissant d'utilité publique ces projets et en examinant toutes les études qui ont été déposées.

2/ Deuxième point, qui est très délicat : les autres territoires vont-ils être sinistrés ? Mais non, et c'est quelque chose sur lequel je veux insister. Ce n'est pas parce que vous créez une ligne nouvelle que vous allez en supprimer d'autres. Au contraire, quand vous créez une ligne nouvelle, vous libérez des espaces pour les trains qui peuvent ensuite se reporter sur d'autres. Donc, plus vous avez de lignes, plus vous avez de trains qui passent. On ne supprime rien, on ajoute, au contraire, et c'est bénéfique pour les territoires s'ils sont sinistrés, notamment les territoires ruraux. J'ai un chiffre : l'impact de la LGV serait de 30 hectares. Cela correspond à 11 exploitations et à 0,025 % de la surface viticole. L'impact sur la viticulture et sur les terrains agricoles est donc extrêmement faible.

3/ Sur le RER, peut-on faire le RER sans les AFSB ? Non. Vous avez d'ailleurs le même raisonnement du côté de Toulouse où la réponse est non également. Si vous pouvez payer davantage, vous pouvez le faire, mais je rappelle que les AFSB, aujourd'hui, sont chiffrés à 900 millions, c'est-à-dire presque un milliard. Évidemment, si on ne fait pas GPSO, l'État et la Région vont se retirer et on aura devant nous une montagne qui s'élèvera à 1 milliard. On pourrait le faire, mais cela nous coûterait 1 milliard au lieu de nous coûter 354 millions.

4/ Quatrième point et dernier point, sur notre engagement, est-il clair ou ne l'est-il pas ? Oui, il est clair, parce que dans la délibération, on donne un chiffre. On dit : « Nous, on s'engage à hauteur de 354 millions. » C'est tout à fait clair. Ensuite, on renvoie à un plan de financement qui va être à nouveau élaboré, avec peut-être des dépenses supplémentaires, on ne peut jamais l'exclure, mais aussi avec des recettes supplémentaires, ce qui n'était pas prévu, ce sont les recettes de péage dont vous avez parlé tout à l'heure.

Notre engagement est de 354 millions, sur un ancien coût global de GPSO de 14 milliards qui inclut (c'est aussi une réponse que je fais) la ligne Bordeaux-Dax. Quand vous regardez le plan de financement, dans les 14 milliards, la ligne Bordeaux-Dax est incluse.

Voilà, je n'irai pas plus loin, on pourrait prolonger ces débats, mais il faut maintenant que l'on passe au vote. Qui vote contre ? Quelqu'un prend-il des notes ? On avait compté 26 contre. Si

maintenant on ajoute les pouvoirs, lesquels sont contre ? J'aurais dû d'abord demander quelles sont les non-participations au vote. Qui ne veut pas participer au vote ? Monsieur MORETTI, donc un. Qui s'abstient ? J'en compte deux. Qui vote pour ? Y -a-t-il des gens qui détiennent des procurations pour des votes pour ? 9.

Je crois que Monsieur ROSSIGNOL-PUECH a une précision à apporter.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui, Monsieur le Président, je reviens sur le vote de la délibération GPSO / AFSB pour dire que le groupe Solidarité Écologie a 6 pouvoirs qui n'ont pas été comptabilisés. Il y a donc eu un problème de compréhension du vote.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Pour la première délibération, c'est donc :

POUR : 62
ABSTENTIONS : 2
CONTRE : 37
Non-participation au vote : 3

Majorité

**Abstention : Madame CORNACCHIARI,
Monsieur Stéphane MARI**

**Contre : 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,
Madame BOZDAG, Monsieur CAZAUX,
Madame CHOPLIN, Madame CURVALE,
Madame DELATTRE, Madame DEMANGE,
Monsieur GHESQUIERE, Monsieur GOMOT,
Monsieur GUILLEMIN, Monsieur JABER,
Madame JUQUIN, Madame JUSTOME, Madame
LE BOULANGER, Madame LECERF, Madame
LEPINE, Madame LOUNICI, Monsieur MARI,
Madame MILLIER, Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU, Monsieur RAYNAL,
Monsieur RIVIERES, Madame SAADI**

Ne prend pas part au vote :

**Monsieur CUGY, Monsieur MORETTI, Monsieur
RAUTUREAU**

La délibération est adoptée.

Je vous en remercie. Madame la secrétaire de séance.

Mme Claude MELLIER : On continue la séance avec la délibération n°114.

Mme MELLIER

(n°114) Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) - Convention de

financement des acquisitions foncières urgentes - Décision - Autorisation

Mme MELLIER présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite s'exprimer sur cet autre aspect des Aménagements Ferroviaires ? Personne. Oui, **Monsieur MORISSET**.

M. Marc MORISSET : Merci **Monsieur le Président**. Concernant cette délibération, je pense que la concertation a été insuffisante, donc je voterai contre. Pour l'instant, on est encore dans une logique où on n'a pas assez travaillé le dossier sur toutes les améliorations possibles, autour de ce domaine du ferroviaire. Je ne rentre pas dans le détail, je pense que cela a déjà été évoqué un peu tout à l'heure. Voilà, c'est tout.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : On procède au vote. Qui s'abstient ? Qui vote contre ?
2. Qui vote pour ?

Majorité
Abstention : Madame DELATTRE
Contre : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.

Mme Claude MELLIER : Nous passons à la délibération n°115.

Mme MELLIER
(n°115) **Pôle d'échanges multimodal de Talence La Médoquine : convention de financement des études d'avant-projet - Décision - Autorisation**

Mme MELLIER présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite la parole ? **Monsieur SALLABERRY**.

M. Emmanuel SALLABERRY : Merci **Monsieur le Président**. Évidemment, on applaudit des deux mains cette délibération. Comme j'ai eu l'occasion de vous en parler, je voulais, au cours de cette séance du Conseil métropolitain, vous redemander que l'on puisse préciser et caper la participation de la Ville de Talence à la hauteur en valeur absolue de ce qu'avait apporté au total la Ville du Bouscat qui nous avait précédé, c'est-à-dire 200 000 euros.

Si on applique les pourcentages qui avaient été appliqués sur la halte de Sainte-Germaine, et vu que les projets ne sont pas de la même valeur, on obtiendrait une participation de la Ville à pratiquement un million d'euros, ce qui ne serait pas tenable. Ma demande était donc, comme j'avais eu l'occasion de vous en parler, de caper la participation en phase exécution à hauteur de 100 000 euros T.T.C.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci, nous avons acté. Là, effectivement, je souhaite qu'il y ait des règles claires sur ce sujet comme sur les autres, afin que cela ne donne pas

l'impression d'une subjectivité, mais qu'il y ait des règles objectives qui définissent les engagements de certains. Mais je vous ai exprimé mon accord. Oui, Monsieur MORISSET.

M. Marc MORISSET : Oui, merci, rapidement, je m'abstiendrai, parce qu'on est toujours dans des études d'études, d'études et en fait, on s'aperçoit que les coûts sont très élevés. Je pense qu'à un moment donné, il faut plutôt avoir justement ce courage politique de vraiment travailler comme il faut. C'est tout, je m'abstiens.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : On passe au vote. Qui s'abstient ? 2 abstentions. Qui vote contre ? Personne.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.

Mme Claude MELLIER : Nous passons à la délibération n°117.

Mme MELLIER
(n°117) **RER métropolitain - Financement des renforts de circulation RER Métropolitain prévus au "Service Annuel ferroviaire 2021" - Décision - Autorisation**

Mme MELLIER présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qui veut la parole ? Oui, Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Oui, rapidement Monsieur le Président, mes chers collègues, pour dire que cette délibération est bien conforme à la convention qui avait été signée avec la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole. Ces renforts sont financés par Bordeaux Métropole uniquement dans les périodes de congestion, c'est-à-dire du lundi au vendredi et il n'est pas question bien évidemment de payer les samedis / dimanches, où il y a moins de circulation sur les routes.

Juste une petite alerte : il faut être extrêmement vigilant sur le temps d'attente en gare Saint-Jean. Pour que cette diamétralisation puisse être la plus efficace possible, il faut que le temps d'attente soit entre 5 et 8 minutes grand maximum, pour que les voyageurs n'aient pas l'impression de perdre leur temps dans le train.

Mais c'est plutôt une bonne chose, on sait que la diamétralisation Libourne-Arcachon fonctionne bien et c'est donc tout de même, reconnaissons-le, une première étape tangible et efficace du RER métropolitain.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Y a-t-il d'autres demandes de parole sur cette délibération ? Non. Je passe au vote. Qui s'abstient ? Personne. Qui vote contre ? Pas davantage.

Unanimité

La délibération est adoptée.

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur HURMIC : délibération n°7.

M. HURMIC

**(n°7) Rapport sur les engagements en matière de transition écologique et sociale -
Présentation**

Monsieur HURMIC présente le dossier.

M. Pierre HURMIC : Y a-t-il des demandes de prises de parole ? Je remplace le Président, Monsieur MORISSET, Laure CURVALE, puis Monsieur le Maire de Pessac.

Marc MORISSET : Monsieur HURMIC, merci. Moi, je vais voter pour évidemment, mais je vais faire une proposition. On rentre dans une logique de pauvreté et c'est pour cela que toute cette transition, je pense qu'il faut qu'elle soit encore mieux comprise auprès des personnes les plus vulnérables.

Ces personnes vulnérables, auront peut-être besoin, demain, d'un RSA au sens de l'alimentaire, d'un revenu de solidarité alimentaire. Et demain, je pense qu'il faudra aussi favoriser le fait que ce revenu de solidarité alimentaire soit en cohérence avec la transition, soit éventuellement une monnaie locale qui s'échange directement du producteur au consommateur. C'est quelque chose de cohérent avec ce que l'on retrouve aujourd'hui sur les initiatives de monnaies locales, et je parle évidemment sur Bordeaux et de la Métropole de la MIEL.

À côté de ça, il m'arrive une autre idée encore qui est toujours complémentaire, à une plus grande échelle, c'est celle, bien sûr, du revenu de base. On a encore trop peu de temps pour essayer de développer cela, mais demain je pense que le revenu de base agricole sera aussi une chance pour cette notion de transition vers la résilience alimentaire. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Laure CURVALE.

Mme Laure CURVALE : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, le projet de transition métropolitain qui est présenté à travers ce rapport est un récit prospectif autour de grandes ambitions métropolitaines qui ont été déjà rappelées et qui convergent à la construction d'une Métropole apaisée et résiliente.

Ce projet apporte un autre regard sur l'aménagement du territoire et sur l'urbanisme, puisqu'il intègre différents ingrédients de la transition : redonner sa place à la nature, revaloriser l'espace public qui est un espace de partage, de lien social, construire des bâtiments exemplaires, déployer les énergies renouvelables, assurer la continuité des mobilités douces et des transports en commun, lutter contre les inégalités et promouvoir une économie vertueuse, et je n'ai pas épuisé toutes les facettes de ce rapport.

Nous nous félicitons qu'il ait été construit avec et pour les habitants lors de la concertation évoquée. La transversalité va venir rythmer le pilotage de ce projet de transition pour en faire un véritable levier de cohérence de notre action publique et tendre vers la transition écologique et sociale.

Et bien que l'année 2020 ait été durement marquée par la crise Covid et que nos politiques publiques aient été, elles aussi, lourdement impactées, nous tentons déjà d'expérimenter et de mettre en place un objectif qui était au cœur de notre projet de mandature, qui est cette mise en place d'un budget climat que nous avons convenu d'appeler ici budget transition, pour tenir compte de l'élargissement de son champ d'évaluation.

Ce budget climat est le résultat d'un travail considérable, pas forcément visible aujourd'hui à travers ce rapport, mais dont nous savons qu'il est considérable de la part des services et au passage, je voudrais les remercier pour cet effort.

La méthodologie reste encore à renforcer, à éprouver, à affiner et c'est forcément le cas dans toute expérimentation, mais le travail collectif et concerté qui s'organise autour de ce projet ne pourra qu'aboutir à un outil efficace d'aide à la décision.

On découvre déjà à travers cette notion de coloration du compte administratif 2020 les leviers d'optimisation de nos politiques publiques que nous pouvons actionner, et nous sommes déjà sur la bonne voie grâce au travail qui est accompli par nos Vice-Présidents, notamment à la mobilité, aux déchets, au numérique, bien entendu au plan climat et à la santé.

Nous nous félicitons de l'adhésion que remporte ce travail. La demande a été faite d'analyser le schéma de développement économique qui sera prochainement présenté dans ce Conseil métropolitain, et bien entendu, ce sera possible quand il disposera de sa traduction budgétaire. La demande a été aussi faite d'appliquer la même démarche au schéma des mobilités.

Alors, l'outil permet cette souplesse, et nous pourrons aller jusqu'à colorer, toujours en utilisant cette terminologie de cette méthodologie, nos plus grandes opérations d'aménagement. C'est une vision écosystémique qui nous manquait jusqu'à présent.

L'un de nos leviers d'incitation sur le territoire est de nous imposer nous-mêmes une certaine exemplarité. C'est donc tout l'objet de l'outil tel que nous le concevons et le budget de transition est avant tout un projet culturel qui doit guider efficacement nos choix.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui souhaite la parole ? **Monsieur RAYNAL**, et vous Madame.

M. Franck RAYNAL : **Monsieur le Président**, mes chers collègues, je vais redire un petit peu ce que j'ai déjà dit en Commission, puisqu'on a examiné évidemment ce rapport. Je tiens tout d'abord à nous féliciter et féliciter bien sûr les services pour cette démarche qui est intellectuellement stimulante et particulièrement intéressante, même si, comme vient de le dire **Laure CURVALE**, elle est encore inachevée. D'ailleurs, **Pierre HURMIC** l'a dit aussi, on est en démarrage, on est en expérimentation.

Et moi, ce que j'y vois, c'est quelque chose qui est beaucoup plus intéressant que le simple budget climat. Le budget climat, qui avait été initialement mis en avant, était, de toute manière, très insuffisant pour rendre compte de toute la démarche de transition écologique et sociale et, effectivement, on a là ensemble une coloration, pour reprendre les termes qui sont utilisés, qui permet de savoir, dans certains domaines, si on est plutôt vert, plutôt rouge ou plutôt gris, sachant que l'on est quand même très gris dans le retraitement du compte administratif.

Aujourd'hui, on n'est sans doute pas allés suffisamment loin dans la découverte de cette méthode, c'est vrai que l'on reste un petit peu sur notre faim, mais je voudrais simplement dire qu'il faudrait que la Métropole puisse travailler main dans la main avec ces communes sur ce genre de sujet, sur la méthode qui est utilisée.

Je dis cela en tant que Maire de Pessac, puisque nous avons lancé, il y a de cela maintenant un peu plus d'un an, sur Pessac quelque chose qui était assez différent du budget climat puisqu'il se voulait déjà beaucoup plus complet à travers la prise en compte des 17 ODD (Objectif

Développement Durable) déterminés et définis par l'ONU dans le cadre de l'élaboration de son PPI, on appelait cela le PPI vert, et nous avons obtenu le Prix TERRITORIA d'or d'ailleurs pour cette démarche qui se veut innovante aussi et dans laquelle on travaille avec l'AFNOR.

Alors, je ne dis pas que l'on détient la vérité, je dis simplement qu'il serait intéressant que nous puissions travailler ensemble ce soir sur ce sujet, pour ne pas rester simplement au rang des grandes intentions. Et je ne fais le procès de personne évidemment, je ne dis pas que la Ville de Pessac serait forcément plus exemplaire dans le détail, mais je pense qu'il serait bon que nous puissions travailler ensemble. Là, je dois avouer que je reste un petit peu sur ma faim, sur la manière dont les choses ont été faites.

Je ne doute pas qu'il y ait une très bonne volonté de faire. Je pense que lorsque l'on voit sur la page qui retrace, dans une infographie assez sommaire, le budget de transition et les dépenses de Bordeaux Métropole dans le compte administratif 2020, qu'il y a 43,1 millions d'euros de dépenses considérées comme défavorables au sens de la transition, que l'on met voirie automobile pour 16,8 millions d'euros, est-ce toute la voirie automobile ou n'est-ce qu'une partie de la voirie automobile ? Quels sont les critères pour classer la voirie automobile dans un aspect, on va dire, défavorable par rapport à ce qui serait favorable ?

C'est extrêmement difficile à magner, j'en ai conscience, mais c'est vrai qu'il est difficile d'adhérer spontanément à un document aussi générique, aussi général, même si, encore une fois, l'intention ne peut pas être jugée négativement, bien au contraire. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Madame AMOUROUX**.

Mme Géraldine AMOUROUX : Oui, merci **Monsieur le Président**. Juste quelques remarques sans alourdir les débats.

Sur la forme, tout à l'heure, **Madame la Vice-présidente**, vous disiez que vous vous interrogiez sur nos concitoyens, s'ils comprennent de quoi on parle. La plupart du temps, j'imagine qu'ils ne sont pas techniciens et ils ne comprennent pas toujours ce dont on parle, mais moi, là, en l'occurrence, je trouve que l'on est sur des termes employés qui sont assez creux ou incompréhensibles.

J'en cite quelques-uns : *vivre dans un territoire éclairé et sensible pour permettre à chacun d'y fonder ses repères, instaurer un dialogue entre le bâti et le vivant, faire urbanité*. Tout cela, on peut le concevoir, on peut le comprendre, mais je ne sais pas, je ne trouve pas cela très accessible sur un rapport qui devrait l'être pourtant par chacun et par chacune.

Au-delà de cela et plus sur le fond, on regrette que le volet économique soit occulté ou absent, alors qu'il me semble qu'il doit être l'un des piliers du développement durable. Voilà les remarques que je voulais faire.

Et je me permets de garder le micro pour vous dire que depuis 15 heures, nous avons tous sur le nez et sur la bouche un masque, sauf exception. Et l'exception, en l'occurrence, c'est **Monsieur MORISSET** qui ne l'a pas depuis le début. Je trouve cela particulièrement intolérable et irrespectueux des uns et des autres. Alors, je ne sais pas si vous êtes contre le masque, contre le vaccin ou contre je ne sais quoi, mais je trouve ça anormal, puisque nous faisons tous cet effort et que c'est un effort qui est nécessaire. Merci.

Applaudissements dans la salle.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Je ne peux que partager votre position. Et Madame la Préfète, à l'instant même, vient de me dire d'ailleurs que de nouvelles mesures sanitaires allaient être prises, et notamment que le port du masque sera obligatoire, même quand il y a le pass. Même avec le pass, il faudra le port du masque. **Monsieur MORISSET**, brièvement s'il vous plaît.

M. Marc MORISSET : Oui, juste par cohérence, en fait vous émettez énormément plus de postillons quand vous parlez sans le masque, que quand vous ne parlez pas et que vous avez le masque. Il y a donc une incohérence totale. Au contraire, il faut être très, très cohérent avec ça. Si vous avez une psychose, Messieurs Dames, essayez de vous soigner, parce qu'en fait je ne vous contaminerai absolument pas.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Arrêtez, il y en a d'autres qui devraient se faire soigner aussi, franchement !

Rires dans la salle.

M. Marc MORISSET : Non, non, alors là, **Monsieur le Président**, vous ne pouvez pas dire cela. Non, non, non.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : On a d'autres points à l'ordre du jour. La parole est à **Monsieur TROUCHE**.

M. Jean-Marie TROUCHE : Merci **Monsieur le Président**. Permettez-moi juste un commentaire rapide sur ce rapport, il est évidemment intéressant de mettre en valeur les initiatives locales, de les encourager et de leur donner un sens par rapport aux perspectives d'ensemble comme le fait ce rapport.

Pour autant, je ne suis pas certain que le message qu'il porte soit très clair, parce que tous les sujets, ou toutes les transitions, sont mises sur le même plan et aucune priorité n'est affirmée, alors que la transition vers une Métropole décarbonée, c'est-à-dire l'enjeu énergétique et climatique, devrait être la priorité affirmée pour notre collectivité, bien évidemment sans oublier ses implications sur le logement, sur les transports, l'économie, la solidarité, et sans occulter les autres contributions environnementales.

Alors, je suis beaucoup plus rassuré sur ce sujet depuis le débat que nous venons d'avoir sur le GPSO, mais il me semble particulièrement regrettable que cet enjeu énergétique et climatique ne soit pas explicitement cité parmi les cinq enjeux formulés en introduction du rapport. Merci.

M. Pierre HURMIC : Je réponds brièvement. D'abord, je remercie l'ensemble des intervenants et des intervenantes. Les critiques qui ont été formulées me paraissent de nature constructive. Comme je l'ai indiqué, c'est un premier rapport, il est donc tout à fait améliorable. Nous allons élargir les critères, je crois que je l'ai indiqué, et nous allons faire en sorte aussi qu'il y ait moins de dépenses qui soient classifiées neutres, qu'on puisse les mettre au fur et à mesure que l'on progressera dans une catégorie mieux définie, c'est-à-dire favorable ou défavorable.

En ce qui concerne la voirie, puisqu'il y avait une question là-dessus, la voirie ne peut pas faire l'objet, et là je réponds à Franck RAYNAL, d'une classification unique. Par exemple, au niveau de la voirie, si c'est une piste cyclable, on le met dans la catégorie très favorable ; si c'est une voirie pour voiture électrique, on la met plutôt favorable ; si la voirie est mixte, c'est intéressant, par exemple comme le pont Simone Veil, là on va classer la voirie au prorata des aménagements favorables, jugés favorables ou défavorables.

Si vous voulez, la voirie, ce n'est peut-être pas le plus compliqué, mais en ce qui concerne les autres politiques et la multiplication des critères, je vous promets que l'on s'y attelle. C'est une première présentation et je pense qu'on va l'enrichir. Les discussions dans les COPIL, les discussions que l'on a pu avoir en Commission finances notamment étaient, à mon sens, très constructives et de nature à nous permettre d'améliorer rapidement le système que je vous propose aujourd'hui. Merci en tout cas pour vos observations.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur POUTOU demande la parole. Vous connaissez la règle, Monsieur POUTOU, on ne parle pas après le Rapporteur, mais je veux bien faire une exception à condition que vous soyez bref.

M. Philippe POUTOU : J'accepte l'exception, parce que j'ai levé la main avant et quand j'ai vu que vous aviez zappé ma main, je me suis dit : « Mince... » Alors, je me suis permis d'insister.

Pour aller très vite, il n'y a pas de vote, mais si on avait dû voter, on aurait voté contre, parce qu'on voit bien les bonnes intentions, on voit bien tout ce qui est dit, bon ok, non seulement on n'y croit pas, mais on a vraiment l'impression que vous n'y croyez pas non plus !

M. Pierre HURMIC : C'est agréable. (*Rires*)

M. Philippe POUTOU : C'est tellement apaisé, c'est tellement transition, que l'on se dit qu'il y a un truc qui ne va pas, parce que l'on est quand même dans une urgence climatique, on est dans une crise planétaire et on se dit : « Ce n'est pas possible, ça ne peut pas être apaisé finalement. »

Il manque cet aspect de rupture, cet aspect d'écologie radicale et de commencer à concrétiser des mesures qui permettraient justement d'imaginer quelque chose qui se passe. Là, on a l'impression d'une continuité, on a l'impression qu'il ne va rien se passer à part quelques arbres de plus, encore que si on fait le total, on sait qu'il y en a moins, puisqu'entre la LGV et le projet à Saucats, Horizeo, on se dit qu'en fait, il y aura beaucoup moins d'arbres bientôt.

Et ce qui manque aussi, pour aller vite, c'est par exemple la question des pesticides ou des produits phytosanitaires, c'est la question des paquebots de croisière, c'est la question de l'éclairage public ou des publicités visuelles dont on sait très bien que cela consiste à dépenser quand même beaucoup d'énergie et ça consiste aussi à pas mal de gaspillage. Du coup, il y a des mesures comme ça, ou en tout cas des problèmes qui ne sont pas posés, comme si c'était volontairement mis de côté. Cela fait douter un peu de la sincérité des préoccupations.

Pour finir, cela ressemble aussi à l'impuissance de la COP26, vous vous en rappelez, ce n'est pas si vieux que ça, avec pleins de bonnes intentions et au bout du compte, ça pond un texte qui ne dit rien, qui se contredit. Et c'est vrai que votre projet ressemble un peu à cela, des déclarations d'intention sans moyens derrière. Résultat : on se dit que tout cela paraît un peu

dérisoire malheureusement, parce qu'il faudrait prendre ce sujet au sérieux et foncer justement dans cette politique d'écologie radicale.

Cela veut dire qu'il y aura une confrontation, sinon les choses auraient déjà bougé depuis longtemps. Si ça ne bouge pas, c'est parce qu'il y a des intérêts économiques qui ne vont pas dans ce sens-là. Il faut oser le dire et il faut oser se confronter à des puissances économiques, ou des acteurs économiques qui ne jouent pas du tout le jeu, qui ne veulent pas cela et qui pensent à autre chose qu'à l'intérêt général ou qu'à l'intérêt environnemental.

Moi, je pense que l'on a intérêt, nous, à le reconnaître, sinon on n'y arrivera pas.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur le Rapporteur.

M. Pierre HURMIC : Vous savez, la radicalité, Monsieur POUTOU, ce n'est pas d'être radical dans les propos, c'est d'avancer et je pense que tout le monde peut s'accorder à dire : « Là, c'est une première, c'est une avancée. » Ce n'est pas suffisamment radical à votre goût, mais je pense que nous sommes sur la bonne trajectoire. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Il n'y a pas de vote. Merci à tous ceux qui ont travaillé sur ce rapport, c'est un gros travail évidemment.

Communication effectuée

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Je vous propose un dernier point pour cette soirée qui sera constitué par les orientations budgétaires. On reprendra demain avec le schéma du développement économique et je le redis à Monsieur MORISSET, ça ne va pas pouvoir durer cette histoire de masque. Les règles s'appliquent à tous, que vous soyez d'accord avec le feu rouge ou pas, vous vous arrêtez au feu rouge. Là, c'est pareil, on doit appliquer les règles, car vous faites courir un risque à tous les autres qui, eux, s'astreignent à porter le masque. Demain, Monsieur MORISSET, vous ne rentrerez pas ici si vous n'avez pas de masque, je vous le dis très clairement.

Applaudissements.

Madame FERREIRA.

Mme Véronique FERREIRA : Merci Monsieur le Président. J'ai la lourde tâche, en cette fin de journée, de vous présenter les orientations budgétaires, en tentant de vous intéresser, je vais essayer au moins de vous réchauffer un petit peu.

Pour que vous puissiez suivre, étant donné qu'on ne peut pas vidéo projeter ici, je vous propose de regarder sur vos tablettes et ordinateurs. Vous avez dans « Documents généraux », un diaporama qui va vous permettre de mieux suivre les orientations budgétaires, parce qu'avoir un petit support visuel pendant la présentation, c'est quand même beaucoup plus simple.

Mme FERREIRA

(n°45) Bordeaux métropole - orientations générales pour le budget 2022 - débat

Madame FERREIRA présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Madame FERREIRA pour ce travail important. Monsieur CAZENAVE, puis Madame MELLIER.

M. Thomas CAZENAVE : Merci Monsieur le Président. Merci Madame la Vice-présidente. Juste un commentaire : vous décrivez très bien la situation et l'effet ciseau qui fait que, pour le dire simplement, nos dépenses progressent plus vite que nos recettes et se traduisent par un effondrement de notre épargne nette sur le cycle. Entre 2022 et 2026, on passe de 122 millions d'euros à 45 millions d'euros.

Et très justement vous avez dit : « Il nous faut déclarer la stabilisation générale. » Mais j'ai l'impression qu'elle n'est pas tout à fait effective en 2022, notamment sur le volet des dépenses de fonctionnement de manière générale, et la masse salariale en particulier, qui progresse toujours de 4,7 %. Je voudrais attirer de nouveau votre attention, comme on l'avait fait au moment du budget, il y a un an, parce que les effectifs, sauf à ce que l'on comprenne mal le document qui nous a été présenté, continuent à progresser, au-delà même des effets de la mutualisation.

Je crois que si on veut réussir la stabilisation générale, il faut aussi arriver à stabiliser les dépenses de personnel et les effectifs au sein de notre établissement. Merci.

Mme Claude MELLIER : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, ces orientations budgétaires s'inscrivent dans une sortie de crise économique dont le Gouvernement se fait des gorges chaudes. Cependant, le taux de croissance annoncé au réel est relativisé du fait de la chute vertigineuse de l'année 2020.

Cette vision politique n'est pas sans conséquence sur la gestion de notre établissement. En effet, en baissant les finances publiques, les différents Gouvernements ont affaibli les capacités d'intervention des collectivités. Dans le même temps, l'État n'a cessé de se désengager des prérogatives qui sont les siennes, le cas des masques en est une illustration, mais on pourrait parler des centres de vaccination où les collectivités ont été mises à contribution, et aujourd'hui, on vient de l'évoquer, les grandes infrastructures avec la LGV Bordeaux-Toulouse.

De l'autre côté, notre DGF a été baissée de 60 millions en 10 ans et, comme le montre le rapport, ce sont 800 millions qui ont été perdus ces 10 dernières années. À partir de là, il n'est pas étonnant que les indicateurs de nos finances soient en nette dégradation, que ce soit notre capacité de désendettement ou notre capacité d'autofinancement.

Certains, ici, relativiseront nos propos en argumentant sur le haut niveau d'investissement qui est maintenu, c'est vrai, et nous nous en félicitons, mais comment ne pas voir que cet investissement risque de subir une vraie inflexion à l'avenir ?

Au vu des défis sociaux et environnementaux, les moyens qui nous sont donnés pour y faire face ne sont, nous semble-t-il, pas à la hauteur. Les baisses de dotation nous empêchent et nous restreignent, d'une part, le développement, mais également nos capacités d'investissement. Or, je pourrais énumérer les besoins auxquels nous devons faire face, soit en termes de déplacement, de construction, de logement, de rénovation thermique, de déchets.

Autant de défis qui sont devant nous et nos populations auxquelles nous répondons, mais de façon très incomplète et très insuffisante. Et ce d'autant plus que nous avons besoin de fonctionnaires pour mettre en œuvre ces politiques.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, il nous apparaît aujourd'hui plus que nécessaire que l'État nous redonne des marges financières que ce soit en dotation ou en autonomie fiscale. Les défis climatiques et sociaux appellent à ce que nous y consacrons davantage de moyens.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur SALLABERRY.

M. Emmanuel SALLABERRY : Merci Monsieur le Président, merci Madame la Vice-présidente pour cette présentation. Je voudrais d'abord noter un point positif, il y en aura peu hélas, sur l'évolution des conditions de présentation, puisque l'année dernière, on n'avait eu qu'un diaporama et pas de rapport, et cette année, on a un rapport. Je fais appel au Premier Vice-Président de la Métropole qui nous a dit qu'il avait reçu le plan de financement sur la LGV hier sur le bureau. Nous avons reçu ce diaporama hier dans les mêmes conditions. J'espère que l'on pourra s'en émouvoir tout autant s'agissant de nos propres documents. Je voudrais aussi saluer l'ensemble du service finances qui a contribué à faire tout cela.

Je vais commencer par la fin de votre présentation, Madame la Vice-présidente. Je pense effectivement que l'on peut collectivement se féliciter, se réjouir de cette notation. Alors, la perspective est stable, mais elle acte surtout d'une gestion passée qui avait été particulièrement exemplaire. On a souvent parlé de gouvernance. On a parlé tout à l'heure de la Chambre régionale des comptes, Chambre des comptes d'ailleurs, pas que régionale, qui avait attesté du fait que finalement, certaines modalités de gouvernance n'étaient pas si mal que cela d'un point de vue financier.

On a été déçu, j'ai été déçu, non pas en étant dans la minorité en essayant de trouver tout ce qui peut être incriminé, mais il y a quand même aujourd'hui, pour moi, pour nous, vraiment beaucoup, beaucoup de questions.

Votre document, Madame la Vice-présidente, oscille souvent entre les prévisions, parfois vous parlez de budget principal, parfois de budgets confondus, c'était quand même très compliqué et c'est sûrement un problème de compétences, toute analyse sérieuse ou approfondie de votre document. Vous partez sur un principe de prévisions annuelles, là où la prospective financière est davantage faite sur des simulations d'évolution du compte administratif. On ne peut donc quasiment rien comparer, puisque l'on compare des prévisions avec un compte administratif.

Je voudrais commencer par les différents écarts. Je vais rejoindre les propos de notre collègue Thomas CAZENAVE pour une vraie inquiétude et sur le fait de... On va mettre de côté les éléments qui président à la mutualisation d'un grand nombre d'agents de la Ville de Cenon, puisqu'il faut comparer les recettes et les dépenses qui ne sont pas dans la norme, on va donc parler hors mutualisation qui arrivera au 1^{er} janvier 2022 de Cenon.

La machine à créer des postes est quand même bien en route. On a une augmentation très sensible du nombre de postes, on l'a vu en Commission Ressources humaines, et donc de l'impact. La Vice-présidente MELLIER oublie à chaque fois de rappeler que c'est sous un Gouvernement de gauche que les dotations ont été les plus sacrifiées au niveau de l'État, auxquelles certains communistes participaient.

Le Gouvernement Hollande parle effectivement d'une volonté de stabilité. Moi, je pense que l'on devrait, notamment sur la masse salariale - évidemment il y a beaucoup de projets à mettre en œuvre - être très prudent compte tenu que l'État, à un moment ou un autre, quel que soit le Gouvernement qui arrivera au pouvoir en 2022, saura toujours se retourner vers les collectivités locales, quelles qu'elles soient. Nous sommes obligés d'établir des rapports, et donc des budgets

en équilibre pour participer, on va dire, d'un point de vue solidarité, et ce serait quand même normal, à toutes les dépenses qui auront été occasionnées par la crise sanitaire.

La partie investissement, c'est peut-être ce qui m'a fait le plus sourire. J'ai le souvenir d'un Président de la Commission des finances, à l'époque, qui hurlait sur les différents Vice-Présidents qui se sont succédés pour dire : « Un PPI ne vaut un PPI que si jamais on a la liste des projets qui y sont associés. » Force est de constater que nous avons aujourd'hui un PPI sans aucune précision sur tous les projets qu'il comprend. Que s'est-il passé, Madame la Vice-Présidente, depuis deux ans, pour que ce que vous demandiez, à juste titre d'ailleurs, il y a deux ans, ne soit plus présent ou très peu abordé sur votre investissement ?

Je pense qu'il eût été intéressant également d'avoir votre analyse sur les conséquences de l'investissement sur le fonctionnement. On a parlé beaucoup du schéma des mobilités. Il est illusoire de penser que tout ce que l'on va investir, et la Métropole est sur un cycle très important d'investissement sur cette mandature, aura des impacts très forts et que l'effet ciseau que l'on a aujourd'hui risque d'être quasiment un sécateur d'ici deux à trois ans.

Il vous appartient évidemment d'être pessimiste, toujours, pour préserver nos ressources, mais je pense que l'on aura une vraie modalité ou de vrais questionnements en fin de mandat.

Je voudrais aussi vous alerter sur le budget annexe des déchets. On le voit, ce budget est de plus en plus en surfiscalité, c'est-à-dire que le Tribunal administratif ou un juge administratif pourrait être très largement tenté, comme il vient de le faire d'ailleurs pour Lyon, de nous demander de faire profiter à celles et ceux qui ont été trop taxés de pouvoir effectivement en profiter. Il y a donc un problème, à mon sens, de plus en plus important sur ce budget.

Enfin, je voudrais que vous nous le confirmiez, parce que je n'ai toujours pas eu la réponse et je pense que cette réponse est plutôt non, je n'ai vu aucune somme mise de côté concernant l'organisation de la Coupe du Monde de Rugby 2023 et des JO 2024, donc je me demande s'il n'y a pas là une petite impasse budgétaire.

En conclusion, ayant analysé ce rapport avec le plus grand sérieux, il nous laisse perplexe. On peut parler d'un exercice, un peu parfois d'enfouissement budgétaire, mais pas vraiment d'orientation.

Puis, comme je vous l'ai dit, et on en aura les éléments dans les prochaines semaines, le juge de paix, ce ne sera pas des orientations, ce ne sera pas un budget prévisionnel, ce sera la capacité que vous aurez à effectivement consommer les sommes qui sont mises au budget.

J'espère que vous saurez me rassurer sur le fait que le taux de consommation, dont vous avez souvent parlé, le taux d'exécution dont vous avez souvent parlé, sera au rendez-vous, sinon plus l'écart sera grand entre les prévisions et le compte administratif, plus on pourra se dire que c'est un document d'affichage et pas un document budgétaire de fond. Merci Madame la Vice-présidente et Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU et Madame CURVALE.

M. Marc MORISSET : Merci Monsieur le Président. Moi, je voterai contre. Malheureusement, je pense qu'un budget, c'est toujours intéressant, mais par rapport à la logique de la transition, de la résilience alimentaire, tout ce qui est transition énergétique, rien n'apparaît dans ce budget.

Je suis donc assez surpris que l'on fasse voter les gens, à la fois avec un groupe écologie et solidarité, un petit peu dans le flou artistique.

Voilà, je pense que côté question de cohérence, ce n'est pas juste ma voix qui va poser problème à ce budget, à cette orientation, mais il serait bon, la prochaine fois, de faire intégrer un petit peu plus d'éléments majeurs de la transition écologique. Merci.

M. Philippe POUTOU : C'est un rapport, il n'y a pas de vote ?

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Non, il n'y a pas de vote, c'est uniquement un débat.

M. Philippe POUTOU : Ok, mon intervention sera rapide aussi. C'est pour dire qu'à lire, ce n'est pas marrant du tout, alors on imagine bien que ce doit être encore moins marrant à rédiger. Ce n'est pas parce que ce sont des chiffres, tout ça, mais la lecture d'un rapport comme ça, c'est toujours compliqué. On a l'impression qu'il n'y a pas la volonté d'être vraiment compris, mais bon, après, c'est très technique, c'est très technocratique, on va dire.

On peut comprendre la difficulté qu'il y a de pouvoir intégrer ce genre de document, mais le reproche que l'on pourrait faire, c'est que même si on sait qu'il y a des réglementations, qu'il y a des obligations et qu'il faut faire de telle ou telle manière, quand on lit le travail sur le budget, ce qui est assez surprenant ou terrible, c'est que cela ne discute jamais des besoins. Ça discute d'une dette, ça discute d'un cadre légal, d'un cadre juridique, il y a des mots techniques. Voilà, c'est comme ça, les dotations de l'État, on fait avec et tout, mais la partie besoins de la population, la partie même d'arriver à discuter de savoir si le budget que l'on vote peut répondre aux besoins tels qu'ils sont identifiés ou pas, n'y est pas.

En fait, il y a une sorte de côté surréaliste. Ça discute d'un budget avec des tas de précisions, mais on ne se rend pas du tout compte si ce budget-là est en capacité de répondre à la souffrance sociale, aux difficultés de logement ou, comme cela a été dit juste avant, aux questions environnementales. On ne le voit pas.

Et ce qui est très notable, c'est tout ce qui est sur la partie du personnel : on voit les effectifs qui augmentent, on voit la masse salariale qui augmente, il y a des courbes, on a des petits bilans, mais même ça, c'est bizarre, parce qu'en fait on ne se rend pas compte du tout de ce que cela signifie en réalité. Cela ne traduit pas, en tout cas, la réalité de la vie au quotidien des salariés. On ne le voit pas, il n'y a même pas de point de vue syndical.

Il y a donc tout de même quelque chose qui ne colle pas en fait, on est dans des rapports qui sont complètement déconnectés, finalement, de la vie de la population, qui sont déconnectés de nos préoccupations. C'est problématique, parce que du coup, cela ne permet pas, ou cela n'aide pas, à savoir vers où on va, comment on peut y aller, savoir s'il y a les moyens de répondre à tel ou tel problème qui est identifié. On est sur un décalage, on est sur quelque chose qui ne permet pas d'avoir une visibilité finalement sur la politique d'une collectivité territoriale telle que la Métropole.

Je finirai sur la petite bonne note de fin de rapport qui disait que : « Chouette, Moody's nous a mis une bonne note AA3. » D'une part, je serai très distant de ça, parce que ce sont des organes de notation financiers capitalistes qui, en fait, notent pour expliquer ensuite que si ça ne va pas, il faut l'austérité, et quand c'est l'austérité, c'est sur les pauvres que ça tombe, ce n'est pas sur les riches. On l'avait vu dans la crise de 2008, on en parlait beaucoup, on n'en parle plus beaucoup maintenant, mais ça faisait l'actualité, ces organismes de notation notent un peu

n'importe comment et leur motivation, derrière, n'est certainement pas la motivation d'un intérêt général à défendre.

Puis, sur la dernière expression de Véronique FERREIRA : « On peut se satisfaire, la santé financière de la Métropole est bonne. » Je vais dire ce que l'on a dit aussi au Conseil municipal de Bordeaux, c'est : « Ok, la situation financière de la Métropole est bonne, mais la situation financière de la population, en tout cas, d'une bonne partie de la population, n'est pas bonne du tout. » Et je crois que c'est cela qu'il faudrait voir d'abord.

Après, on en revient au problème que je posais au départ, c'est un budget qui n'est finalement pas en capacité d'exprimer clairement s'il répond aux besoins de la population qui sont pourtant de plus en plus urgents aujourd'hui.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci.

Mme Laure CURVALE : Merci. Monsieur le Président, mes chers collègues, nous ne voulions pas nous resituer par rapport au dernier rapport du GIEC et à la COP26 qui vient à peine de se clôturer, gardons plutôt en tête que ce type de présentation, c'est pour nous donner les leviers d'un mandat qui correspond un petit peu à la décennie de la dernière chance.

Je dis « un petit peu », mais, en fait je devrais dire beaucoup si nous voulons arriver à maintenir nos objectifs de l'accord de Paris et donc à contenir le réchauffement climatique.

S'il faut agir, c'est maintenant. Et pour être au rendez-vous qui s'annonce, les budgets publics, ceux des États comme ceux de nos collectivités, doivent être mis en cohérence avec l'ambition écologique : le climat, la préservation de la vie sur terre ne peuvent plus être cantonnés à quelques dépenses, somme toute limitées parfois, en faveur des énergies renouvelables ou de la reconquête de quelques espaces verts.

En introduction, le rapport rappelle les priorités de notre projet de mandature que nous soutenons, priorités qui supposent des moyens financiers et humains pour agir. Il pointe également l'importance du suivi budgétaire, avec la mise en place du budget transition dont nous venons de parler précédemment.

Nous pouvons nous féliciter de la santé financière de Bordeaux Métropole qui a été annoncée, puisque cette santé entraîne la note à trois primes A de l'agence de notation avec perspective stable. Tout en gardant la vigilance nécessaire par rapport à ce type d'indicateur, c'est malgré tout une bonne nouvelle.

Globalement, ce rapport se veut rassurant dans un contexte économique qui l'est sans doute moins, à la fois à cause des tensions sur les chaînes d'approvisionnement, un retour dans l'inflation, évidemment toutes les incertitudes qui entourent le Covid et la crise sanitaire, et ce sont autant de données macroéconomiques ou contextuelles nouvelles qui restent difficiles à appréhender dans le cadre de ce débat.

Pour rappel, la capacité de désendettement, qui mesure le nombre d'années d'épargne nécessaire pour rembourser la dette, passerait de 5 ans fin 2022 à 10 ans fin 2026. Cette dégradation de la capacité de désendettement témoigne des moyens financiers importants mobilisés par Bordeaux Métropole pour mettre en œuvre ces projets métropolitains d'envergure sans toutefois dépasser la cible de 10-12 années qui avait été fixée l'année dernière.

Concernant les dépenses de fonctionnement, juste un mot : il est proposé une baisse de 7 % par rapport à 2021 que l'on peut expliquer par la fin du plan de soutien métropolitain. Ce rapport

propose aussi une limitation de la hausse de la masse salariale qui devra être limitée à 3 % par an.

Ces limites appliquées à la hausse du budget de fonctionnement demandent à prioriser nos politiques et / ou à restructurer les services afin de garder la même efficacité. Nous pensons, par exemple, aux enjeux autour de l'Économie sociale et solidaire et des moyens alloués, parce que l'ESS représente plus de 10 % des emplois sur la Métropole et cette importance ne sera peut-être pas forcément faite dans les moyens en ressources humaines actuellement alloués par la Métropole.

En ce qui concerne l'investissement, nous savons que nous devons maintenir un haut niveau d'investissement, évidemment pour réussir notre schéma des mobilités qui nous a encore largement occupés aujourd'hui, la stratégie économique dont nous reparlerons demain, la création de la régie de l'eau, le plan déchets 2026. Pour le seul exercice 2022, le montant des dépenses équipement réalisées dépasserait les 586 millions d'euros pour les trois budgets : principal, transport, déchets ménagers. C'est un effort financier important et bienvenu, qui est toujours en phase avec notre projet de mandature.

En cela, nous sommes convaincus qu'aujourd'hui, la direction que prend la Métropole est la bonne. Pour atteindre nos objectifs, il faudra repenser la manière dont l'argent est investi. Nous devons faire les bons choix, c'est évident, et investir de manière durable et locale.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Madame la Vice-présidente.

Mme Véronique FERREIRA : Rapidement, pour ne pas que les uns et les autres ratent l'apéro, puisqu'apparemment ça préoccupe quelques conseillers, enfin au moins un. (*Rires*)

Un rappel : ce n'est pas un budget qui vous est proposé ici, ce sera en janvier le budget. Ici, ce sont des orientations budgétaires. Par définition, ce sont donc des prévisions, puisque ce sont des orientations. C'est un document technique tel le veut la loi puisque techniquement, on voit effectivement ce que cela va donner sur les recettes, les dépenses, les taux d'épargne, etc. Ce n'est pas technique pour se faire plaisir, c'est technique parce que c'est ainsi que le veut la loi.

Je ne vais pas forcément répondre à tout, mais je vais donner quand même quelques éléments de réponse, peut-être d'abord sur la masse salariale. La masse salariale n'est pas la chose la plus facile à tenir et, si on regarde les années précédentes - et que je ne joue pas à tu et à toi avec Monsieur SALLABERRY en disant : « Avant, vous en aviez pris plus que nous, etc. », je n'ai pas envie de jouer à ça, pourtant je le pourrai, franchement, sur la masse salariale, je le pourrai - oui, c'est quelque chose qui est compliqué.

Si on raisonne à périmètre constant, c'est-à-dire hors question de mutualisation, on constate une augmentation qui sera, entre guillemets, une augmentation naturelle, parce que ça fait des années et des années que ça dure. Et je remonte à loin par la même occasion, ça fait des années que ça dure, parce qu'il y avait effectivement ces possibilités-là.

Aujourd'hui, on est dans une situation où on n'a pas le choix (ça ne fait pas plaisir à dire) de devoir conserver des effectifs constants, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas des ajustements, bien évidemment, à l'intérieur des services, mais l'idée des orientations budgétaires, c'est de se dire : « Voilà le cap, voilà l'objectif que nous devons tenir. »

Pour vous donner une petite idée, sur l'année dont vous parliez, je viens de faire mon petit calcul, il y a un écart de 91 agents, et dans ces 91 agents, il y a les 56 ETP de la part de Cenon. On

arrive donc déjà à une baisse de l'augmentation, c'est dur de le dire comme ça, mais concrètement, par rapport aux années précédentes, on en arrive effectivement là.

Un deuxième mot peut-être sur la question de l'investissement, notamment sur le PPI, pour dire deux choses : 1) je n'ai pas l'habitude de crier, ou alors il y a des problèmes d'oreille. 2) un PPI, par définition, on présente ça au moment des orientations budgétaires et si j'ai pu, à un moment donné, manifester des questions (je vais appeler ça comme ça), c'est parce qu'on avait quand même l'habitude d'avoir un PPI où on rajoutait, chaque année, des lignes. Il y avait je ne sais plus combien de lignes au bout d'un moment, sans jamais en faire un toilettage. En revanche, on écrivait toujours dans les orientations budgétaires, qu'à un moment donné « il va falloir le toiletter », ce en quoi je suis d'accord.

L'idée ici, puisque nous parlons d'orientation et donc de prévision, c'est de se dire : « Voilà la cible que nous devons atteindre pour pouvoir mener nos politiques et garder la bonne gestion financière de la Métropole. » C'est ça que doit être effectivement un PPI et pas uniquement une addition de chiffres, parce que finalement, on a le détail dans chaque délibération que l'on vote sur tous les différents schémas, ou encore mieux, sur toutes les différentes autorisations de programme au moment du budget.

Alors, entre l'aspect positif et négatif : en négatif, il y a le désengagement de l'État, qui est réel : il suffit de calculer, c'est effectivement quelque chose qui est réel, qui va certainement durer, il faut juste en avoir conscience.

En positif, concernant la notation qui a été demandée, je vous rappelle juste une chose : ce n'était pas pour se faire plaisir et se dire : « On va avoir une bonne note, c'est super », on n'en est pas là (!), c'est simplement parce qu'il y avait une utilité derrière, parce que justement on a besoin d'emprunter pour pouvoir investir. Or, ne faire que des emprunts bancaires, à l'arrivée, c'est de plus en plus difficile. S'est donc posée la question d'aller sur le marché obligataire. La notation est obligatoire (pardon pour le vilain jeu de mot) pour pouvoir aller sur le marché obligataire.

La bonne nouvelle, c'est que la bonne note que nous avons nous permet de nous présenter la tête haute sur le marché obligataire et donc de pouvoir avoir les emprunts nécessaires à la réalisation des différentes politiques que nous votons ici.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci de ces explications très complètes. Écoutez, d'abord, je voudrais vous dire que je trouve que l'on a passé quelques heures, avec de très beaux débats et je voudrais remercier chacun pour la qualité de ces débats, dans le respect mutuel. Je pense que c'est la culture de la Métropole et qu'il faut que l'on arrive à la préserver, même s'il peut évidemment y avoir des divergences entre nous.

Débat effectué

Je vous souhaite une bonne soirée, plus chaude que les moments que nous venons vivre ici. A demain.

VENDREDI 26 NOVEMBRE 2021

LE CONSEIL EST OUVERT A 9 HEURES 42

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci de prendre place s'il vous plaît. Merci de vous installer. S'il vous plaît, un moment d'attention. Je rappelle que l'épidémie redevient très forte, les taux connus aujourd'hui montrent une vitesse vertigineuse. Nous sommes tenus tous, dans un lieu qui accueille du public, ce qui est le cas ici, de porter le masque. C'est une obligation. On peut toujours discuter son bien-fondé, mais le bien-fondé, c'est une opinion personnelle et toutes les opinions peuvent être respectables, mais même si on a une opinion contraire, il faut le respecter. Comme je viens de lui dire, **Monsieur MORISSET**, vous devez mettre votre masque et si vous ne le mettez pas, vous ne pouvez pas rester dans cette salle. Alors, je vous donne la parole, mais ensuite après, soit vous restez avec le masque soit on vous fera partir. **Monsieur MORISSET**. La personne qui vous porte le micro, vous la mettez en danger.

M. Marc MORISSET : Merci Monsieur. Ce Monsieur, il a le masque donc effectivement il est protégé en fait. Hier, on a parlé toute la journée sans masque, il faut essayer d'être cohérent. Essayez d'écouter au lieu de brailler ! Très gentiment, moi, je suis là pour essayer d'éveiller les consciences. Est-ce que vous vous rendez compte de l'absurdité de la situation. Quand vous ne parlez pas, vous n'émettez pas de postillons, vous mettez un masque et quand vous parlez, vous postillonnez...

Monsieur le Président Alain ANZIANI : **Monsieur MORISSET**, si je comprends bien, il y a 103 imbéciles dans cette salle et un homme intelligent et c'est vous. En termes d'orgueil, c'est quand même énorme.

M. Marc MORISSET : Non, je n'ai pas dit cela, **Monsieur le Président**. Justement, au contraire, moi je pense que vous avez un problème d'ego et c'est cela qui ne vous fait pas comprendre les choses.

Je vais juste terminer. Je vais être très clair avec vous, si vous voulez bien, c'était ma proposition que j'ai postée hier soir sur Facebook, si vous parlez sans le masque, effectivement, c'est une incohérence totale. Si vous parlez avec le masque, là cela reste cohérent. Moi, ce que je vous propose, c'est de faire l'inverse. Si vous parlez tout le temps avec le masque, là je veux bien commencer à comprendre qu'il y a une logique...

Monsieur le Président Alain ANZIANI : **Monsieur MORISSET**, nous ne sommes pas là pour réinventer les règles. Nous sommes là pour les appliquer.

M. Marc MORISSET : Elles sont absurdes.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Menez un combat à l'extérieur sur les règles, c'est votre droit, mais ici, nous sommes là pour les appliquer, donc vous mettez votre masque.

M. Marc MORISSET : Regardez bien.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qu'est-ce que c'est ?

M. Marc MORISSET : Est-ce que vous m'entendez mieux comme cela.

(Marc MORISSET met un masque avec un nez de clown)

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Vous pouvez mettre le masque effectivement, vous ressemblez à un clown comme cela, mettez votre masque.

M. Marc MORISSET : Non, vous ne m'entendez pas mieux comme cela. Vous êtes absolument ridicule. Aujourd'hui, vous êtes dans l'ignorance en particulier...

Monsieur le Président Alain ANZIANI : On va commencer la séance. Si vous enlevez votre masque, évidemment, vous repartez là... Alors, je vais demander au service de la sécurité de venir et de vous conduire à l'extérieur de cette salle.

Applaudissement dans la salle

Les services vont arriver, ils sont mobilisés. On va quand même commencer notre ordre du jour avec cette délibération importante sur le développement économique.

Mme Claude MELLIER : **Monsieur DELPEYRAT** : « Schéma de développement économique métropolitain – Adoption – Décision – Autorisation ».

M. DELPEYRAT

(n°26) Schéma de développement économique métropolitain - Adoption - Décision - Autorisation

Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci **Monsieur Stéphane DELPEYRAT**.

Avant de poursuivre le débat, je demande une suspension de séance et j'invite les Présidents de groupe à me rejoindre.

Suspension de séance de 10 heures 06 à 10 heures 11

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Si vous voulez bien reprendre vos places. Après avoir consulté les Présidents de groupe et au titre de l'article 7 du règlement intérieur, c'est-à-dire la police des ~~séances~~l'assemblée, je prononce l'expulsion de l'auditoire de **Monsieur Marc MORISSET** pour un trouble à l'ordre ~~publie~~. Ce qui veut dire que **Monsieur Marc MORISSET** ne pourra plus évidemment prendre la parole. Je redemande une suspension de séance tout simplement pour aménager la salle puisque, autour de lui, il y a un certain nombre de personnes qui ne souhaitent pas être aussi proches, et donc pour protéger également nos collègues qui

sont trop proches de Marc MORISSET. Je vous redemande cinq minutes pour que l'on fasse ce réaménagement. Merci.

Suspension de séance de 10 heures 13 à 10 heures 18

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Je vous remercie de reprendre place. Après le débat sur le développement économique, on procédera également à des regroupements de délibérations.

Où est notre rapporteur ? Monsieur DELPEYRAT est attendu. Qui souhaite prendre la parole sur cette délibération, Monsieur BOBET.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur le Président. Cette feuille de route économique est fort riche, elle est diversifiée et somme toute, elle est assez complète. La méthodologie de construction a fait appel à une multitude d'acteurs économiques bien sûr responsables, d'organismes, de professionnels, sans oublier les chambres consulaires, et cela me semble avoir été une excellente manière de faire. J'y ai participé, comme l'a dit Stéphane DELPEYRAT et bien d'autres avec moi. Il les a toutes et tous cités, donc je n'y reviens pas.

Les objectifs affichés sont bons, ils vont dans le bon sens en tout cas. Les fiches actions sont nombreuses et elles sont très précises. Nous sommes en fait dans une certaine continuité au moins d'intention, ce qui ne peut pas nous déplaire, vous le comprenez bien.

La thématique EES (Économie sociale et solidaire) est très développée, pourquoi pas ? J'aurais une question quand même à vous poser, mais j'aurai peut-être la réponse dans quelques jours. Je n'ai pas la réponse. On a des chiffres que l'on répète tous à l'envie depuis pratiquement des années, ce fameux chiffre de 10%. 10% d'emploi, 10% de richesses réelles. Moi, ce n'est pas ce que j'entends, ce n'est pas ce que je lis. Je lis plutôt 2%, ce n'est pas la même chose. Peut-être que notre Région est tout à fait particulière dans ce sens et originale, mais j'aimerais bien que la prochaine fois, Monsieur GARNIER puisse nous donner les bons chiffres. Si c'est 10%, tant mieux, mais ce ne sont pas les chiffres que j'ai encore une fois.

Je voudrais aussi saluer la bonne idée de cette foncière solidaire, je trouve que c'est une bonne idée, c'est original d'après ce que j'ai compris, donc tant mieux. Ce sera, je n'en doute pas, très, très utile.

Un gros point d'attention cependant, vous allez comprendre. Ce plan s'appuie beaucoup sur l'attractivité du territoire, mais je dirai « Attention ! Celle-ci n'est pas une hypothèse de base, ce n'est pas une donnée acquise, ce n'est pas une rente à vie », certainement pas. Non, l'attractivité, vous le savez, se travaille comme une responsabilité politique que nous devons tous partager à mon avis. En effet, favoriser le développement économique, développement des emplois, des investissements, des compétences, de la transition écologique, des écosystèmes, des relations avec les territoires voisins, tout ceci est un facteur majeur du bien vivre ensemble. Je pense beaucoup plus aux embouteillages et la « bunkerisation » que nous vivons depuis quelque temps.

Dans ce même esprit d'attractivité, nous serons très attentifs au plan spécifique sur le tourisme qui sera proposé. Plusieurs actions nous paraissent tout à fait intéressantes. Je n'en retiendrai que deux pour l'instant : promouvoir la marque Bordeaux chez nos voisins européens, Allemagne, Italie bien sûr, mais aussi Amérique du Nord et la Chine, cela va de soi, ainsi que la rénovation du Parc des expositions, enfin du Hall 1 du Parc des expositions.

Pour conclure, il va falloir maintenant ne pas s'en tenir à l'affichage de ce plan qui, je le répète, est très ambitieux et on s'en réjouit tout à fait, mais lancer ce plan très vite et tout mettre en œuvre pour le réaliser avec tous nos partenaires, tous nos partenaires acteurs économiques, et surtout d'évaluer régulièrement par des bilans d'étape annuels.

Vous l'avez compris, nous voterons favorablement cette feuille de route et nous espérons continuer de bien travailler ensemble dans les années qui viennent sur cette feuille de route économique. Merci Monsieur le Président, mes chers collègues.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PFEIFFER.

M. Stéphane PFEIFFER : Merci, Monsieur le Président, je voulais aussi m'associer aux propos de Stéphane DELPEYRAT au nom du groupe Écologiste Solidarité pour remercier le travail des services qui était conséquent depuis plusieurs mois pour aboutir à ce nouveau schéma.

Souligner la méthode aussi qui a permis d'associer les acteurs économiques du territoire, qui nous paraît tout à fait opportune.

On souhaitait nous féliciter de ce travail et de son aboutissement, car ce nouveau schéma s'inscrit dans une vision ambitieuse et moderne du développement économique. En effet, nous notons d'abord un certain nombre de ruptures avec ce qui pouvait se faire par le passé. Je pense par exemple à la question de l'attractivité avec la disparition de la marque Bordeaux Magnetic qui nous paraît essentielle, car c'est tout l'inverse de ce que, à notre sens, nous devons faire.

On ne peut plus continuer d'avoir une Métropole et une ville centre dont l'objectif principal serait d'attirer toujours plus d'entreprises, toujours plus d'emplois sans que ce ne soit ni organisé ni anticipé.

Et puis l'attractivité à tout prix quoiqu'il en coûte a eu des impacts négatifs sur notre territoire. Désorganisation de certaines filières suite à l'arrivée d'acteurs extérieurs, je pense à nos petites PME du numérique, difficultés pour les conjoints et les conjointes à trouver un emploi et une politique d'attractivité qui ne s'appuyait pas sur les compétences disponibles sur le territoire, ce qui créait des effets négatifs et laissait un certain nombre d'habitants sur le côté.

Parmi ces effets de bord négatif, il y a - Monsieur DELPEYRAT l'a rappelé - la question du logement avec une attractivité qui amenait beaucoup de nouvelles populations, des loyers qui ont explosé, des salariés, des travailleuses et des travailleurs qui ne peuvent plus se loger, des jeunes, des étudiants, des apprentis qui ne peuvent plus venir étudier ou finir leurs études à Bordeaux parce qu'ils n'ont pas accès à un logement, et c'est quelque chose de problématique.

Et puis cette attractivité, elle s'est faite au détriment des territoires voisins alors que l'on a déjà une tendance naturelle à l'hyper concentration dans les métropoles, tout ce qui avait été mis en œuvre l'accentuait encore davantage. Nous pensons que notre rôle de puissance publique, c'est de prendre le contrepied à ces tendances naturelles et d'imposer de nouvelles choses.

Elle s'inscrit aussi en rupture sur deux grands sujets qui sont importants pour nous : le premier c'est l'économie de proximité et le deuxième, la transition écologique des entreprises.

Sur l'économie de proximité d'abord, il nous paraît important de rappeler que l'objectif premier du développement économique, cela doit bien être de répondre aux besoins des habitantes et des habitants dans notre territoire. À ce titre, les commerçants, les artisans sont bien sûr les premières lignes. Sauf que l'on remarque dans nos quartiers, que beaucoup d'entre eux qui

dépeuplés de commerçants, les artisans ont quitté la Métropole, ils ne parviennent plus à avoir d'ateliers, des acteurs de l'Économie sociale et solidaire qui n'arrivent plus non plus à trouver de bureaux, de locaux pour exercer leurs activités parce que tout est devenu beaucoup trop cher.

Et dans cette feuille de route, dans ce schéma, on a une vision extrêmement ambitieuse qui passe par une note de service pour les artisans, les commerçants, qui passe par un renforcement des moyens alloués à la foncière commerciale par une anticipation des besoins dans les futures opérations d'aménagement, et tout cela, c'est une ambition que nous soutenons et qui nous semble aller dans le bon sens.

Sur le sujet de l'artisanat et du commerce, c'est souligné dans les feuilles de route, mais on a vraiment un enjeu particulier qui est celui de la transmission et de la reprise de ces entreprises, beaucoup des gérants de ces TPE (Très petites entreprises) vont partir à la retraite ou arrêter leurs activités dans les prochaines années, et on aura besoin de s'assurer de la continuité.

Sur la question des transitions, je n'en parle pas, Nadia SAADI reviendra dessus tout à l'heure.

Un autre point qui nous a convaincus dans ce schéma de développement économique, c'est la nécessité d'abord de soutenir les entreprises qui sont présentes sur le territoire, dans leur développement, dans leur renforcement, dans leur recrutement. La question du foncier est de ce point de vue essentiel. Ce n'est qu'une fois que l'on aura réussi à soutenir les entreprises dans notre territoire que l'on pourra regarder effectivement à l'extérieur pour en faire venir, à condition bien sûr de venir répondre aux besoins des habitants du territoire et puis de compléter certaines filières qui pourraient être aujourd'hui incomplètes.

Cette approche filière nous convainc également, elle nous paraît pertinente, elle nous amène à sortir du logiciel uniquement de la concurrence pour faire rentrer les questions de coopération dans notre vision du développement économique et c'est essentiel pour le territoire. Et cette structuration de filières sera vraiment un point clé de ce schéma économique.

On retrouve un certain nombre de filières structurantes qui ont été citées. Dire rapidement un mot sur l'aéronautique puisque c'est un sujet qui est important. Nous considérons que la Métropole peut être légitime à travailler sur cette filière-là, mais uniquement sur une entrée de transition écologique, transition de l'emploi, modification des compétences, transfert des compétences vers d'autres secteurs, pas parce que nous n'aimons pas l'aéronautique, parce que nous considérons surtout que ce sont des filières d'intérêt régional voire national et européen et que ce n'est pas forcément ces acteurs-là qui ont le plus besoin d'être aidés par une Métropole, mais peut-être plus des filières que l'on pourrait considérer comme émergentes, que l'on doit identifier, que l'on doit soutenir, et c'est aussi un élément que l'on retrouve dans ce schéma.

Sur les filières émergentes, on peut noter l'économie circulaire, on peut noter l'hydrogène, je crois, qui a été dans ce schéma, la cyclologistique, etc. Ce sont des éléments qui nous intéressent beaucoup.

Un mot sur la cyclologistique. On a des acteurs locaux, il faudra les soutenir, les développer et les professionnaliser. Il faut que l'on ait un gros point de vigilance parce qu'aujourd'hui, dans les pratiques des livraisons, nous avons un enjeu qui est environnemental, mais nous avons surtout un enjeu social avec le développement d'offres qui amène à précariser les travailleurs et les travailleuses. Des plateformes, vous les connaissez toutes et tous, pas uniquement les grandes plateformes de livraison de repas à vélo que l'on connaît, mais il y aura un vrai point de vigilance et nous ne pouvons pas soutenir cela.

Sur l'hydrogène, aucun problème avec l'hydrogène, à condition bien sûr qu'il soit issu d'énergies renouvelables pour avoir un impact environnemental plus positif. Et nous pensons cependant

que plus que l'hydrogène, il faut aussi élargir cette filière à l'ensemble de la production d'énergies renouvelables, en lien notamment avec le schéma de développement des ENR, des énergies renouvelables, que l'on a pu voter déjà à la Métropole.

Il nous paraît peut-être manquer une filière qui n'est pas évoquée dans cette feuille de route, c'est la filière de la construction et de la rénovation des bâtiments et des logements. On a un vrai besoin en termes de matières premières, de formation et de création d'entreprises, etc. qui nous servira à tous dans nos villes pour aller construire du logement, des bureaux. Et pour la rénovation, cela nous paraît être une filière qui devra être prioritaire.

Je vais terminer sur deux éléments, je suis un peu long, mais c'était important, je pense, de pouvoir avoir cette vision un peu globale.

Sur la question du foncier, je crois que l'ambition, elle est vraiment conséquente, foncière commerciale, plus de moyens, foncière solidaire, vous en avez parlé, Monsieur BOBET. Restructuration des zones d'activité qui sont pour beaucoup vieillissantes et qui ne correspondent plus aux pratiques du XXI^{ème} siècle, création d'hôtels d'entreprises aussi, je pense que l'on va dans la bonne voie.

Et puis on a des outils qui sont variés, que l'on pourra mobiliser. Nous sommes, nous, très attachés, lorsque c'est possible, à la maîtrise publique de ces fonciers pour d'une part avoir une action anti-spéculative, mais aussi pour que la puissance publique puisse à terme conserver la main sur ces grandes orientations. On regarde avec attention les discussions autour de la loi 3DS à l'Assemblée nationale et au Sénat, en particulier sur l'ouverture des BRS (Bail réel solidaire) aux locaux d'activités économiques qui nous paraissent être un excellent outil notamment pour l'économie de proximité.

Sur l'emploi, la première réponse à l'emploi, c'est de créer des emplois pour permettre aux personnes qui n'arrivent pas aujourd'hui à en trouver. C'est présent dans l'ensemble de la feuille de route. Et je voulais aussi souligner le soutien spécifique de la Métropole aux personnes éloignées et privées durablement d'emploi, le soutien au PLIE (Programme local pour l'insertion et l'emploi) qui existe et qui est présent depuis quelque temps, qui sera poursuivi. L'évocation du soutien des expérimentations Territoires zéro chômeur de longue durée qui est aussi une solution que l'on peut tester sur notre territoire. Je pense que l'on peut aller encore un peu plus loin sur ces sujets-là. Il y a un travail de cartographie, d'identification des acteurs, qui est essentiel, mais il faut aussi à mon avis que la Métropole puisse peut-être créer une sorte de fonds d'expérimentation pour accompagner les communes et aider toutes les communes lorsqu'elles ont des initiatives, lorsqu'elles inventent des nouvelles solutions. Je pense que cela peut être quelque chose d'intéressant. Réfléchir aussi à un dispositif commun à partager entre communes dans les opérations d'intérêt métropolitain et dans les filières que l'on a considérées comme prioritaires pour que l'on soit coordonné et plus efficace.

Ainsi, le groupe Écologie et Solidarité restera vigilant à l'équilibre du recours au soutien public entre les territoires, entre les différents secteurs d'activité. On sera aussi vigilant bien sûr au respect des objectifs de transition écologique, sociale et Économie sociale et solidaire.

Nous voterons bien entendu favorablement ce schéma de développement économique, considérant qu'il donnera un nouveau souffle à notre territoire, plus cohérent, plus respectueux des habitantes et des habitants et de notre environnement. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Si vous voulez bien porter un micro à **Madame ROUX-LABAT**, s'il vous plaît.

Mme Karine ROUX-LABAT : Merci, Monsieur le Président, mes chers collègues, comme la plupart des acteurs économiques de la Métropole, on était un certain nombre d'élus métropolitains à attendre cette feuille de route économique.

Finalement, l'attente ne fut pas belle et comme cela a été dit, cette feuille de route est riche et diversifiée. On peut même dire que l'on retrouve la plupart des préoccupations fortes des chefs d'entreprises, entendues lors des ateliers de consultation qui ont été organisés. D'ailleurs, merci Madame la Présidente de la commission, Monsieur le Vice-président et merci aux services de la Métropole pour l'organisation de ces ateliers, c'était extrêmement intéressant, et à chaque séance, je n'ai pas boudé mon plaisir.

Rapidement, je voudrais formuler quelques remarques ou points de vigilance. Tout d'abord, pour la conférence annuelle de l'économie métropolitaine, mais peut-être y avez-vous pensé, il serait intéressant de solliciter la participation de la Banque de France de Bordeaux qui a de nombreuses relations avec le tissu économique local, et en passant, je voudrais vous dire aussi que la Banque de France est une agence de notation.

Lors des ateliers, les chefs d'entreprises ont évoqué leurs difficultés de recrutement ou encore leurs difficultés à conserver leurs talents. Que nous ont-ils dit pour expliquer ces difficultés ? Ils nous ont plutôt parlé des problèmes de logements et de mobilités. Ce que je voudrais vous dire, c'est que sur les déplacements, il n'y a pas de réponse à ces demandes fortes des entreprises ni dans la feuille de route économique et encore moins dans le schéma des mobilités.

Deuxième remarque, il aurait été intéressant d'avoir une vision moins frileuse ou peut-être « moins idéologique » sur les *data centers* d'autant que la loi récente sur la réduction de l'empreinte environnementale du numérique permet d'envisager un développement de *data centers* plus éco-responsables. Nous aurions pu, avec ce sujet, répondre aux besoins croissants de nos acteurs numériques et exploiter au mieux le potentiel que le câble sous-marin entre les États-Unis et la Gironde apporte à notre territoire.

Troisième point, le développement durable dont nous parlons tous beaucoup, c'est un développement équilibré et partagé entre tous. C'est aussi s'occuper de l'humain et ne laisser personne au bord du chemin.

Nous venons de clôturer la Semaine de l'emploi des personnes handicapées, et je pense que cette feuille de route a un manque, un petit manque sur ce sujet. Alors, je sais bien qu'il y a des relations prévues et renforcées avec Cap emploi, mais tout comme il y a un volet spécifique pour l'employabilité des jeunes, nous aurions pu trouver dans cette feuille de route un volet pour l'emploi des personnes en situation de handicap avec, par exemple, un dispositif destiné à faciliter l'implantation et le fonctionnement des entreprises adaptées qui sont nombreuses sur notre territoire et qui méritent tout autant que les autres, tout autant que les entreprises de l'ESS que la Métropole ait un regard spécifique et aidant sur leurs activités.

Enfin, attention au risque de ne pas tenir les délais et la mise en œuvre de tous ces nombreux engagements ! Pour tous les acteurs économiques de notre territoire, nous nous montrerons extrêmement vigilants au respect du calendrier annoncé. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci, Monsieur CAZENAVE.

M. Thomas CAZENAVE : Merci Monsieur le Vice-président pour cette présentation de la stratégie économique, et comme cela a déjà été dit par un certain nombre de collègues, nous

sommes très heureux que cette feuille de route nous soit enfin présentée puisque nous l'avions demandée, attendue et travaillée ces derniers mois sous votre houlette ainsi que Marie RECALDE comme Présidente de la Commission développement économique.

Je vais être très rapide parce que beaucoup de choses ont déjà été dites sur le fait qu'elle est effectivement très riche, très dense, très complète, et je crois que l'on peut s'en féliciter. Je n'y vois pas, comme Stéphane PFEIFFER, beaucoup de ruptures, mais au contraire une grande continuité par rapport à tout le développement économique de notre Métropole. Je crois qu'au fond, c'est une bonne nouvelle pour les entreprises parce qu'elles attendent une forme de stabilité. C'est du temps long, le développement économique, et je crois que sur ce sujet-là, il faut s'en féliciter. Tout comme peut-être faut-il aussi quitter nos débats autour de la question de l'attractivité, c'est un mot totem, tabou maintenant, cela dépend de quel côté on se situe, alors qu'au fond, de quoi s'agit-il ? C'est « Est-ce que l'on veut créer plus d'emplois, plus d'emplois diversifiés, avoir plus d'entreprises ? », et je crois que là-dessus, on peut tous se retrouver.

Il y a beaucoup d'engagements qui ont été pris dans cette feuille de route. Elle est, on l'a tous dit, très riche, très dense. Il y aura un enjeu à bien tenir ces engagements, être vigilant sur la mise en œuvre et ne pas décevoir les acteurs économiques qui attendent effectivement notre engagement.

Je voudrais juste partager peut-être à la fois une attente et un regret. Une attente sur un point un peu spécifique du volet, c'est la question de l'enseignement supérieur. On a eu l'occasion d'en parler en commission et j'ai eu l'occasion, ici même dans cette assemblée, de dire qu'il me semblait que parfois nos interventions manquaient un peu de boussole. Je crois qu'elle est extrêmement importante. Et bien comprendre comment nous allons nous insérer par ailleurs dans un champ de compétence qui n'est pas le nôtre qui est celui de la Région. Et je sais qu'elle n'est pas traitée dans la feuille de route économique, mais elle est pointée comme un sujet sur lequel vous reviendrez et vous dire à la fois notre attente et notre vigilance parce que je crois que c'est très important de savoir au fond ce que nous avons envie de faire sur ce volet-là.

Peut-être un regret à partager avec vous, là aussi une attente, je crois que le cœur de notre mission, vous l'avez dit, c'est l'aménagement et le foncier. Et le nerf de la guerre pour le développement économique, comme d'ailleurs pour nos habitants sur le logement, c'est l'acquisition foncière.

Vous avez dans cette stratégie, et puis dans une délibération qui arrive un peu plus tard, pris l'engagement de créer ou de participer à la création d'une foncière dans le secteur de l'ESS. Je vous ai fait cette proposition en commission que nous puissions avoir une vision plus large de la question du foncier économique et de doter notre Métropole d'un outil de foncier économique qui s'adresserait naturellement au secteur de l'ESS qui en a besoin, mais il y a d'autres pans de l'activité économique qui se heurtent à la même difficulté. Si nous voulons permettre aussi aux entreprises qui sont déjà sur le territoire de se développer, il faut répondre à cette question-là. Je vous ai donc adressé au nom de notre groupe une proposition. Le Président, Monsieur le Président Alain ANZIANI, nous a rappelé qu'il existait déjà beaucoup d'outils. Je crois qu'au fond, ces outils sont très éclatés. Cela mériterait que l'on se pose la question à cette occasion-là, pour se doter d'un outil cohérent, fort, efficace. Voilà peut-être le seul regret que j'exprime sur cette stratégie économique qui, pour l'ensemble, nous va très bien et que nous voterons naturellement. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ESCOTS.

M. Olivier ESCOTS : Monsieur le Président, mes chers collègues, nous allons comme d'autres saluer le travail réalisé par le Vice-président Stéphane DELPEYRAT et par les équipes, par les services de Bordeaux Métropole. Je ne crois pas que cela ait été évoqué, mais cette feuille de route aussi se concrétise par une nouvelle organisation de la Direction générale du développement économique. Il y a une délibération tout à l'heure, je ne sais plus si elle est groupée ou dégroupée, mais elle vient illustrer en interne aussi cette ambition sur cette feuille de route économique.

Je vais relever trois points sur ce schéma.

Le premier concerne globalement les stratégies économiques qui ont été menées ces dernières années et que l'on va poursuivre. Le Vice-président, Stéphane DELPEYRAT, le sait, là-dessus, on est quand même assez sceptique et même pas on peut penser que c'est une erreur de toujours travailler à concentrer sur certains secteurs toute l'activité économique. Cela peut être illustré, il y a des Opérations d'intérêt métropolitain avec des problèmes de mobilités que cela peut soulever. Hier, lors de notre intervention sur le GPSO et les AFSB, on a évoqué aussi ce levier de l'aménagement du territoire. À notre sens, ces OIM (Opération d'intérêt métropolitain) viennent concentrer l'emploi alors qu'il faudrait travailler davantage sur le maillage territorial. Cela amène des problèmes de mobilité, on le voit à Mérignac avec 35 000 emplois. Pour désengorger tout cela, ce n'est pas des pistes cyclables, ce n'est pas des zones de covoiturage qui vont permettre de répondre aux besoins.

Il y a un travail à faire sur le maillage économique et c'est le deuxième point que l'on souhaite relever. Alors, cela fait l'objet d'une fiche, la fiche 10, je crois. C'est vraiment un point sur lequel il faut travailler. Il est indiqué, dans la fiche, que notre Département est dynamique du point de vue démographique et de l'emploi. Il est aussi le plus grand de France. Il y a la création d'un outil d'aménagement économique qui est en projet. Un travail avec le Département même si ce n'est pas sa compétence, même s'il n'a pas la compétence économique, mais on pense qu'il faut vraiment travailler là-dessus parce que nous devons être à la hauteur des enjeux économiques et sociaux. Ce maillage territorial, ce maillage économique pour nous, l'échelle pertinente, c'est le travail à mener au niveau du Département.

Pour finir, troisième point, et vous n'allez pas être surpris que notre groupe évoque ce sujet, ce sont les enjeux portant sur le fleuve et l'économie fluviale. On se félicite déjà qu'il y a deux mois, dans la stratégie des mobilités, la question du fleuve était bien prise en compte. On la retrouve aussi ici avec la fiche 15, je crois cette fois-ci, sur les enjeux économiques autour du fleuve. Avec le Vice-président Jean TOUZEAU, avec Nadia SAADI, nous étions en début de semaine dans une réunion avec les acteurs économiques au Grand port maritime de Bordeaux. On voit bien qu'il y a des choses qui sont prêtes à être mises en place, avec des acteurs économiques mobilisés en Lot-et-Garonne, avec le site de Langon. Ici, peut-être que Jean TOUZEAU en parlera, le site de Grattequina qui n'est pas exploité et qui pourrait amener aussi du fret fluvial et plus en aval évidemment aussi le terminal du Verdon sur lequel il faudra que l'on réfléchisse à une stratégie commune avec nos partenaires institutionnels.

Vraiment sur le fleuve, je pense qu'on l'a déjà dit, c'est maintenant qu'il y a des opportunités, c'est maintenant qu'il faut avancer, parce que là aussi, dans le cadre d'un développement durable et environnemental, on a des outils à mobiliser.

Je voulais relever ces trois points et bien entendu, notre groupe votera pour ce schéma de développement économique. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. J'ai 5 demandes d'intervention et c'est le tour de Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Juste avant, c'était pour me désolidariser de la décision concernant Marc MORISSET. Comme vous le voyez, je porte le masque et je respecte cet aspect collectif et je comprends très bien d'ailleurs que les personnes autour soient un peu embêtées et préfèrent s'éloigner, mais je désapprouve la décision de lui couper la parole. Même si on désapprouve son attitude, même si on essaie de s'en démarquer ou qu'il y ait une démarcation publique cela rime à quoi de lui interdire de prendre la parole ? Moi, je me désolidarise de cela. Je tenais à le dire.

Maintenant sur la question de la délibération n°26, cela va être la même critique que l'on a faite sur la délibération concernant le schéma de transition écologique. C'est la même critique par rapport à la LGV. En fait, nous, on va voter contre. On est quand même très touché par l'unanimité qui semble sortir autour de cette délibération-là. Tout le monde semble d'accord, y compris Monsieur BOBET qui portait la parole de la Droite, l'ancien Président de la Métropole, y compris les macroniens, y compris les Verts. Tout le monde est d'accord sur ce schéma-là. Nous, on est contre parce qu'en fait, c'est toujours le même discours, c'est plaire aux entreprises, c'est l'attractivité, c'est être au service des entreprises, ce n'est que cela comme discours. On sait aujourd'hui que les entreprises, elles ont une politique libérale et elles n'ont pas grand-chose à faire de l'intérêt général ou de l'intérêt des populations. On est dans cette continuité politique. On ne voit pas du tout, contrairement à ce que dit Stéphane PFEIFFER, la rupture. Les intérêts de la population s'opposent aux logiques libérales, s'opposent à la volonté des entreprises, y compris dans le secteur aéronautique d'ailleurs, à qui on ne demande même pas d'appliquer des contraintes écologiques. On voit bien qu'il y a quelque chose qui ne va pas du tout. En tout cas, nous, on désapprouve cette façon de voir les choses. Nous, on considère que - et c'est un grand absent du schéma économique - c'est la question des services publics. Je ne sais même pas si le mot y est une seule fois. D'ailleurs, le schéma se contredit parce que d'un côté, il est dit page 13, je vous embête un peu avec des détails, que la Métropole, elle n'a pas les moyens de... *« Dans ce domaine, la Métropole ne dispose pas de compétence, son rayon d'action est très étroit »*, c'est sur la question de l'emploi. Pour dire plus loin que *« La Métropole, elle a un rôle économique »*, je ne sais plus où, c'est page 14. En fait, cela ne parle pas des services publics. L'importance aujourd'hui pour la population, et puis de faire face justement aux logiques libérales et à tout ce qui, aujourd'hui, aggrave la situation sociale ou même la situation écologique, c'est de mettre en place des outils publics qui permettraient aux collectivités territoriales d'avoir la main sur les outils économiques justement. Et c'est par les services publics que l'on peut recruter, que l'on peut former des gens, que l'on peut développer des services justement qui sont nécessaires pour la population.

Nous, on trouve que c'est un grand absent et c'est révélateur justement de politiques qui sont très anciennes. Finalement, au nom de l'entreprise, au nom de l'attractivité, on se plie à des logiques très libérales et qui sont du coup très antisociales.

C'était le fond. Je vais juste préciser sur trois points parce que l'on m'a fait des notes et j'essaie de ne pas tout lire parce que cela va être un peu long. Mais par exemple « Chantier 1 : le foncier ». Ce que nous, on remarque, c'est que rien n'est dit sur les bâtiments vides à Bordeaux. Le chiffre, il est très fluctuant, ce sont des choses sur lesquelles on revient régulièrement, 5% des logements seraient vacants dans la Métropole bordelaise. On n'en parle pas de cela. Qu'est-ce que l'on en fait ? L'urgence sociale aussi, y compris même d'ailleurs par rapport à des zones industrielles qui sont aujourd'hui inoccupées. Je ne vais pas vous reparler de la zone de FORD.

« Chantier 2 : soutenir les transitions et faciliter les innovations ». En fait, la question, c'est « Qu'est-ce qu'ils appellent des fonds d'investissement responsables ? ». On nous parle de tourisme et d'Économie sociale et solidaire, mais là encore, on ne parle pas en fait des salariés, on ne parle pas de la qualité des emplois, de la qualité des salaires. C'est toujours dit comme cela, mais on sait très bien qu'aujourd'hui, y compris dans l'Économie sociale et solidaire, on a

eu l'occasion d'en parler au Conseil municipal de Bordeaux, y compris dans ce secteur-là, tout n'est pas rose, loin de là. Dans le schéma, cela manque. Il n'y a pas d'exigence de ce côté-là, il n'y a pas de demande de garantie et de demande de respect justement d'un minimum de conditions sociales. Cela montre aussi quelque part le laisser-aller et de laisser le contrôle au privé qui fait de ce point de vue-là n'importe quoi.

Et puis sur le chantier 3 aussi, dernière petite remarque : « Soutenir les grandes filières économiques », c'est sur la question de l'industrie aéronautique. Il est, à un moment donné, dit qu'il fallait effectivement mettre en avant les valeurs décarbonées, mais il n'y a pas du tout cette idée... Nous, on exige que. Après ce sont les disputes entre vous certainement au sein de la majorité déjà sur l'industrie aéronautique, est-ce que l'on est contre ? Est-ce que l'on est pour ? Est-ce qu'il faut exiger des contraintes écologiques fortes ou pas ? Le fait que cela n'apparaisse pas, cela montre les compromis qu'il peut y avoir entre vous et puis la non-volonté d'être clair sur ces sujets-là.

Pour dire que l'on vote contre, je crois que c'était assez long comme cela.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur FLORIAN.

M. Nicolas FLORIAN : Oui, merci Monsieur le Président, chers collègues, je ne vais pas être dithyrambique non plus, parce que ce que je sens que cela peut susciter une espèce de psychose sur ce que serait un grand rapprochement, mais je n'en pense que du bien de ce document. Cela a été dit par nombre de mes collègues avant.

Ce que j'en retiens, c'est que d'une part, dès lors qu'il y a un portage politique collectif, et comme le disait l'intervenant avant, il n'y a pas de rupture, on sent bien que cela s'inscrit aussi dans une stratégie qui a été établie depuis de nombreuses années, qui a été amplifiée depuis quelques semaines avec ce travail collectif, politique ici, mais aussi une vraie co-construction avec les acteurs économiques, il faut le signaler, et une vraie volonté de partage et notamment, on sent bien la patte de Monsieur DELPEYRAT avec ce rapprochement avec le Conseil régional. C'est plutôt heureux, car on est sur des politiques croisées, et il y a un véritable partenariat avec la Région, c'est plutôt heureux.

Parmi d'ailleurs les pistes d'amélioration que l'on pourrait imaginer dans les mois et les années qui viennent, c'est de pouvoir véritablement être en synergie sur des questions autour de la protection des brevets, autour de ce que pourrait être un fonds souverain pour l'aide à l'amorçage, l'aide à l'installation certes dans le périmètre de la Région, mais sur lequel on pourrait, nous, aussi intervenir à leurs côtés.

On voit des points qui ont été très concrets, comme cette cartographie autour du foncier. Je rajouterai qu'hier, la séance nous a permis d'ailleurs d'en rajouter aussi une touche sur les infrastructures et notre capacité à irriguer. Tout cela va dans le bon sens.

Il y a des interrogations, mais je ne vais pas m'étendre dessus, sur la temporalité. À un moment ou à un autre, c'est vrai que la volonté et l'ambition font que le temps fera son œuvre, mais peut-être imaginer que l'on puisse fixer soit des échéances, soit des ultimatums, parce qu'avec une telle politique assez ambitieuse, pouvoir borner au moins dans le temps ce que serait ces stratégies.

Seule petite chose que l'on peut regretter, c'est l'outil qui représente le levier fiscal. On l'avait dit, Emmanuel SALABERRY l'a souvent répété, on considère de notre côté que l'on pourrait baisser de 5 points la fiscalité locale. C'est vrai sur les questions économiques, c'est vrai de

façon plus générale. C'est le seul petit regret que nous avons, mais peut-être qu'à l'avenir et sur d'autres délégations, cette question du levier fiscal et la baisse de la fiscalité locale sera reprise.

Voilà, les quelques commentaires que je voulais apporter sur ce document.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Je vous remercie de conserver le masque pendant vos interventions. La parole est à Pierre HURMIC et ensuite après, à Madame SAADI.

M. Pierre HURMIC : Oui, ce que je veux dire très brièvement, ce qui me paraît important dans cette feuille de route, c'est qu'elle soit en cohérence. D'abord qu'elle soit en cohérence avec ce qu'est la nouvelle feuille de route aussi de la majorité métropolitaine et des orientations qui sont prises et qui doivent être déclinées dans nos politiques. Cette feuille de route à cet égard les décline. Je vois un certain nombre de priorités qui ont été rappelées par Stéphane DELPEYRAT tout à l'heure sur l'absence de consommation du foncier, le zéro artificialisation des sols, le rééquilibrage territorial qui, vous le savez, est un engagement tout à fait nouveau et important. Il est normal que cette feuille de route le décline.

J'ajouterai également en termes de cohérence, et c'est un peu une réponse à ceux qui, comme Monsieur BOBET, s'étonnaient de ne pas retrouver cette notion de Magnetic Bordeaux, c'est que cette notion n'a pas été reprise par ce qu'est notre outil de développement, à savoir *Invest in Bordeaux* dans lequel une feuille de route a été adoptée par tous les partenaires de cette agence. Cette feuille de route 2021-2023 indique clairement que l'objectif désormais est de passer d'une agence d'attractivité, c'est-à-dire de la situation antérieure, à celui d'une agence de développement durable et responsable. Je pense que ce sont des objectifs et des impératifs, et il est heureux que notre feuille de route métropolitaine soit fidèle à ces nouveaux objectifs.

J'ajouterai également que *Invest in Bordeaux* s'est fixé comme nouveaux objectifs l'identification et l'accompagnement des projets d'investissement qui devront s'accompagner d'une évaluation de l'impact global du projet avec une priorisation aux dossiers à impact positif pour le territoire dont les impacts carbone. Je pense que c'est un souci tout à fait nouveau, et je suis heureux qu'il soit à la fois décliné à travers notre agence de développement et également qu'il soit repris à travers cette nouvelle feuille de route métropolitaine. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame SAADI et après Monsieur Jean-François EGRON.

Mme Nadia SAADI : Merci Monsieur le Président. Chers collègues, en complément de ce qui a été dit par Stéphane PFEIFFER tout à l'heure, quelques points complémentaires.

Je m'associe déjà aux élus pour remercier les services et l'ouverture au public de nos débats. Je vais plutôt m'attacher à la transition, la question de la transition écologique peut être décorrélée de la question de la transition de notre économie et de notre industrie. Il est temps de faire face à nos responsabilités et d'engager si ce n'est transformer profondément notre économie sur le territoire.

Cette transition devra avant tout être pensée sur le territoire métropolitain, mais également en lien avec nos voisins girondins, voire aquitains. La centralisation et la spécialisation excessive des activités ne peuvent être qualifiées de réussite au regard de l'accentuation des inégalités.

Mes chers collègues, plus que de la croissance c'est une économie régénérative que nous devons créer. L'économie peut et doit devenir le nouvel horizon de l'économie. Cela supposera du courage, du changement et un programme massif d'investissement vert pour permettre à tous et à toutes de faire la transition écologique et réinventer ainsi nos industries, nos infrastructures, nos modes de vie.

Cette nouvelle économie rendra notre Métropole plus robuste, plus résiliente. Elle devra s'appuyer sur la relocalisation des activités essentielles et le développement d'une économie ancrée dans nos territoires : circulaire, faite de services et d'industries et solidaire, permettant la régénération des liens. Ce nouveau modèle sera respectueux de toutes les ressources indispensables à son déploiement.

Il est temps de mettre fin à cette opposition entre les grands projets et l'économie de proximité. Cela nous éviterait, comme vous l'avez noté, pour l'OIM Bordeaux Aéroport de se retrouver en déficit de services et de commerces.

La disparition des entreprises industrielles n'est pas une fatalité. Aujourd'hui, on ne sait plus produire sur notre territoire, 97% de notre consommation est produite à l'extérieur et en moyenne à 6 700 km. La transition écologique va recréer et renforcer le tissu productif local en mettant l'écologie industrielle au cœur des territoires. En cela, nous avons la responsabilité de répondre présents. Il ne faut plus être dans la réaction, comme ce fut le cas pour la Papeterie de Bègles, FORD ou encore MAGNA, ex-FORD GETRAG aujourd'hui.

Il est temps d'être dans l'action pour anticiper et mettre en place une réelle politique de relocalisation de certaines filières à l'instar du photovoltaïque, de l'industrie pharmaceutique et bien d'autres.

Pour s'attarder quelques secondes sur la santé et e-santé, des filières émergentes et innovantes foisonnent France et sur le territoire métropolitain. La feuille de route métropolitaine ne prend peut-être pas assez en compte ce facteur de relocalisation de l'activité productive de la filière santé. Nous devons avoir en vue un développement du secteur et une cohérence de ce dernier sur la Métropole.

Un autre point dont nous ne pouvons faire fi, c'est l'enjeu plus que crucial de la résilience alimentaire. Vous avez noté que le MIN (Marché d'Intérêt National) est un acteur majeur et un point de convergence de nombreuses politiques publiques. En revanche, je m'étonne en tant que Vice-Présidente du MIN que vous envisagiez une nouvelle consultation d'opérateurs alors que des projets d'une nouvelle ceinture bâtie avaient déjà fait l'objet d'un AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt) et attendent notre validation.

L'EPA Euratlantique (Établissement public d'aménagement) avance de son côté à grands pas et est déjà dans une phase opérationnelle d'aménagement et d'habitation autour du MIN. Il ne saura attendre 2023. Ne devrions-nous pas finaliser la désignation des lauréats à la mi-2022 et gagner ainsi un an ?

La transition écologique passera aussi par un fort investissement dans l'économie des déchets et du zéro gaspillage à un niveau plus industriel et dans les co-conceptions.

Produire et consommer autrement deviennent des nécessités face aux bouleversements que nous connaissons. Lorsqu'elle est pensée de manière ambitieuse, l'économie circulaire offre des perspectives foisonnantes où les déchets de certains industriels deviennent des matières premières de jeunes pousses industrielles. On a le cas d'ailleurs avec Technowest sur le programme ZIRI qui marche très bien, et également sur le projet de reprise que proposent les salariés de la Papeterie de Bègles. Accompagnons-les !

Nous pouvons et devons être une Métropole pionnière, une véritable locomotive pour la France en ayant le courage de prendre nos responsabilités et en osant proposer une nouvelle vision.

Ce schéma a le devoir d'en être la résultante et le groupe Écologiste et Solidarité restera vigilant à ce que nous ne perdions pas le cap. Merci beaucoup.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ÉGRON et ensuite Madame RÉCALDE.

M. Jean-François EGRON : Merci Monsieur le Président et merci à Stéphane DELPEYRAT, car cette délibération est extrêmement importante pour les maires et tous les habitants de la Rive Droite, notamment évidemment concernant la future OIM Rive Droite (Opération d'intérêt métropolitain) et qui s'articule autour du fleuve, bien entendu.

En effet, le fort taux de chômage de ces territoires... et je reviendrai en arrière, en 1995 pour la commune de Cenon, et je sais que les amis des communes voisines subissaient un peu le même traitement, en 1995, 35 % de taux de chômage.

Après la zone franche - et certains Conseillers évoquaient l'utilité ou non de dispositif zone franche - 23 %. On est loin de l'efficacité des taux de Bordeaux Métropole, mais enfin, 23 % pour nous, c'était déjà un progrès immense, en sachant évidemment que cela continue tout le temps parce que l'on est avec du logement très social, et on est très heureux d'accueillir le logement social, très social.

Quand un habitant du logement très social réussit à trouver un emploi, au bout d'un moment, il aspire à s'en aller, il s'en va, et il est remplacé par un autre habitant qui a des difficultés.

Au-delà de ce taux de chômage, la nécessité évidemment, je viens de l'évoquer, de développer de l'emploi, mais aussi de permettre aux habitants de travailler sur la Rive Droite, et les extraire ainsi des flux de circulation Rive Droite – Rive Gauche. La Rive Gauche, c'est celle qui concentre, et c'est tant mieux pour les habitants de Bordeaux Métropole de ces zones, les bassins d'emploi.

Enfin, en tant qu'actuel Président du Grand projet des villes de la Rive Droite, c'est l'occasion d'associer, comme le disait Stéphane, et je l'en remercie, les maires, mais aussi les structures qui contribuent à réfléchir et agir dans le domaine du développement économique et de l'emploi. Je voudrais dire que c'est bien que nous ayons une posture défensive pour préserver le tissu économique actuel, l'artisanat, les entreprises, mais il faut, et c'est très bien aussi, et c'est marqué, l'engagement nécessaire pour prospecter et installer de nouvelles entreprises notamment pour nous dans le domaine de l'innovation environnementale et du réemploi afin de créer une nouvelle dynamique qui, je l'espère, sera positive pour nos territoires qui attendent avec impatience ce type d'engagement. Merci Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame RÉCALDE puis Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

Mme Marie RECALDE : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je ne voudrais pas allonger le propos trop longtemps, mais quand même eu égard au nombre d'heures que nous avons passées avec les commissaires de la commission économique en particulier, dire quelques mots.

Tout d'abord, me joindre au Vice-président Stéphane DELPEYRAT pour remercier les membres de la commission économique. Chaque fois que nous avons travaillé, et Dieu sait que nous nous sommes réunis quand même un certain nombre de fois, peut-être certains trouveront-ils pas assez, mais quand même un certain nombre de fois, et également au cours des ateliers que nous avons réunis, l'ensemble de nos travaux s'est toujours traduit par une volonté d'aller de l'avant, et je les remercie vraiment pour leur engagement et leur travail. De même que les services et nos partenaires, Chambre consulaire, cela a été rappelé, entreprises, partenaires sociaux, et services de l'État aussi.

Ce schéma traduit à la fois une volonté de stabilité, cela a été dit, et je ne reviendrai pas sur ce sujet si important pour les acteurs économiques, mais aussi pour nos habitants, et stabilité et innovation. Innovation indispensable sans laquelle il n'est pas de progrès dans le sens de l'emploi. Pour le plus grand nombre de nos habitants, c'est bien le sujet. Même si nous n'avons pas de compétences directes dans ce domaine ici à Bordeaux Métropole, favoriser ce qui peut permettre la croissance et le développement de l'emploi est toujours un défi important.

J'ai bien noté un certain nombre d'observations que je partage pour beaucoup, notamment sur les délais. Il sera important et je pense que le fait que nous ayons une clause de revoyure, comme j'aime à l'appeler, plaidera en ce sens et nous permettra de tenir les délais de même que de revoir ce qui pourrait ne pas fonctionner ou les événements nouveaux. Quand nous avons commencé cette feuille de route, nous n'avions pas idée d'un certain nombre d'événements qui se sont produits en cours de route.

Ce sujet est tellement transversal qu'il fait appel à l'ensemble des compétences de Bordeaux Métropole. Je crois que nous avons dans nos services et dans nos compétences des leviers nécessaires.

Je partage aussi, pour finir, le point sur le foncier qui est un levier stratégique pour travailler à l'efficacité et à l'efficience. Nous aurons cette réflexion fort probablement.

En tout cas, merci pour l'ensemble de ce travail si précieux.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Merci aussi à vous d'avoir fait cette commission avec Stéphane DELPEYRAT, et d'avoir fait tout ce travail. Je voudrais associer Alain GARNIER également aux remerciements puisqu'Alain aussi a fourni sa part.
Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, rapidement, trois points.

Le premier concerne ce schéma de développement économique qui est très bon, tout le monde l'a dit. Concernant la logistique, il y a eu une interrogation. C'est, en effet, un enjeu qui est à cheval entre le schéma des mobilités et le schéma de développement économique. J'imagine que Stéphane DELPEYRAT va répondre, mais il y a quand même des opérations qui sont extrêmement ambitieuses avec des partenaires de premier plan comme la Chambre de commerce et d'industrie ou les professionnels comme La Poste pour mettre en place des plans de mobilité, un grand nombre, dans l'ensemble des OIM, mais pas seulement. Par exemple, a été lancé récemment le plan mobilité du Campus. Donc, vraiment une ambition forte à ce niveau-là. Pour la logistique également du dernier kilomètre et également pour le développement du fret ferroviaire, on en a parlé longuement hier, avec un outil que nous avons sur l'agglomération qui doit être porté et développé qui est, évidemment, la gare de triage d'Hourcade que nous devons fortement porter dans ce schéma, mais je sais que c'est le cas.

Le deuxième point, en tant que Maire de Bègles, mais je sais que vous êtes toutes et tous à mes côtés, nous nous battons pour la pérennisation de la Papeterie de Bègles. Vous savez, cette papeterie qui est centenaire. Une centaine d'emplois. Le propriétaire a annoncé qu'il vendait et la date limite de reprise par les deux projets, c'est dans 1 mois et 5 jours. On a deux repreneurs, soit un industriel de papier d'hygiène, Global hygiène, soit un projet sous forme de coopérative porté par les salariés. Les deux projets sont de très bons projets. J'avoue que moi j'ai un coup de cœur pour le projet des salariés, je tiens à le dire, dans le cadre de l'Économie sociale et solidaire et de la relocalisation et du traitement des cartons et papiers de l'agglomération. Je sais que le Président est à mes côtés ainsi que Stéphane DELPEYRAT sur ce sujet pour exprimer fortement au groupe ETEX, le propriétaire actuel, qu'il faut trouver une solution dans ce mois. Je sais que les discussions continuent. La crise sanitaire nous l'a montré, la France doit travailler à la relocalisation de sa production industrielle. Là, nous avons une entreprise qui produit de la pâte à papier. Et donc, nous ne devons pas perdre ce savoir-faire dans une filière en difficulté au niveau national. Nous devons mettre tous les moyens que nous avons pour porter cette Papeterie de Bègles.

Enfin, troisième point qui n'a pas grand-chose à voir, mais je souhaite quand même l'évoquer. Hier, Monsieur CAZABONNE, pendant le débat, m'a interpellé ainsi qu'a interpellé le Président sur les enjeux de la réalité du changement climatique. Il a cité Monsieur ALLÈGRE et il a évoqué également les enjeux de modification du climat en lien avec une glaciation à l'époque moyenâgeuse. Tous les experts du GIEC sont unanimes : les bouleversements climatiques que nous vivons actuellement sont dus à des effets d'activités humaines et non pas climatiques ou de cycle solaire. Il a proposé un débat ici en assemblée pour comprendre quels seraient les enjeux du changement climatique sur notre agglomération. Je pense qu'il faut l'organiser, mais on ne peut pas tolérer, excusez-moi, Monsieur CAZABONNE, les propos limites climatosceptiques que vous avez tenus hier après-midi pendant le débat. Vous pouvez, vous, avoir cette opinion, mais en tout cas, moi, je souhaite vous dire que vous êtes extrêmement minoritaires, si tel est le cas, et l'ensemble des scientifiques de la planète récusent ces propos.

Je pense, Monsieur le Président, que nous pourrions en effet organiser une conférence. Claudine BICHET, Vice-présidente en charge du Plan climat pourrait tout à fait l'organiser avec des experts internationaux, prouver que les changements climatiques sont bien dus aux émissions de gaz à effet de serre et que les effets seraient dramatiques sur l'agglomération bordelaise si on ne faisait rien.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur CAZABONNE, et ensuite après, on donnera la parole à notre rapporteur.

M. Alain CAZABONNE : Merci. En deux, trois mots. J'ai rappelé, hier, qu'à l'époque de Galilée, tous les savants, tous les sachants disaient que la terre était plate. OK. Aujourd'hui, il y a les sachants qui nous disent : « C'est uniquement l'activité humaine. » Moi, je m'interroge et je pose des questions. C'est tout. Pourquoi à certaines époques, il y a eu des glaciations, il y a eu des réchauffements ? Pourquoi en 1200, il faisait 42° à Paris ? L'équivalent de 42° à Paris au mois d'août Ce sont des questions. Je ne nie pas que l'homme apporte une partie de ces réchauffements. Je dis : « Est-ce que c'est l'apport principal ? ».

Et enfin, vous dites ici pour la Métropole, excusez-moi, au niveau de la France, on peut tous s'arrêter, tous mourir, d'abord on ne respirera plus, on ne rejettera plus de CO₂. Cela ne changera rien au niveau mondial. Ce que je conteste, c'est cet effort permanent excessif ici alors que l'on sait bien qu'actuellement, il y a 1,5 milliard de citoyens qui vivent bien avec un standard, qu'il y en a 4 milliards à côté qui vont vouloir accéder à ce standard, et que l'on ne pourra pas les

empêcher. Cela peut entraîner un réchauffement. Il y a 4 000 centrales à charbon en Chine. Est-ce que nous allons cesser de travailler avec la Chine parce qu'il y a cela ? Donc, il y a des efforts à faire. Ils sont incommensurables, et je suis d'accord pour les faire, mais arrêtez de rendre la France responsable de tout.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : La parole à Monsieur DELPEYRAT.

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci Président et merci à l'ensemble des intervenants pour ces apports toujours constructifs et intéressants au débat sur notre schéma de développement économique qui, encore une fois, est évolutif. Je crois qu'il y a déjà un certain nombre de pistes qui ont émergé ce matin et je vous en remercie.

Stéphane PFEIFFER a raison, nous devons être très vigilants sur la question des mobilités pour les sociétés de livraison. Je crois qu'il travaille dans des conditions aujourd'hui qui sont quand même assez difficiles et qu'il faut vraiment nous pencher sur ce sujet qui est en pleine explosion pour proposer aux salariés des solutions leur permettant de vivre quand même mieux qu'ils ne le vivent aujourd'hui.

La question du logement, il a raison également. Vous savez, cela fait peut-être un petit peu ringard, mais quand on rencontre les chefs d'entreprises ou les salariés, et qu'ils évoquent leurs difficultés à accepter une offre d'emploi faute de pouvoir assumer des loyers, vous savez, autrefois, il y avait ce que l'on appelait les « foyers de jeunes travailleurs ». Alors, cela a changé de nom. Maintenant, cela s'appelle les « Résidences sociales », etc. Je crois qu'il faut que l'on ait un vrai travail avec les bailleurs notamment et avec un certain nombre d'acteurs immobiliers pour retrouver cette possibilité d'offrir des logements spécifiques aussi d'accès à l'emploi. C'est un élément extrêmement important. Il a raison également d'évoquer l'expérience Territoires zéro chômeur de longue durée qui a montré une grande efficacité dans un certain nombre de territoires. Je pense que l'on peut tout à fait envisager d'avancer dans cette direction.

Madame ROUX-LABAT, vous avez raison également sur le logement et la mobilité. On y a en partie répondu. Sur le schéma des mobilités, je pense que vous êtes peut-être un petit peu sévère. Je crois qu'il y a beaucoup d'éléments, notamment le RER métropolitain, le Plan vélo, ce que nous faisons sur l'ensemble de nos zones d'activité pour les rendre accessibles aux mobilités douces, la DSP transports (Délégation de service public) qui est en cours aussi, qui, je l'espère, intégrera un certain nombre de dispositifs.

Sur les *data centers*, nous ne sommes pas frileux, d'ailleurs à Bruges, Brigitte pourra en parler, mais il y a un *data center* important qui va servir d'ailleurs à chauffer par ailleurs des équipements publics. Effectivement, nous avons un câble extraordinaire qui arrive dans le Médoc et qui va venir d'ailleurs, et je m'en réjouis, traverser peut-être Saint-Aubin-de-Médoc ou peut-être Saint-Médard pour rejoindre... Donc, il y a là un outil de développement effectivement qu'il faut regarder.

Sur le handicap, nous y sommes, bien sûr, tout à fait sensibles, et je crois que dans le programme ESS et la feuille de route qui vous sera bientôt présentée, les entreprises adaptées auront toute leur place.

Thomas CAZENAVE a raison de dire qu'il y a une continuité de stabilité. Effectivement, les acteurs économiques, on ne peut pas les secouer comme dans un shaker à cocktail en changeant tout tous les 4 ou 5 ans, sinon ils ne peuvent pas travailler. Je partage son sentiment sur la question du foncier. Je pense que nous avons, c'était utile, un Établissement public foncier qui existe, qui est tout à fait performant sur toute une série de questions, mais je crois effectivement

à un outil dédié métropolitain, et s'il le souhaite, on pourra y travailler. Je crois que c'est extrêmement important pour nos entreprises et Marie RÉCALDE partage également cet avis. Nous en avons parlé en commission.

Il a raison également d'évoquer la question de l'Enseignement supérieur, c'est une compétence qui a été accordée en partie aux métropoles avec les régions, mais il nous faut effectivement clarifier l'axe de travail qui sera le nôtre pour ne pas nous disperser. Nous aurons bientôt un schéma consacré à l'Enseignement supérieur. Si vous êtes intéressé pour y travailler, je suis tout à fait disponible, mais il y a effectivement à mettre en place un continuum recherche-innovation-transfert-industrialisation qui est extrêmement important, ce que j'appelle moi la « Métropole créative », mais il faut que ce lien se fasse et que nous arrivions à construire une compétitivité par rapport à des pays qui, on le voit bien, ont décollé d'une manière extrêmement spectaculaire ces derniers temps.

Olivier ESCOTS aussi évoquait la question de l'équilibre territorial. Nous y sommes très sensibles effectivement de ne plus concentrer sur les seules OIM le développement économique. Le Président en a fait une priorité également d'élargir à l'ensemble du territoire départemental, et puis le fleuve qui est une épine dorsale majeure de ce développement économique.

Philippe POUTOU a évoqué un certain nombre de sujets comme les services publics qui font par ailleurs l'objet d'un traitement au niveau départemental. C'est vrai que ce n'est pas la compétence du tout de la Métropole, mais cela ne veut pas dire que nous ne soucions pas des services publics. J'ai eu l'occasion de travailler souvent avec le groupe La Poste, par exemple, et d'essayer de trouver des solutions sur la logistique urbaine avec La Poste, avec d'autres services, avec Pôle emploi évidemment sur l'emploi. C'est une préoccupation que nous partageons, mais qui, aujourd'hui, n'est pas du tout dans nos compétences. Et quand vous dites : « Il faudrait dire : on exige que. » Oui, bien sûr, on aimerait tous dire, avoir une baguette magique, mais malheureusement, si la loi ne prévoit rien et comme nous n'avons pas d'aide directe aux entreprises en subvention pour leur dire : « En contrepartie de cette subvention, nous demandons que », ce sont quand même un petit peu des vœux pieux tout cela.

Nicolas FLORIAN a évoqué des synergies sur la protection des brevets notamment, et c'est une piste effectivement extrêmement intéressante comme les fonds d'investissement avec la Région. Nous arrivons en premier sur les fonds dits responsables, mais il y en a sans doute d'autres à évoquer. Le SRDE2I (Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation) qui est en cours de discussion à la Région actuellement, j'ai participé à une réunion la semaine dernière, nous permettra d'avancer là-dessus. Il a raison d'être vigilant également sur les échéances. C'est pourquoi le Comité de suivi que nous mettons en place et sa gouvernance permettront de partager l'information et de vérifier qu'effectivement, les étapes avancent.

Je remercie Pierre HURMIC pour ses propos sur la cohérence du projet, l'impact carbone. Effectivement, nous sommes très vigilants à cette question. Le sujet de la construction n'est pas du tout absent. Peut-être que nous nous sommes mal exprimés, je ne sais pas, mais cela fait partie des filières émergentes que nous souhaitons porter justement au niveau métropolitain pour que nous soyons plus efficaces sur le sujet de la transition. Et Madame SAADI l'a dit également, l'industrie, l'économie, c'est un enjeu majeur pour cette transition. Nous y sommes très attentifs. Cela doit se faire dans nos laboratoires de recherche. Cela doit se faire avec les entreprises. Elles y sont prêtes, mais il faut maintenant agir et les accompagner sans les montrer du doigt.

La diversification également, vous avez raison, c'est un enjeu majeur. Et enfin, la réindustrialisation, vous l'avez dit, cela ne peut pas être contradictoire, mais il y a au fond un enjeu. On nous dit parfois que nous industrialisons trop chez nous, mais le résultat, c'est que nous importons beaucoup de très loin. Et donc, il faut entre ces deux objectifs qui ne peuvent pas être contradictoires privilégier effectivement le local. Et moi, j'y suis très favorable.

L'effondrement du niveau de l'industrie dans notre pays, depuis une cinquantaine d'années, est dramatique commence à reprendre pied aujourd'hui, mais je pense que c'est un enjeu absolument majeur et essentiel. Et je voulais sur ce point vous donner raison.

La préoccupation des entreprises, et je conclus par cela, je voudrais vraiment remercier la diversité, les compétences de nos entreprises, leur engagement dans beaucoup de filières émergentes ou anciennes. Nous avons la chance d'avoir sur notre territoire vraiment des acteurs économiques de premier plan, investis, qui ont les soucis aussi de la question de la transition écologique et qui évidemment souhaitent, eux aussi, un développement plus équilibré. Donc, je vous en remercie.

Et puis, je voudrais dire au Maire de Bègles évidemment toute notre attention sur la question de la Papeterie, mais comme sur FORD et sur d'autres sujets plus difficiles. Cela fait partie malheureusement de la vie économique aussi, de ses difficultés. Il nous faut être aux côtés des salariés dans ces moments-là, et le Président, bien entendu, fera le nécessaire avec la Métropole si nous sommes appelés. Voilà.

Merci beaucoup pour la qualité de ce débat, mes chers collègues.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Je sou mets la délibération au vote. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée. Merci.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Un point sur les dégroupements/regroupements, Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Donc nous reprenons, les regroupements.

Affaires regroupées :

- ✓ Délégation de Monsieur Alain ANZIANI : affaires n°1, 3, 4,
- ✓ Délégation de Madame Christine BOST : affaires n°8 à 12, 14, 16 à 22,
- ✓ Délégation de Monsieur Stéphane DELPEYRAT : affaires n°28 à 35,
- ✓ Délégation de Madame Véronique FERREIRA : affaires n°46 à 72,
- ✓ Délégation de Monsieur Alain GARNIER : affaires n°74, 75, 77 à 80,
- ✓ Délégation de Monsieur Bernard-Louis BLANC : affaire n°83,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-François EGRON : affaires n°84 à 86 et la 88,
- ✓ Délégation de Madame Sylvie CASSOU-SCHOTTE : affaires n°91 à 94,
- ✓ Délégation de Madame Brigitte TERRAZA : affaires n°95, 97,
- ✓ Délégation de Madame Claudine BICHET : affaires n°98 à 101,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-Jacques PUYOBRAU : affaires n°103, 104, 106, 107, 109, 113,
- ✓ Délégation de Madame Claude MELLIER : affaire n°116,
- ✓ Délégation de Madame Brigitte BLOCH : affaires n°118, 120,
- ✓ Délégation de Madame Béatrice de FRANÇOIS : affaires n°121 à 125,
- ✓ Délégation de Madame Céline PAPIN : affaire n°128,
- ✓ Délégation de Madame Andréa KISS : affaires n°130 à 147,
- ✓ Délégation de Monsieur Patrick PAPADATO : affaires n°148 à 151,
- ✓ Délégation de Madame Delphine JAMET : affaires n°152, 153,
- ✓ Délégation de Monsieur Stéphane PFEIFFER : affaires n°154, 156,
- ✓ Délégation de Monsieur Alexandre RUBIO : affaire n°157,
- ✓ Délégation de Madame Isabelle RAMI : affaires n°160 et 161,

✓ Délégation de Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH : affaires n°24 et 25.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Alors, sur ces délibérations, qui souhaitent la parole ? Monsieur PUJOL.

M. Patrick PUJOL : Merci Monsieur le Président. Juste pour vous dire que les élus de Villenave-d'Ornon s'abstiendront sur la 95 et la 97 et normalement la 96 quand elle sera présentée. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Oui, en ma qualité de Président de Metpark, je ne prendrai pas part au vote sur la 123 et la 124.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH ?

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Bonjour Monsieur le Président, je voudrais vous dire que pour des raisons professionnelles, je ne participerai pas au vote sur la 35.

Sur la délibération 79, s'abstiennent Anne LÉPINE, Sylvie JUQUIN, Bastien RIVIÈRES, Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Isabelle RAMI et Laure CURVALE.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur POUTOU ? J'imagine que vous avez des observations sur les délibérations ?

Philippe POUTOU : Oui. Je ne sais pas comment je vais faire parce que cela a bougé. C'est un peu regroupé/dégroupé. Je ne sais pas comment je fais. Je vais rater des votes, là, non ? Parce que là, en fait, la partie regroupée, c'est toute la dernière partie, alors ? C'est cela ? Vous voulez que je vous lise ou je communique....

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Oui, le plus simple Monsieur POUTOU, c'est que vous communiquiez au secrétariat les délibérations que vous voulez voter et celles que vous ne voulez pas voter.

Philippe POUTOU : Oui, je vois avec le service là-bas.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Tout à fait. C'est la meilleure méthode.

M. Philippe POUTOU : Ça marche !

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur LAMARQUE.

M. Gwenaël LAMARQUE : Je ne prendrai pas part au vote sur la délibération 128. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Bien. **Monsieur ROSSIGNOL-PUECH**.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui, sur la 79, j'ai oublié, **Monsieur CUGY** s'abstient également.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur ESCOTS**.

M. Olivier ESCOTS : Oui, c'est pour annoncer les votes contre sur toutes les délibérations concernant les VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement). Il y en a 15. Donc, je peux faire passer les numéros des délibérations aux services.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Quelqu'un d'autre veut intervenir ? Non, plus personne ? Pas d'autres observations ?

Sous ces réserves, ces délibérations sont considérées comme adoptées. Ah, pardon, pardon. Oui, **Monsieur PFEIFFER**.

M. Stéphane PFIEFFER : Je n'ai pas pu vérifier si elles étaient dans la liste ou pas, mais NPV (non-participation au vote) sur 110 et 111, si elles sont dans les délibérations qui viennent d'être citées.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Oui, c'est noté. Pas d'autres considérations ? Je n'en vois pas. Donc, sous ces réserves, les délibérations sont adoptées. Merci.

M. ANZIANI

(n°1) Composition de la commission d'appel d'Offres - Modification de la délibération n° 2021/431 - Décision - Autorisation

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

M. ANZIANI

(n°2) Modalités spécifiques du vote électronique - Insertion d'une annexe au Règlement intérieur du Conseil de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

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

M. ANZIANI

(n°3) Représentations de Bordeaux Métropole au sein de divers organismes - Désignation des représentants

Unanimité Désignations effectuées

M. ANZIANI

(n°4) Liste des arrêtés pris par le Président - Communication

Communication effectuée

Mme BOST

(n°8) Bordeaux - Cession - Mise en vente par adjudication d'un bien sis 53 rue de Lescure à Bordeaux - Parcelle cadastrée IW 159 - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°9) Bordeaux - Projet d'aménagement de la rue Emile Peynaud reliant les rues Surson et Chantecrit dans l'îlot Dupaty - Emplacement réservé T2037 - Acquisition auprès de la Société par actions simplifiée (SAS) Fradin d'un détachement de 427 m² environ du parking de l'immeuble Le Concorde - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°10) Le Bouscat - Avenue Georges Clémenceau. Echange foncier avec soulte entre Bordeaux Métropole et Gironde Habitat - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°11) 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

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°12) BEGLES - Zone d'aménagement concerté (ZAC) ' Quartier de la Mairie ' - Compte rendu d'activité au concédant(CRAC) 2020 - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°14) Bordeaux - Allée de Boutaut - Déclassement par anticipation d'une emprise de 23m² environ supportant un poste de transformation électrique à détacher de la parcelle SY 36 - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°16) Eysines - 6 rue Jean Tougne & 7 place de la République - Cession d'un terrain à la Société civile immobilière (SCI) JEBS - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°17) Bègles - Mise en vente par adjudication d'un bien, sis 18 rue Marcel Sembat - Parcelle cadastrée AE173 - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°18) Bordeaux - Allée de Boutaut - Cession d'un terrain de 8 632 m2 environ au groupe Capelli dans le cadre de l'implantation du futur siège de la CPAM de la Gironde - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°19) Bordeaux - 46 quai de Brazza -Acquisition de la parcelle AF 186 appartenant au Groupement d'intérêt économique (GIE) de la Gare routière de Bordeaux Brazza - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°20) BRUGES - Parcelles AK 153 et AK 154 situées Chemin de la Hutte - Propriété des conjoints COCAGNE HUGODOT - Acquisition - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°21) Ambarès-et-Lagrave - Instauration d'un Périmètre de prise en considération (PPC) - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BOST

(n°22) Ambarès-et-Lagrave - Création d'une Zone d'aménagement différé (ZAD) métropolitaine - Secteur de la gare de La Grave - Décision -Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

M. ROSSIGNOL-PUECH

(n°24) Définition et mise en œuvre d'une enquête "cordon" sur le mode routier sur le territoire girondin - Convention de coopération - Adhésion - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

M. ROSSIGNOL-PUECH

(n°25) Subvention de fonctionnement 2021 à la société Autocool - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

M. DELPEYRAT

(n°28) Bordeaux - Opération d'intérêt national (OIN) Bordeaux Euratlantique - Opération Partedis - Modification de l'article 7 du cahier des charges de l'ancien lotissement ' Cité Maussacré ' - Boulevard Jean-Jacques Bosc et rue Léon Jouhaux - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. DELPEYRAT

(n°29) Fonds CNC - Subvention - Renouvellement l'année 2021 de la convention de coopération pour le cinéma et l'image animée et de la convention d'application financière de cette convention - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DELPEYRAT

(n°30) SAINT MEDARD EN JALLES - Zone d'aménagement économique ' Galaxie 4 ' - Compte rendu financier et d'activités (CRFA) 2020 - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. DELPEYRAT

(n°31) Instauration d'une Taxe d'aménagement majorée (TAM) sur le périmètre de projet d'opération d'aménagement Bordeaux Aéroport Hippodrome (BAH) - Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. DELPEYRAT

(n°32) SOFILM - Subvention complémentaire 2021 - Convention - Décision -Autorisation

Unanimité

M. DELPEYRAT

(n°33) SPL Aéroport - Rapport administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article 1531-1 du Code Général des Collectivités Territoriales - Rapport 2021 - Exercice 2020 - Information du Conseil Métropolitain

Communication effectuée

M. PUYOBRAU

(n°34) Société bordelaise des équipements publics d'expositions et de congrès (SBEPEC), rapport administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1531-1 du code général des collectivités territoriales - information du Conseil métropolitain - rapport 2021 - exercice 2020 - information du conseil métropolitain.

Communication effectuée

M. DELPEYRAT

(n°35) SEML Route des lasers - Projets de développement et plan d'affaires - Pacte d'actionnaires - Transformation de l'avance en compte courant d'associé métropolitain en parts sociales - remboursement de l'avance en trésorerie métropolitaine - Prise de participation au capital du centre technologique NOBATEK - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Ne prend pas part au vote : Monsieur SALLABERRY

M. DELPEYRAT

(n°37) Soutien à l'Université Bordeaux Montaigne pour l'enseignement du français langue étrangère aux réfugiés et demandeurs d'asile - Subvention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DELPEYRAT

(n°38) LE HAILLAN - Zone d'Aménagement Economique ' 5 Chemins ' - Compte rendu financier et d'activité (CRFA) 2020- Avenant au traité de concession - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

M. DELPEYRAT

(n°41) Rapport des administrateurs de la SEML Route des Lasers (Rdl)- Rapport 2021 Exercice 2020 - Au titre de l'article L.1524-5 du Code Général des Collectivités Territoriales - Information du Conseil métropolitain

Communication effectuée

M. DELPEYRAT

(n°42) Association Carrefours pour l'emploi - Soutien de Bordeaux Métropole à l'organisation de l'événement Carrefours pour l'emploi Bordeaux Métropole le 25 novembre 2021 au Hangar 14 à Bordeaux - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

M. DELPEYRAT

(n°43) Marché d'intérêt national de Bordeaux Brienne - Modification de l'enceinte du marché - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°46) MARTIGNAS-SUR-JALLE - SA d'HLM NOALIS - Charge foncière et acquisition en VEFA de 20 logements collectifs locatifs, avenue du Colonel Bourgoïn - Emprunts d'un montant total de 2 334 702 euros, des types PLAI, PLUS 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°47) LORMONT - SA d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 86 logements collectifs locatifs, 2, rue Banlin, opération "Les Berges de Lissandre" - Emprunts d'un montant total de 11 328 512 euros, des types PLUS, Booster et PHB 2.0, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme FERREIRA

(n°48) Exercice 2021 - Créances irrécouvrables - Admissions en non-valeur - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme FERREIRA

(n°49) BORDEAUX - Aquitanis, OPH Métropolitain - Charge foncière et acquisition dans le cadre d'une VEFA de 38 logements collectifs locatifs sociaux, sis, opération Tribéqua phase 1 bis, rue d'Armagnac - Emprunts d'un montant global de 5 735 800 euros des types PLAI, PLUS et PHB 2.0 auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU

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

Mme FERREIRA

(n°50) MERIGNAC - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 8 logements collectifs locatifs, avenue de la Marne - Emprunts d'un montant total de 1 112 149 euros, des types PLAI, PLUS 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°51) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 18 logements collectifs locatifs, 16-18, avenue Jean Monnet - Emprunts d'un montant total de 1 844 371 euros, des types PLAI, PLUS, PLS, CPLS, 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°52) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM Immobilière Atlantic Aménagement - Acquisition en VEFA de 4 logements individuels locatifs sociaux, 32 rue Fernand Soors- Emprunts des types PLAI, PLUS, Booster et PHB 2.0 d'un montant global de 488 902 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU

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

Mme FERREIRA

(n°53) Dotation de solidarité métropolitaine 2021 - Ajustement 2021 (complément) - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°54) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 17 logements individuels locatifs, rue Blaise Cendrars - Emprunts d'un montant total de 2 291 115 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°55) BORDEAUX - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction d'une résidence d'accueil de 25 logements collectifs locatifs, 22, rue du Professeur Timothée Piéchaud - Emprunts d'un montant total de 1 751 770 euros, de type PLAI, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme FERREIRA

(n°56) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA d'un logement collectif locatif, 107, avenue des Pyrénées - Emprunts d'un montant total de 81 427 euros, des types PLUS 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°57) MARTIGNAS-SUR-JALLE - SA d'HLM ERILIA - Charge foncière et acquisition en VEFA de 13 logements locatifs, dont 9 individuels et 4 collectifs, rue Georges Clémenceau - Emprunts d'un montant total de 1 878 332 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°58) Efficacité énergétique des écoles - Appel à projet Merisier - Demande de financement - Signature de convention - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme FERREIRA

(n°59) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 14 logements collectifs locatifs, rue du Capitaine Gilles, résidence "Caudalie" - Emprunts d'un montant total de 1 324 888 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) BLANQUEFORT - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 27 logements collectifs locatifs, rue de la Plantille, résidence "Olia" - Emprunts d'un montant total de 3 128 225 euros, des types PLAI, PLUS, PLS, CPLS, 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°61) Régime de fiscalité professionnelle unique - Dotation de solidarité métropolitaine prévisionnelle pour 2022 - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°62) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM VILOGIA - Charge foncière et acquisition en VEFA de 31 logements collectifs locatifs, 70, avenue Mirieu de Labarre - Emprunts d'un montant total de 4 066 986 euros, des types PLAI, PLUS, PLS, CPLS, 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°63) Fixation des Tarifs et Redevances des Services Publics pour 2022 - Décision - Adoption

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°64) EYSINES - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 4 logements individuels locatifs, rue Gabriel Moussa - Délibération annulant et remplaçant la ligne de prêt n° 5286440 de 26 000 euros, de type PHB 2.0, figurant dans le contrat de prêt n° 102718 contracté 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°65) PAREMPUYRE - Aquitanis, OPH Métropolitain - Charge foncière et acquisition en VEFA de 6 logements individuels locatifs sociaux, sis, Les Villas Pourpres, 25-27 rue de Crébadin - Emprunts d'un montant global de 1 039 136 euros des types PLAI, PLUS et PHB 2.0 auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU

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

Mme FERREIRA

(n°66) AMBES - Aquitanis, OPH Métropolitain - Charge foncière et acquisition en VEFA de 11 logements collectifs locatif sociaux, sis, Ilot Montesquieu, 3 rue Montesquieu - Emprunts d'un montant global de 1 219 790 euros des types PLAI, PLUS et PHB 2.0 contractés auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU;

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

Mme FERREIRA

(n°67) Exercice 2021 - décision modificative n°2 du budget principal et budgets annexes - adoption

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°68) Adoption du budget 2022 - ouverture des crédits provisoires d'investissement dans le cadre de l'article L.1612-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT)- Décision - Autorisation

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°69) BORDEAUX - SCCV Le Jardin Suspendu - Charge foncière et construction en habitat participatif de 5 logements collectifs destinés à la location accession, Quai de Brazza, 7 rue Jeanne Lanvin - Emprunt de type PSLA d'un montant de 917 073 euros à contracter auprès du Crédit Agricole d'Aquitaine - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme FERREIRA

(n°70) BORDEAUX - SA d'HLM Immobilière Atlantic Aménagement - Acquisition en VEFA de 28 logements collectifs locatifs sociaux, Tour Hypérion, ZAC Saint-Jean Belcier - Emprunts des types PLAI, PLUS, Booster et PHB 2.0 d'un montant global de 3 177 326 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

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

Mme FERREIRA

(n°71) Pacte financier et fiscal de solidarité métropolitain - Prorogation du pacte jusqu'en 31 décembre 2022 - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme FERREIRA

(n°72) BORDEAUX - SA d'HLM DOMOFrance - Charge foncière et construction de 86 logements collectifs locatifs, 5, rue Achard/2 et 4, rue Blanqui - Emprunts complémentaires d'un montant total de 1 576 660 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. GARNIER

(n°74) Economie sociale et solidaire (ESS) - Soutien métropolitain en investissement immobilier 2021-2022 à Clairsienne pour les Maisons de l'Ars à Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. GARNIER

(n°75) Economie sociale et solidaire - Soutien de Bordeaux Métropole en fonctionnement à l'association Le Garage moderne - Plan d'actions 2021 - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. GARNIER

(n°77) Mois de l'économie sociale et solidaire 2021 - Remise des 3 prix "Coup de coeur de l'initiative sociale et solidaire" par Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. GARNIER

(n°78) Emmaüs Aquitaine - Aide en fonctionnement 2021 de Bordeaux Métropole au titre de la solidarité pour les associations d'utilité publique - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Ne prend pas part au vote : Madame TERRAZA

M. GARNIER

(n°79) Ouvertures dominicales des commerces de détail - Avis conforme de Bordeaux Métropole sur les dérogations au repos dominical prévues par les communes pour l'année 2022 - Décision - Autorisation

Majorité
Abstention : Madame CASSOU-SCHOTTE,
Madame RAMI, Monsieur CUGY, Madame
CURVALE, Madame JUQUIN, Madame LEPINE,
Monsieur RIVIERES
Contre : Madame MELLIER, Madame ANFRAY,
Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS,
Monsieur POUTOU

M. GARNIER

(n°80) Ville de Carbon-Blanc - Soutien à l'économie de proximité - Participation de Bordeaux Métropole à la réalisation d'études de diagnostic et de programmation commerciale du centre-ville - Subvention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. BLANC

(n°83) Prise en charge des cotisations à l'ordre des architectes - Décision - Autorisation

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

M. EGRON

(n°84) RIFSEEP (Régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel) 2021 - Actualisation - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. EGRON

(n°85) Réorganisation de la Direction générale du développement économique - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. EGRON

(n°86) Création de la Direction Territoire d'avenir, Territoire en coopération - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. EGRON

(n°88) Approbation d'un protocole d'accord transactionnel avec la Société ILD - Décision - Autorisation de signature

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme CASSOU-SCHOTTE

(n°91) Désignations du directeur et du directeur adjoint de la régie du service public de l'assainissement non collectif de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés Désignation effectuée
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme CASSOU-SCHOTTE

(n°92) Exercice 2020 - Présentation des rapports annuels de l'eau potable et de l'assainissement et des comptes administratifs des syndicats mixtes dont Bordeaux Métropole est adhérente - SIAO (Syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable) de Carbon Blanc et SIAEA (Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement) de Saint-Jean-d'Ilac - Martignas-sur-Jalle - Information

Communication effectuée

Mme CASSOU-SCHOTTE

(n°93) Exercice 2020 - Présentation des rapports annuels et des comptes administratifs des syndicats mixtes dont Bordeaux Métropole est adhérente - Information

Communication effectuée

Mme CASSOU-SCHOTTE

(n°94) Convention de délégation de maîtrise d'ouvrage entre Bordeaux Métropole et le Département de la Gironde relative aux travaux d'extension des réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales situés Allée de la Garenne au Haillan - Décision - Autorisation

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

Mme TERRAZA

(n°95) Financement de la mutualisation - Forfait de charges de structures - Evolution

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Madame BONNEFOY, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL**

Mme TERRAZA

(n°97) Mutualisation - Révisions du niveau de services 2020-2021 et remboursements entre communes et Bordeaux Métropole liés à la mutualisation - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Madame BONNEFOY, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL**

Mme BICHET

(n°98) Service public de chauffage urbain - Rapport 2020 sur le prix et la qualité du service - Information et avis

Communication effectuée

Mme BICHET

(n°99) Bordeaux - Concession de services avec travaux portant délégation de service public pour l'exploitation du réseau de chauffage urbain du Grand Parc - Approbation du choix du délégataire et du contrat de délégation - Décision

**Majorité
Contre : Monsieur POUTOU**

Mme BICHET

(n°100) Concession de services avec travaux portant délégation de service public pour l'exploitation du réseau de chauffage urbain des Hauts de Garonne - Avenant 2 - Adoption

**Majorité
Contre : Monsieur POUTOU**

Mme BICHET

(n°101) Rénovation énergétique de l'habitat - Convention de mise à disposition des outils SITERRE et CASBA - Décision - Autorisation

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

M. PUYOBRAU

(n°103) Incité - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du code - Rapport 2021 - Exercice 2020 - Information

Communication effectuée

M. PUYOBRAU

(n°104) Bordeaux Métropole Aménagement (BMA) - rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code Général des Collectivités Territoriales - rapport 2021 - exercice 2020 - information

Communication effectuée

M. PUYOBRAU

(n°106) Accord préalable à la participation à la Société anonyme coopérative d'intérêt collectif pour l'accèsion à la propriété (SACICAP) PROCIVIS Nouvelle Aquitaine et à la SCIC Les Détrivores par Aquitanis - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°107) Association Union régionale habitat jeunes (URHAJ) Nouvelle-Aquitaine - Subvention de fonctionnement 2021 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°109) Quartier du Burck à Mérignac et Pessac : Lancement de 3 Opérations programmées d'amélioration de l'habitat sur les copropriétés dégradées des Géraniums, Hélio tropes et Iris - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°113) Convention de financement Caisse des dépôts et consignations (CDC) / Bordeaux Métropole suite à l'appel à projet "défis cartes blanches" du projet "Femmes victimes de violences" porté par l'Association Solinum - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme MELLIER

(n°116) Parempuyre - Convention de financement avec SNCF Réseau pour l'étude et les travaux du franchissement du passage à niveau (PN18) rue de Landegrand - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BLOCH

(n°118) Société d'encouragement de bordeaux - Hippodrome du Bouscat - Subvention d'équipement pour des travaux d'amélioration - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme BLOCH

(n°120) Présentation du rapport annuel d'activités de la grande salle de spectacles Arkea Arena pour l'exercice 2020 - Information

Communication effectuée

Mme DE FRANÇOIS

(n°121) Réalisation du tramway 3e phase - Construction du parc de stationnement Beaujon à Bordeaux - Quitus à Parcub - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme DE FRANÇOIS

(n°122) Protocole transactionnel - Marchés de transports scolaires n° 2015-0082 R et 2015-0083 R - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme DE FRANÇOIS

(n°123) Parcs de stationnement - Mises en affectation à la Régie METPARK - Parc de stationnement Beaujon et Local lot 264 situé au sein du parc de stationnement Front du Médoc - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur DUPRAT,
Monsieur S. MARI

Mme DE FRANÇOIS

(n°124) Régie métropolitaine METPARK - Parcs de stationnement et Fourrière - Représentation légale de la Régie et actualisations - Modification des statuts - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur DUPRAT,
Monsieur S. MARI

Mme DE FRANÇOIS

(n°125) Concession de service d'exploitation des abris voyageurs du réseau de bus de Bordeaux Métropole - Choix du candidat retenu - Décision

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Mme PAPIN

(n°128) Subvention de la Maison de L'Europe Bordeaux Aquitaine - Décision - Autorisation

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur
LAMARQUE

Mme KISS

(n°130) Le Bouscat - Libération Centre-Ville - Compte rendu financier et d'activités année 2020 - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°131) Programme Habiter, s'épanouir - MERIGNAC - Secteur Marne - Compte-rendu financier et d'activités 2020 (CRFA), avenant n°3 au traité de concession et avenant n°3 à la convention d'avance de trésorerie - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°132) Programme Habiter, s'épanouir - Mérignac - Secteur Soleil/Chemin Long -Compte-rendu financier et d'activités 2020 (CRFA) - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°133) Le Haillan - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Cœur de Ville - Compte rendu financier et d'activités année 2020 - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°134) Pessac - Opération d'aménagement ' Le Pontet Sud ' - Compte Rendu Financier 2020 (CRF) - Bordeaux Métropole et La Fabrique de Bordeaux Métropole - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Madame BOST, Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°135) Bruges - Opération d'aménagement "Petit Bruges" - Compte-rendu financier et d'activité (CRFA) 2020 - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°136) Bordeaux - Requalification des quais ' Queyries - Brazza - Chaigneau ' entre la rue Reignier et le boulevard André Ricard - Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°137) **Projet de voirie sur artigues pres bordeaux - Poursuite de l'amenagement d'une voie verte sur l'avenue du perigord entre la rue aime cesaire et l'itep hirondelle - Novembre 2021 - Confirmation de decision de faire - Approbation**

Unanimité

M. DELPEYRAT

(n°138) **Mérignac - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles - Boulevard technologique - Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique - Evaluation environnementale du projet - Enquête environnementale du projet - Approbation - Décision - Autorisation**

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°139) **Aménagement de la rue Frédéric Sévène en faveur des modes doux entre la Route de Toulouse et le Giratoire Peydavant/Lamartine à Talence - Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation**

Unanimité

Mme KISS

(n°140) **Bouliac - Requalification de la Route de Latresne entre le Pont de Bouliac (allée de Sylvestre) et le giratoire des Quatre Murs ainsi qu'une partie du Chemin de la Matte - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Décision - Autorisation**

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°141) **Convention de co-maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage sur la RD 113/RD 10 - Décision - Autorisation**

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°142) **Bègles - Gradignan - Projet de voirie - Contrat de co-développement n°5- Confirmation de décision de faire - Approbation - Décision - Autorisation**

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°143) **Saint-Médard-en-Jalles - avenue Léon Blum (entre la rue Alexis Puyo et l'avenue Anatole France) - novembre 2021 - Confirmation de décision de faire - Approbation - Décision - Autorisation**

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°144) Saint-Aubin de Médoc - Aménagement de la route de Mounic (section comprise entre l'allée du Pas de la Tourte et l'entrée de ville Nord) - Fiche Action C053760014 du CODEV 5 (2021-2023) - Eclairage public - Fonds de concours - Décision - Convention - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°145) Bruges - Aménagement de la rue du Réduit (section comprise entre les rues Andron et Malraux) - Fiche Action C050750029 du CODEV 5 (2021-2023) - Eclairage public - Fonds de concours - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°146) Gertrude - rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du code général des collectivités territoriales - rapport 2021 - exercice 2020 - information

Communication effectuée

Mme KISS

(n°147) Fonds d'intérêt communal (FIC) pour la période 2021-2026 - Calage de la programmation - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. PAPADATO

(n°148) Périmètre de Protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PEANP) des Jalles - Demande de lancement de l'étude de préfiguration de la modification du périmètre au Département de la Gironde - Participation financière de Bordeaux Métropole à l'étude de préfiguration - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PAPADATO

(n°149) Lormont - Manifestation Les Bucoliques 2021 - contrat de co-développement 2018-2021 - Subvention de fonctionnement 2021 - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PAPADATO

(n°150) Villenave d'Ornon - Transhumance urbaine 2021 - Contrat de co-développement 2018-2021 - Subvention de fonctionnement 2021 - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PAPADATO

(n°151) Groupement d'intérêt public Grand projet de villes Rive droite (GIP-GPV) - Subvention de fonctionnement 2021 - Mise en place et animation du PAT Rive Droite et du programme de recherche QualipSO

Unanimité

Mme JAMET

(n°152) Rapport d'activités Inolia portant sur l'exécution de la délégation de service public du réseau haut débit en 2020 - Avis

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme JAMET

(n°153) Convention relative à l'usage des supports des réseaux publics de distribution d'électricité basse tension et haute tension aériens, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de communications électroniques - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

M. PFEIFFER

(n°154) Bordeaux Métropole - Reconduction d'une tarification exceptionnelle des aires d'accueil des gens du voyages durant la période hivernale - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PFEIFFER

(n°156) Projet de chantier-formation et d'habitat temporaire pour des jeunes de 18 à 25 ans, en difficultés sociales, sur le Domaine Près de Saint Leu à Artigues-près-Bordeaux - Décision - Autorisation

Unanimité

M. RUBIO

(n°157) Plans de prévention des risques technologiques d'Ambès nord et d'Ambès sud - Conventions de mise en œuvre et de gestion des travaux sur logements - Avenant - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme RAMI

(n°160) Association Unis-Cité 2021/2022 - Subvention de fonctionnement, complément de bourse et mise à disposition - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme RAMI

(n°161) Maison métropolitaine des mobilités alternatives (MAMMA) - Prêt gratuit de vélo - Pénalités - Remise gracieuse - Décision - Autorisation

Unanimité

On reprend la suite des débats.

Mme Claude MELLIER : La reprise du débat concerne donc Monsieur TOUZEAU : « Transport par câble entre Lormont / Cenon et Achard – Ouverture concertation – Décision – Autorisation. »

M. TOUZEAU

(n°82) Transport par câble entre Lormont / Cenon et Achard - Ouverture concertation - Décision - Autorisation

M. Jean TOUZEAU présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur MARI, Monsieur FEUGAS, Monsieur ÉGRON, Monsieur PUYOBRAU. Mais attendez, on va commencer par Monsieur MARI.

M. Stéphane MARI : À défaut de me voir, on m'entend, c'est bien. Cette délibération appelle de la part de notre groupe plusieurs remarques.

Tout d'abord, la méthode. Nous avons voté, en septembre dernier, la nouvelle stratégie des mobilités de Bordeaux Métropole. La fiche intitulée « Faisabilité d'un transport par câble – Poursuite des études de Bordeaux Métropole » faisait état, je cite, « *une seconde étude, actuellement en cours, vise à approfondir les conditions de contrainte et d'insertion des tracés des secteurs centre et Sud, à préciser les impacts, les estimations des coûts et les éléments socioéconomiques, les bilans carbone* ». Aujourd'hui, on nous demande de nous prononcer sur une ouverture à la concertation sur la base des résultats de cette étude dont nous n'avons pas encore eu connaissance en commission à part dans la presse, voir l'article du SUD-OUEST du 17 novembre qui précise que le journaliste a pu consulter une note interne de Bordeaux Métropole.

La rapidité à laquelle vous mettez sur le projet de la concertation montre bien que la volonté politique fait tout. Nous souhaiterions que cette volonté soit de même nature sur d'autres dossiers comme celui du logement social, par exemple.

Sur le fond ensuite, si nous croyons à la nécessité d'améliorer la situation entre les deux rives, plusieurs réflexions nous viennent à ce stade du dossier.

Tout d'abord, il faut rappeler que le téléphérique urbain comporte des atouts évidents : vitesse commerciale, temps de parcours compétitifs, sécurité du système, un excellent bilan carbone, une emprise au sol réduite, comme vous l'avez explicité. Cependant pour qu'il soit efficace, il doit être coordonné avec l'ensemble des projets stratégiques qui vont voir le jour sur notre Métropole.

Un exemple, si on prend le point de départ/terminus Rive Droite, la liaison Buttinière/Lissandre est celle qui semble avoir le moins d'impact environnemental. Cependant, pour éviter une saturation du parking de la Buttinière, cette liaison est conditionnée par deux autres projets que sont le parking intermodal sur Artigues, la liaison de bus direct jusqu'à Buttinière avec la neutralisation d'une voie de circulation sur la N89 aux bus et covoiturage.

Deuxièmement, nous sommes dans l'incapacité de savoir réellement combien de passagers ce téléphérique pourra transporter. Est-ce qu'il pourra supporter le report des usagers du tram qui est saturé aux heures de pointe. Le report modal nouveau provenant de la création de nouvelles intermodalités et l'attractivité touristique qu'engendrera ce nouveau mode de transport. De plus, la capacité dépendra de la vitesse du câble, du nombre et de la capacité des cabines et des

conditions d'embarquement et de débarquement, éléments que nous ne connaissons pas aujourd'hui.

Troisièmement, il est difficile de définir les ratios d'investissement par kilomètre, car encore une fois, le coût dépendra des choix techniques qui nous sont inconnus à ce jour.

Enfin, quand on regarde les nombreux projets qui ont été avortés en France métropolitaine suite à la concertation, l'acceptabilité du projet est loin d'être gagnée surtout si l'on rajoute notre spécificité bordelaise d'être une ville inscrite dans la liste du patrimoine mondial de l'Unesco (United nations educational, scientific and cultural organization) avec une zone d'attention primordiale qui s'étend au-delà de Bordeaux centre et qui comprend notamment les villes de Cenon et de Lormont.

Pour conclure, cette concertation nous paraît prématurée en l'état des informations officielles dont nous disposons, nous nous abstenons donc, et comme je suis caché un petit peu par la végétation, je vous informe par avance que j'interviendrai aussi sur les deux prochaines délibérations. Merci beaucoup.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur FEUGAS**.

M. Jean-Claude FEUGAS : Le groupe des Élus communistes tient à apporter son appréciation accompagnée d'une argumentation permettant le débat sur un sujet éminemment d'actualité dans notre Métropole avec les diverses possibilités de modes de transport permettant l'amélioration sensible des déplacements.

Le sujet du désenclavement de la Rive Droite est d'une importance première avec les atouts possibles de développement tant humains que sociaux et économiques, certes, déjà connus depuis plusieurs années, mais dont la prise en compte n'était pas à la hauteur nécessaire.

Cette nouvelle mandature veut que ces divers enjeux soient à l'étude et cela doit être le cas avec les élus, Vice-Présidents ou délégués en responsabilité sur la Rive Droite.

Aujourd'hui, il nous est proposé l'ouverture d'une concertation pour une ligne de transport par câble avec des lieux de départ et d'arrivée prédéterminés, avec une étude de faisabilité réalisée par nos services métropolitains.

Le groupe communiste est favorable à ce type de transport innovant dans notre Métropole, mais s'interroge sur la pertinence du choix de ce tracé et veut émettre son avis.

La question des tracés doit, à notre avis, rester ouverte afin de bien étudier toutes les possibilités et aussi les obstacles qui existent. D'autre part, on le sait, d'autres tracés ont été évoqués dans une première phase. S'ils ont été écartés pour ce premier transport par câble, il nous semble qu'à l'avenir, ils peuvent trouver une certaine pertinence.

Par ailleurs, il est mentionné dans le paragraphe « Contextes et enjeux » du rapport que tous les modes de transport pour le franchissement du fleuve se sont multipliés ces dernières années.

Cette phrase est à moduler, car si le fleuve, je cite, « *est particulièrement large, marque une fracture et que la topographie est handicapante pour les déplacements* », je veux apporter et renouveler ici une proposition que j'ai déjà formulée particulièrement dans le cadre des mobilités et de la DSP Transports actuellement en négociation. Cette proposition s'appuie sur l'utilité première du fleuve pour des déplacements courts, rapides avec des traversées étudiées,

concertées et positionnées sur des fréquences aux heures de pointe pour relier domiciles et bassins d'emploi sur la Rive Gauche, mais aussi un retour sur la Rive Droite.

Je ne développe pas davantage ce sujet, mais je reste disponible pour aborder cette perspective liée à la nécessité de ce transport fluvial qui existe dans d'autres villes et qui n'apparaît pas pour notre Métropole prise en compte à la hauteur des enjeux de la mobilité. Certes, un investissement global est à faire pour des pontons à rénover ou à créer, des embarcations adaptées à ce type d'usage sont nécessaires ainsi que leur pilote compétent pour le fleuve, mais notre collectivité ne peut rester frileuse dans ce domaine. Elle se doit d'être innovante dans de nouvelles possibilités tels le téléphérique et autres moyens adaptés à notre vision métropolitaine de déplacement modernisé.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ÉGRON.

M. Jean-François EGRON : Merci Monsieur le Président. C'est un très bon dossier qui a été présenté par Jean TOUZEAU et je l'en remercie. Il y a un enjeu de désenclavement, Jean TOUZEAU l'a évoqué, la situation actuelle en termes de circulation aussi. C'est un enjeu qui concerne les trois villes, Bordeaux si on prend le couloir que Jean a évoqué, Cenon et Lormont.

Je voudrais en évoquer la culture, le tourisme. Sur la culture, de quoi parle-t-on en termes d'espace ? Le Rocher de Palmer, 250 000 personnes par an. Futur cinéma du Château de Palmer, plusieurs dizaines de milliers, les multiples festivals sur ce secteur, les lycéens, les collégiens, au niveau départemental, niveau régional qui viennent là. La Food factory, un projet innovant et singulier en matière d'ESS. Et puis, de très nombreux habitants de nos deux communes, mais notamment à Cenon, les 2/3 de la population longent le Parc de Palmer. Jean parlait des deux communes, c'est bien les deux communes qui doivent porter ce déplacement, mais voilà la situation globale.

C'est donc autant d'atouts qui plaident en faveur d'une action nécessaire et proche, pour une nouvelle offre de déploiement, bénéfique aussi pour la ligne A de tram qui est saturée dès nos communes et pour les habitants de nos communes, et plus largement évidemment sur le plan de la Métropole au vu du rayonnement culturel que j'évoquais tout à l'heure. Voilà, merci Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PUYOBRAU.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, merci Monsieur le Président. Je voudrais, à mon tour, apporter une réflexion et profiter de ce projet de délibération porté par Jean TOUZEAU pour aborder effectivement le phénomène de la mobilité sur la Rive Droite.

Alors, comme sur la délibération précédente portée par Stéphane DELPEYRAT, moi, je me réjouis de l'ensemble des dispositifs qui sont susceptibles d'apporter du développement économique sur la Rive Droite dont, comme vous le savez, nous avons bien besoin.

Tous les éléments qui sont susceptibles d'améliorer la mobilité, effectivement, sont de nature à me satisfaire et à satisfaire nos concitoyens. C'est pour cela d'ailleurs que je soutiens tout à fait, avec un grand optimisme, ce nouveau mode de transport que nous a présenté Jean et qui desservira et la Rive Droite et la Rive Gauche bien entendu. Mais je voudrais que l'on resitue effectivement la mobilité dans le contexte à venir de la Rive Droite. Cela a été évoqué par Jean-François ÉGRON à l'instant, par Jean aussi. C'est effectivement la densité de population qui va

arriver sur la Rive Droite au regard des zones de projet que sont la ZAC (Zone d'aménagement concerté) des Quais de Floirac, que sont OIN (Opération d'intérêt national), que sont les Quais de Garonne sur Brazza et Niel. C'est environ 40 000 personnes supplémentaires qui, dans les 5 à 10 ans à venir, seront présentes sur cette partie-là de la Rive Droite.

Je souhaiterais effectivement, et cela a été d'ailleurs voté dans le cadre de notre dernière intervention en Conseil relative au schéma des mobilités, que nous soyons très vigilants, car à la sortie, à la réalisation du pont Simone Veil, la voie Eymet soit dotée effectivement d'un transport en site propre qui permettra de boucler de pont à pont une circulation sur la Rive Gauche et la Rive Droite, permettant à ces populations qui vont venir s'installer de pouvoir bénéficier d'un transport en site propre susceptible de correspondre à leurs attentes, car, si, effectivement nous tardions trop à réaliser le volet de transport en site propre de la voie Eymet à la sortie du pont Simone Veil, c'est-à-dire fin 2024, je crois que nous assisterions très rapidement à une thrombose qui ne serait pas de nature à faciliter la vie de nos concitoyens sur la Rive Droite. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, mes chers collègues, cette délibération est compliquée. Elle est extrêmement compliquée parce qu'elle pose une bonne question, mais nous considérons qu'elle n'apporte pas une bonne réponse.

La liaison Rive Droite-Rive Gauche est essentielle, et je vais vous dire en toute modestie et en toute sincérité : « Nous ne l'avons pas correctement traitée dans les dernières mandatures. » Dire l'inverse serait mentir, et vous savez combien je suis attaché au fait de reconnaître quand on a fait des erreurs. On a bien traité Rive Droite-Rive Gauche, mais on n'a pas pensé forcément suffisamment à la Presqu'île. Le tramway a traversé. On a fait un franchissement. On en a fermé un autre aux voitures. Des choses ont été faites, mais on n'a pas regardé d'une manière globale cette traversée, et notamment au-delà des communes de Bordeaux Métropole puisque la centralité que l'on représente va bien au-delà. S'agissant des gens d'au-delà de la Métropole passant par chez nous pour se rendre sur la Rive Gauche, on leur a apporté des solutions qui ne leur convenaient pas. Pourquoi ? Parce que ces personnes qui prennent leurs voitures tous les jours, la chose la plus réhabilitaire pour eux, c'est ce que l'on appelle la « rupture de charge ». Et d'ailleurs, on a réussi un exemple frappant, le car Créon-Bordeaux. Pourquoi a-t-il un grand succès ? C'est parce que de la place de la Prévôté à Créon jusqu'à la place de la République à Bordeaux, il n'y a pas de rupture de charge. Et les 800 voyageurs qui prennent tous les jours ce car disent : « C'est aussi bien que la voiture en étant plus tranquille. » Là, on nous propose effectivement de prendre sa voiture, de la laisser à La Buttinière, de prendre le téléphérique, de s'arrêter à Achard et de reprendre un bus après. C'est la rupture de charge. Et là, dans l'esprit des gens que l'on doit convertir, c'est un véritable frein.

Alors, les lieux qui ont été choisis, ils étaient multiples, ils sont terriblement encombrés. La Buttinière, reconnaissons-le, mes chers collègues, à 7 heures 45, c'est plein. On va l'agrandir, mais on sait très bien que cet agrandissement sera obsolète très rapidement tant la demande est forte.

De l'autre côté, côté Achard, ce n'est pas mieux. C'est un endroit très compliqué. On nous dit : « On pourra prendre le tram. » Attention, on a des périodes où aux Écluses, le tramway s'arrête quelquefois à la Cité du vin parce que l'on a du mal à pouvoir traverser. Le coût, je dis ce qui m'a été dit en commission, je n'invente pas, entre 55 et 71 millions d'euros.

Enfin, on va transporter combien de voyageurs ? 15 000 par jour. Allez, je vous accorde même 17 000 si vous voulez. C'est l'augmentation de fréquentation de la ligne A dans une année. Et puis surtout les conditions techniques parce que je me suis documenté, j'ai appelé mes collègues de la Métropole de Brest ou ceux de Toulouse. Il faut dire qu'avec ceux de Toulouse, on a eu plein de relations ces derniers jours pour des raisons que vous connaissez. À Brest, ils ont, comme nous, avec l'APS (Alimentation par le sol) essuyé les plâtres. Reprenez de nombreux articles du télégramme de Brest qui est le SUD-OUEST local, qui faisait mention très souvent de l'arrêt anormal de ce moyen de transport par câble. Pendant un mois, cela s'arrête pour de la maintenance. Et ensuite, cela s'arrête quand il y a beaucoup de vent. Depuis la tempête de 1999, mes chers collègues, sans être un spécialiste du GIEC, vous avez comme moi constaté que notre Région est davantage frappée par des tempêtes certes, mais par des coups de vent. Et les jours de ces coups de vent, cela ne marchera pas. On va reproduire ce que l'on a fait sur le pont Chaban. Le pont Chaban, quand il est fermé, il provoque une vraie congestion parce qu'il n'est pas disponible tout le temps.

Alors, j'ai dit tout à l'heure que cela posait une vraie question parce que c'est une vraie question. Comment nous pouvons améliorer la traversée ? Jean TOUZEAU l'a esquissé dans la fin de son propos. Allons jusqu'au bout du raisonnement, quel est le moyen qui aujourd'hui nous permettrait d'améliorer ? C'est un franchissement : tunnel, pont, je ne sais pas. Étudions, regardons, mais faisons un investissement qui pourrait transporter en voiture, en vélo, à pied, en transport en commun, beaucoup plus de passagers ou de voyageurs ou d'habitants ou d'usagers, vous les appelez comme vous voulez, entre la Rive Droite et la Rive Gauche.

Alors, on rentre dans une concertation. Comme mon collègue Stéphane MARI, je m'aperçois que cela va vite sur ce sujet-là. Il faudrait que cela aille aussi vite sur d'autres sujets, mais c'est la concertation, c'est le moment qui est choisi pour pouvoir discuter pour que chacun puisse faire valoir ses arguments. Je pense que l'on ne s'opposera pas à cette concertation puisque l'on s'abstiendra sur cette concertation et nous profiterons de cette concertation pour vous donner au final l'avis qui sera le nôtre. Mais j'ai envie de dire que c'est peut-être - j'émet des hypothèses en n'étant pas forcément assuré - une bonne réponse, mais qui nous permettrait simplement d'attendre ce qui est indispensable, c'est le franchissement.

Alors, Monsieur TOUZEAU nous disait tout à l'heure que ce serait prêt à la fin de la décennie, c'est-à-dire 2028-2030. Un pont, ce serait 2030-2032. Est-ce qu'il faut perdre 2 ans, gagner 2 ans et avoir un moyen plus efficace de traverser entre la Rive Droite et la Rive Gauche ? Mais en tout cas cette traversée est indispensable. Ce moyen, selon nous, n'est pas à la hauteur de l'enjeu, c'est ce que l'on voudrait vous faire comprendre, vous expliquer, et on le disait tout à l'heure, beaucoup de collectivités ont eu cette idée, au bout du compte, elles y ont renoncé parce que tout simplement, cela ne correspondait pas forcément à ce qui était là, ce qui était attendu par le projet.

En tout cas, on restera très attentif à ce projet-là. J'ai peur encore une fois que nous ne soyons pas à la hauteur. Donc, faisons la concertation puisque c'est le cas, que chacun fasse valoir ses idées. Il faudra, le moment venu, prendre la bonne décision, mais une décision raisonnable et raisonnée.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur POUTOU et ensuite Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, c'est un beau dossier qui est attendu depuis longtemps, et c'est une pièce maîtresse du dispositif du schéma des mobilités. Ce n'est pas l'alfa et l'oméga du schéma des mobilités, personne ne le

dit, mais c'est un enjeu qui est important, qui permet justement de traverser des ruptures qui est ce transport par câble ou ce téléphérique, et d'améliorer la liaison entre la Rive Droite et la Rive Gauche. Mais dans un dispositif global en effet puisque dans cette mandature, nous aurons le Bus express des boulevards qui reliera la Rive Gauche à la Rive Droite sur le pont Simone Veil, mais aussi sur le pont Chaban Delmas en lien également avec la gare de Cenon et en connexion avec le RER métropolitain qui ira sur Libourne et sur Saint-Mariens d'un côté et puis sur Arcachon de l'autre, et Langon.

Vous voyez, c'est vraiment un dispositif global. On peut ajouter aussi d'autres modes de transport comme le vélo. C'est important puisque nous allons voter lors d'une prochaine délibération, un Réseau express vélo extrêmement ambitieux avec des capacités importantes en termes de déplacement, et puis, également le fleuve puisque nous avons déjà commandé 2 BatCub. Et s'agissant des Bus express également en termes de réseau, il y a la ligne Bus express Bordeaux-Artigues vers la Rive Droite, et également la ligne express Presqu'île-Campus. Donc, c'est vraiment un dispositif global qui va permettre de déployer et d'assurer la mobilité de nos concitoyens et d'augmenter fortement le lien entre les deux rives. C'est en effet une priorité pour nous, et ce schéma des mobilités, c'est quand même le premier, vous l'avez, dit chers collègues, qui prend pour la première fois fortement en compte les liens Métropole-hors Métropole.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci de ce rappel. **Monsieur POUTOU**.

M. Philippe POUTOU : Nous à Bordeaux en Luttés, on vote contre. On n'est pas contre en soi l'idée du téléphérique. C'est quelque chose qui se discute. C'est peut-être une bonne idée, peut-être une mauvaise idée. Autant le discuter. OK avec l'idée d'une concertation, mais on est contre parce que l'on pense que 2 mois de concertation déjà, cela nous apparaît largement insuffisant vu l'ampleur du projet, et surtout on pense que la concertation, elle doit être plus large que l'idée seule d'un téléphérique qui traverserait le fleuve. On pense que c'est l'occasion de discuter en fait du problème des transports, pas de l'ensemble des transports forcément sur la Métropole, mais au moins la question de la liaison entre les deux rives. Cela voudrait dire discuter du fleuve évidemment, du BatCub qui est largement insuffisant, qui n'est pas adapté, et puis discuter peut-être de lignes de bus à redévelopper.

Ce serait une concertation sur un ensemble et concerter plus largement que Lormont, Cenon et Bordeaux, parce que même si le téléphérique, il est sur ces trois communes-là ou même Bègles, parce que visiblement il y a une autre ligne qui pourrait partir de là-bas. Ce serait une concertation qui concernerait l'ensemble de la Métropole, en fait. C'est poser le problème du transport beaucoup plus largement et même y compris - pour nous c'est une obsession - la question du service public du transport, de mettre cela dans la discussion parce qu'en fait, on a besoin d'un service public pour pouvoir justement se doter de moyens plus importants et renforcer le réseau de transport. Seul un service public peut le faire. Ce ne sera pas les logiques du privé, encore une fois, on le répète. Voilà. Donc, on est contre cette délibération telle qu'elle est, en tout cas, formulée.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Un micro s'il vous plaît pour **Madame LOUNICI**. Et après, ce sera **Monsieur MORETTI**.

Mme Zineb LOUNICI : Merci **Président**. Le téléphérique, moyen de locomotion qui est bien connu des amateurs de sports d'hiver, est en train de conquérir des villes dans le monde. En France, il a été longtemps marginalisé du fait de la législation. Je rappelle que la construction d'une ligne imposait l'expropriation des habitations survolées. Depuis 2016, ces difficultés liées aux règles

de survol ont été levées, la loi instaurant des servitudes d'utilité publique de libre survol. Ainsi, l'instauration de ce mode de transport n'entraîne pas d'expropriation systématique, mais des restrictions néanmoins à la jouissance des terrains privés. Des villes comme Brest et Grenoble se sont lancées dans cette aventure. Le transport par câble en milieu urbain est un atout, certes, dans des zones accidentées ou lorsque le réseau existant est déjà saturé. C'est effectivement le cas de notre Métropole. C'est un mode de transport propre, plutôt sûr, silencieux et en principe moins coûteux tant sur le plan de son implantation que sur le plan de sa maintenance qu'un franchissement en dur. De plus, il est 100 % électrique. Il s'intègre donc dans le cadre de la transition écologique.

Néanmoins, il ne peut hélas pas constituer l'armature d'un réseau de transport urbain d'une grande agglomération comme la nôtre et ce, pour plusieurs raisons.

D'abord, l'impossibilité de faire des points d'arrêt multiples. La longueur des lignes excède rarement les 5 km. Le tracé en ligne droite, on le sait, est un tracé très contraignant. Il existe également des contraintes réglementaires qui s'appliquent en matière de protection des incendies et du droit à la propriété qui rendent difficile son insertion dans un environnement densément bâti. La constitution d'un réseau de lignes interconnectées semble impossible. Rajoutées à cela l'empreinte visuelle, les pylônes et les cabines peuvent masquer des monuments. C'est le cas de notre ville qui est classée patrimoine mondial. Et rajouter à cela aussi la violation de la vie privée des riverains, toujours très mal vécue qui aboutit souvent à l'abandon et à l'échec de la concertation.

Enfin, pour finir, chaque installation est unique, et il est difficile d'avoir des éléments comparatifs, fiables, d'où la défiance des investisseurs, et les constructeurs de téléphériques ne sont pas très nombreux.

La délibération nous propose l'ouverture d'une concertation. Comme le reste de mon groupe, et compte tenu des éléments que je viens de vous citer, je m'abstiendrai donc sur cette délibération. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur MORETTI**.

M. Fabrice MORETTI : **Monsieur le Président**, on a parlé du TGV hier, Train à grande vitesse, aujourd'hui, on parle du TGV, Téléphérique grande vitesse. Grande vitesse pourquoi ? Parce que premièrement, le temps de parcours, comme l'a dit **Jean TOUZEAU** tout à l'heure, est très réduit entre les deux rives, mais aussi grande vitesse parce que l'on accélère ce projet de façon très marquée et notamment les 2 mois de concertation.

Moi, je connais un peu le TGV, je connais moins le téléphérique grande vitesse, donc je me suis documenté, je me suis appuyé sur une étude du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) qui donne des éléments de choix d'un système de transport par câble aérien en milieu urbain.

Alors, j'ai noté quelques éléments et vous comprendrez pourquoi je note ces éléments pour arriver à ma conclusion bien évidemment.

D'abord, un cadre réglementaire important comportant des régimes d'autorisation, d'exploitation qui sont draconiens. La réglementation relative à son implantation ainsi qu'à la protection des installations est évidemment importante. Le respect des espaces de bois classés. C'est très important sur la Rive Droite puisque, et notamment à Cenon, nous avons un EBC et si on est en survol à moins de 30 m du haut des cimes des arbres, il faut couper les arbres. Cela pose

véritablement un problème sur cet espace de bois classé. Les différents contrôles d'exploitation quotidiens, hebdomadaires, mensuels et surtout en cas d'interruption du service, des procédures lourdes impactant bien évidemment le coût de fonctionnement sans oublier le règlement de police et le risque incendie très prégnant sur ce dossier.

Alors, j'entends parler d'un réseau de transport collectif avec plusieurs modes de transports. J'attire votre attention parce que dès qu'il y a rupture de charge, les utilisateurs de ces transports sont mécontents. Plus vous multipliez les correspondances, plus vous allez multiplier les possibilités d'avoir des retards sur tel ou tel mode de transport. Attention, c'est un point de vigilance. Je pense qu'il faut bien évidemment le prendre en compte.

Quel est le point de départ véritable de ce dossier ? Est-ce que c'est Cenon avec pas un angle droit avec La Buttinière, mais pas loin ? Ce qui va d'ailleurs, entre parenthèses, augmenter les coûts de fonctionnement et les coûts de vigilance. Est-ce que c'est le bas Lormont ? Personne ne le sait aujourd'hui. Alors à ce moment-là, pourquoi on n'envisagerait pas un point de départ à Bassens ou bien à Ambès ? Pourquoi tout le temps faire venir les utilisateurs de ce futur outil dans un entonnoir que l'on connaît, et Jean TOUZEAU le connaît aussi bien que nous, élu de la Rive Droite à La Buttinière où à 7 heures 45, mais même avant, le parking est complètement saturé ?

Rajoutons un autre élément. Les zones d'éboulement. La saturation de La Buttinière, je viens d'en parler, qui est également lié à l'utilisation ou la sur-utilisation de la RN 89 qui, le matin, est tout aussi bouchée que l'entrée de l'A10 du côté de Lormont. Des centaines voire des milliers de logements, on en a parlé tout à l'heure, avec des utilisateurs de plus en plus nombreux sur notre Rive Droite. Un atout pour le tourisme, pardonnez-moi, j'ai quelques doutes sur ce sujet, mais bon. On pourra toujours en rediscuter.

Enfin, les coûts d'investissement, mais aussi et surtout les coûts de fonctionnement. Le nombre d'agents pour les contrôles, l'accompagnement, la sécurité des installations, la sûreté et la surveillance, ces coûts hypothétiques pour une efficacité toute relative. Tous ces éléments me questionnent et nous questionnent beaucoup, et également la rapidité avec laquelle vous souhaitez mener cette opération ne nous rassure pas.

Ne faudrait-il pas revoir cette copie en élargissant la réflexion ? Et je l'ai entendu de la part de quelques collègues. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur SUBRENAT**.

M. Kévin SUBRENAT : **Monsieur le Président**, mes chers collègues, bonjour à toutes et à tous. Je ne souhaitais pas forcément intervenir sur ce dossier parce que beaucoup de choses ou quasiment tout a été dit. Seulement, j'ai entendu à plusieurs reprises la citation de la Presqu'île. On parle beaucoup de la Presqu'île dans ce dossier alors que, pour le moment, hormis une petite étude sur Bassens, il n'en était pas forcément question. Il va falloir à un moment donné l'irriguer. Prévoir cela sur La Buttinière, c'est bien, néanmoins, la Presqu'île et plus largement les territoires qui sont situés autour, c'est-à-dire de l'autre côté de la Dordogne, il va falloir capter ce flux. Cela fait déjà plusieurs années que je le dis, et je sais que **Monsieur le Président**, vous partagez cela, il va falloir capter ce flux en amont bien avant qu'il s'intègre dans la thrombose notamment des quais de Bassens. C'est pour cela que l'idée de **Christophe DUPRAT** que de réfléchir à une étape un petit peu plus lointaine, mais d'y réfléchir dès aujourd'hui, pour éviter à ce que ce fameux téléphérique ne soit l'outil idéal alors que l'on sait très bien qu'il sera, même s'il roule à pleine puissance ou il vole à pleine puissance, très vite saturé, et il ne règlera pas très clairement la congestion de la Rive Droite.

C'est un outil supplémentaire, pourquoi pas ? Mais cela ne sera certainement pas le seul outil suffisant pour régler les difficultés que l'on rencontre aujourd'hui. Il va falloir aller plus loin, réfléchir à un pont ou à quelque chose qui pourrait aller dessus ou dessous, peu importe, mais en tous les cas, y réfléchir assez rapidement et surtout capter ce flux bien en amont jusqu'au fond de la Presqu'île. Je fais le parallèle avec la LGV. Bordeaux-Paris, c'était bien, mais on voit que derrière, Toulouse, Dax et d'autres territoires en ont besoin. Là, la frontière de la Presqu'île ne s'arrête pas à Lormont, peut-être pas forcément à Ambarès, mais peut-être un petit peu plus loin. Je vous remercie d'y réfléchir.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. La parole est au rapporteur. Simplement deux observations : la première, on n'a jamais prétendu que c'était une baguette magique qui allait régler tous les problèmes, et Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH vient de le rappeler. Il nous faudra tout un ensemble de solutions, mais cela fait partie des solutions.

Deuxième point, il y a quand même un intérêt, c'est que maintenant, on a pas mal de recul. Le téléphérique existe dans beaucoup de villes, en France et dans le monde. On sait très bien ce qu'il nous apporte et quelles sont aussi les difficultés posées par le téléphérique. On a cette chance d'avoir de l'expérience. Monsieur le rapporteur.

M. Jean TOUZEAU : Oui, Monsieur le Président, juste quelques mots en réponse. Beaucoup de questions ont été posées et on a vu de suite la richesse de ce débat. Je pense que toute une série d'éléments, d'informations, de précisions dans le cadre de cette concertation va être intéressante pour tout le monde.

D'abord, sur les hypothèses et les informations qui peuvent vous être données, pourquoi nous travaillons plutôt sur ce couloir par rapport aux deux autres en priorité sans exclure ? Ce sont les éléments techniques qui nous y ont conduit. Après, les différentes commissions, mobilités, infrastructures et toutes les informations peuvent vous être données puisque ce sont sur des éléments objectifs que nous nous positionnons.

Moi, je revendique pleinement la rapidité et l'accélération. J'exprime la voix des populations, et d'une façon extrêmement concrète. Depuis La Gardette, depuis Dravemont, pouvoir en 7 minutes, on prend un tramway, vous avez évoqué les ruptures, on est de l'autre côté, voilà. C'est très concret. Premier élément.

Deuxième élément - ce qui ne nuit pas à la richesse de la concertation qui va être portée et au caractère régulier et de tout l'apport de celle-ci - oui, il faut vraiment accélérer. Nos populations sont épuisées. Entre 35 et 40 minutes et 7 minutes, chacun exprimera ce qu'il souhaite effectivement exprimer.

Beaucoup de questions et de points ont été posés. D'abord, je réponds à la dernière question sur la liaison Presqu'île. C'est une des demandes, faire en sorte que nous puissions sur cette partie Bassens-Lormont, depuis La Gardette, aller le plus vite possible, en sachant que tout ce qui peut être réalisé depuis Ambès, Ambarès, Carbon-Blanc, etc., pour accélérer vers ces deux points peut très concrètement améliorer la situation.

Une bonne nouvelle, je l'ai évoquée tout à l'heure, toute la partie lormontaise est traitée. Je sais que grâce aux efforts du Président de la Métropole, le travail avec le Port autonome va nous permettre de régler en partie la question du franchissement de la côte de Garonne et la partie foncière entre le Port autonome et la domanialité métropolitaine.

Sur les calendriers, un pont. Bien sûr, ce n'est pas à moi qu'il faut évoquer la priorité d'un pont. Simplement en termes de calendrier, je prends date. Dire qu'en peu de temps, on peut - et plus vite que ce dossier-là - réaliser un pont, en s'étant mis d'accord, un pont levant, un pont ouvrant, le Port autonome, comment on fait, les deux rives, etc. On est d'accord sur un pont urbain, les vélos, les piétons, etc.

Entre la côte de Garonne et La Baranquine, après un tunnel, un franchissement cela fait des décennies, mon cher collègue, que nous sommes arc-boutés là-dessus. Je prends date devant vous. Je peux me permettre de le faire. Un tunnel, cela ne se fera jamais. Un grand ouvrage depuis les marais d'Ambarès jusque de l'autre côté, cela ne se fera jamais. Un pont urbain, cela pourra se faire, mais il y a des choix stratégiques. On a évoqué le fleuve. On a évoqué effectivement des possibilités d'évolution du fret fluvial, des modalités effectivement de mobilités, cela prendra du temps, mais je suis tout à fait d'accord pour faire en sorte que l'on puisse accélérer. C'est pour cela que parallèlement, j'ai demandé effectivement que l'on puisse lancer le plus vite possible les études.

Ce téléphérique, ce n'est pas la réponse à tout. Cela a été très bien mis en avant par Clément ROSSIGNOL-PUECH ou par le Président. C'est une évidence. C'est un élément permettant rapidement d'améliorer la situation avec tous les éléments positifs. Les éléments positifs, ils sont réels en termes de coûts. Quand même quand on regarde le coût de ce téléphérique... J'ai bénéficié dans le cadre du tramway, des aménagements du tramway, des espaces concomitants, etc. 25 millions d'euros le kilomètre. Faites la comparaison, on peut en ajouter quelques-uns pour faire en sorte que l'on améliore ainsi la situation. Je le dis sans esprit de polémique.

Le CERTU, j'ai participé au dernier débat. Il y avait également notre ami, Monsieur CHAUSSET, et les retours que nous avons sont plutôt très positifs sur la façon dont laquelle aujourd'hui on peut envisager de travailler de plus en plus sur ces éléments en hauteur. Du reste, ceux qui étaient avec moi dans la délégation qui avait été portée par l'ancien mandat à Brest... il suffit de regarder toute la projection qui a été faite sur Bordeaux 2050 pour voir qu'y compris parfois des hypothèses qui avaient été mises en avant entre Mérignac et la gare Saint-Jean, de transport par câble ou aérien. On voit bien qu'il n'y a effectivement que des éléments qui vont dans le sens de valoriser, me semble-t-il, ce dossier.

La concertation va être ouverte. Moi, je suis absolument à la disposition... mais avec une délégation franchissement fleuve transversal, avec les deux commissions concernées, dans le cadre du schéma de développement, et tous les éléments d'information peuvent vous être donnés maintenant en permanence. Je pense qu'il est important que l'on puisse avancer sur ce dossier-là. Voilà ce que je peux dire Monsieur le Président en réponse.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Alors, je passe au vote. Qui vote contre cette ouverture de concertation ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Donc, le groupe Communauté d'avenir. Donc, la délibération est adoptée.

Majorité

Abstention : 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 Stéphane 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;
Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation d'**Isabelle RAMI** : « 3^e plan vélo métropolitain – Décision – Adoption. »

Mme RAMI
(n°158) 3ème plan vélo métropolitain - Décision - Adoption

Mme Isabelle RAMI présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui souhaite prendre la parole ? Oui, **Monsieur GARRIGUES**.

Si vous voulez bien apporter un micro.

M. Guillaume GARRIGUES : Merci **Monsieur le Président**, mes chers collègues. Je remercie le travail qui a été effectué, l'organisation effectivement des différentes réunions préalables même si j'aurais préféré que les demandes que nous avons formulées, au cours de ces réunions, soient prises en compte.

Je vais vous formuler un certain nombre de remarques sur ce plan vélo.

D'abord, vous avez évoqué, **Madame RAMI**, l'action n° 1 : « *Entretien et poursuivre le développement des aménagements cyclables* ». Vous avez évoqué effectivement des financements. On peut regretter quand même que ces actions se fassent par le biais des financements alloués au FIC (Fonds d'intervention communal) et au CODEV (Contrat de développement), et donc forcément, nécessitent aux communes de retirer d'autres projets d'autant plus que le FIC est assez limité. Nos communes sont effectivement contraintes de faire des choix difficiles. On aurait souhaité avoir un soutien financier plus important sur ce projet. Je ne parle pas effectivement du REV (Réseau vélo express) où là vous avez prévu un financement dédié, mais cela n'est pas le cas pour les autres actions.

Sur cette action toujours, on peut regretter le manque d'entretien de pistes cyclables. Que proposez-vous pour mieux entretenir les pistes cyclables ? Aujourd'hui, beaucoup sont dégradées. Les cyclistes souffrent de pistes cyclables en mauvais état. Il faut impérativement mettre davantage de moyens sur l'entretien des pistes.

Sur l'action relative au développement de services, de mise à disposition de vélos de très courte et longue durée, je voudrais réaffirmer le soutien de notre groupe aux VCub. C'est un outil qui est très important pour permettre à nos habitants de faire du vélo. Il faut, et j'espère que dans le prochain projet de DSP, vous l'aviez évoqué, on aura une augmentation du nombre de stations VCub. On aura effectivement aussi une généralisation du vélo électrique.

Sur la première action que vous avez évoquée, je regrette qu'il n'y ait pas de proposition concrète de liaison vers le Campus. La ligne 8 que vous évoquez du REV, va effectivement desservir le Campus et le relier à la vélo-rue Dandicolle à Bordeaux, mais pour le cours Gambetta et pour un certain nombre d'autres axes, on attendait des propositions plus fortes. Il faut que les études accélèrent sur ce projet parce qu'aujourd'hui, la situation est totalement inadmissible en matière de liaison entre le centre-ville de Bordeaux et le Campus.

Sur le stationnement vélo sécurisé, alors, vous avez effectivement mis des objectifs qui sont tout à fait intéressants, mais on regrette aujourd'hui quand même qu'il n'existe pas encore de Pass unique qui permette d'accéder autant aux abris-vélos du réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole) qu'aux autres abris-vélos qui sont en cours de développement. Même le Pass unique qui a été créé par TBM, qui permet d'accéder aux abris-vélos, n'est pas valable et ne fonctionne pas sur tous les abris-vélos encore pour des raisons d'incompatibilité billettique. Je prends, par exemple, les abris-vélos de Peixoto et des Arts et Métiers dans ma commune, aujourd'hui ils ne sont pas accessibles avec ce Pass. Donc, il faut aller plus vite et créer un Pass unique pour permettre à nos habitants, à nos usagers, à nos cyclistes de pouvoir stationner leur vélo puisqu'aujourd'hui, la crainte de se faire voler son vélo est très importante et dissuade beaucoup de cyclistes de faire du vélo.

Sur la question de l'action relative au renforcement de l'observation de déplacement à vélo et de la satisfaction des habitants, le nombre de compteurs que vous proposez est nettement insuffisant. Votre objectif, c'est au moins un compteur par commune, il en faudrait beaucoup plus. Si on veut aujourd'hui objectiver les besoins des cyclistes, si l'on veut avoir une politique cyclable qui réponde vraiment aux besoins de nos habitants, il faut que l'on sache précisément quels sont leurs besoins, et cela passe par des données statistiques plus importantes, des données quantitatives plus importantes, et aujourd'hui, les objectifs que vous vous fixez sont nettement en deçà de ce dont nous avons besoin pour avoir une ambition à la hauteur de ce que souhaitent nos habitants.

Autre manque aussi important, les données de sécurité routière ne figurent pas. Vous nous avez présenté un rapport au mois de septembre sur la sécurité routière sur notre agglomération. Il y a un nombre très important d'accidents entraînant des dommages corporels pour nos cyclistes, et on a le sentiment ici que vous n'avez pas utilisé ces données-là pour faire des propositions. Il faut regarder avec une plus grande attention les intersections, les axes qui sont les plus accidentogènes pour les cyclistes. Et quand je reprends la carte des accidents que vous avez présentée, on remarque beaucoup de lacunes sur les zones qui sont les plus accidentogènes. On avait formulé effectivement des propositions par le passé, pour désengorger les cours notamment. Nous, on a la conviction dans notre groupe que le métro serait un moyen de désengorger les cours et de libérer de l'espace pour les vélos. Il faut être plus force de proposition sur ces questions pour que les cyclistes ne se sentent plus en danger sur ces axes-là et donc il faut réduire le trafic automobile. Cela ne pourra se faire qu'en proposant une offre de transport en commun différente, le métro en est une proposition.

Autre point, la planification. Vous avez évoqué la question de la planification des documents de planification dans le plan marche. Je vais faire la même remarque puisque c'est tout aussi valable pour le plan vélo, il faut davantage mobiliser notre Plan local d'urbanisme pour notre politique cyclable, parce que pour faire des pistes cyclables, il faut élargir la chaussée. Et dans le même temps, le PLU (Plan local d'urbanisme) impose dans beaucoup de quartiers denses, puisqu'ils sont situés près des transports en commun, de construire un rez-de-rue au ras du trottoir. Si on le fait, on ne pourra donc jamais élargir les rues et créer des pistes cyclables. Il faut absolument que notre plan d'urbanisme, nous le mettions en compatibilité avec notre stratégie cyclable pour que l'on puisse élargir ces axes à terme et permettre effectivement de créer des pistes cyclables, sinon on n'y parviendra pas. Vous fixez cet objectif dans le plan marche, mais il faut aussi qu'il y ait des moyens derrière. Quand on met des emplacements réservés d'urbanisme, quand on

modifie le PLU, derrière, il faut que l'on se donne des moyens, nous, à la Métropole pour racheter les terrains progressivement quand il y a des mutations, et pouvoir élargir les axes. Aujourd'hui, vous ne fixez aucun budget dans cette action-là. On ne sait pas tellement comment vous allez parvenir à élargir les axes concernés et à faire aboutir les projets cyclables. C'est vraiment dommage.

Enfin, dernière remarque sur l'éco-mobilité scolaire, c'est l'action n° 2 de la partie 2 du plan marche, mais je vais faire une remarque qui va traiter effectivement du vélo. Vous comptez soutenir l'acquisition de Rosalie qui sont effectivement ces véhicules qui permettent de transporter 7, 8, 9 personnes, notamment des enfants pour les emmener à l'école où tout le monde pédale et cela fait avancer effectivement la Rosalie. C'est quelque chose de très positif que nous soutenons évidemment. Il y a déjà des choses qui ont été faites sur la Rive Droite, sur la Bastide notamment, mais alors que la Métropole finance à 90 % le transport scolaire, par bus, donc des bus polluants, ici, vous ne proposez aucun financement dans le fonctionnement de ces Rosalie. Cela veut dire que l'on va financer du transport scolaire polluant, mais on se refuse à financer les frais de fonctionnement d'un transport scolaire qui permettrait d'une part de réduire les émissions de CO₂, et en plus, de faire faire du sport à nos jeunes. Je crois qu'il faut mettre fin effectivement à cette inégalité de traitement entre ces deux modes de transport, et financer aussi bien de la même manière le transport scolaire en car classique et le transport scolaire en Rosalie puisqu'effectivement cela coûte cher, c'est l'encadrant qui doit être présent. Malgré des avancées importantes que nous avons soulignées en commission, que nous avons soulignées dans les groupes de travail, ce plan vélo présente beaucoup d'angles morts. Notre groupe s'abstiendra donc sur ce dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Essayons quand même d'être brefs. Ce n'est pas parce qu'on est long que l'on est plus convaincant. Cela permettra à tout le monde de prendre la parole. **Monsieur SALLABERRY**.

M. Emmanuel SALLABERRY : Je viens de casser mon masque.

Je l'ai trouvée plutôt très bonne, cette intervention, et j'en profite d'ailleurs pour souhaiter à Guillaume en notre nom à tous un joyeux anniversaire aujourd'hui.

Applaudissements dans la salle

Il paie l'apéro, c'est pour cela.

Je voudrais d'abord saluer le travail qui avait été fait par **Brigitte TERRAZA** qui n'a pas été cité, et qui mérite de ne pas être oublié.

Une déception, **Madame RAMI**, vous avez évoqué de nombreuses réunions, c'est vrai, elles ont été tenues. Le travail des services, c'est vrai, il a été bon, mais comme souvent, des comités de pilotage, des réunions ont été menés pour, au final, ne prendre ou ne retenir quasiment aucune des suggestions qui vous avaient été faites. L'une de ces suggestions était de relier et de créer un vrai axe Est-Ouest pour relier le Campus aux villes limitrophes, *grosso modo* de Bègles à Bordeaux. Nous avons fait des réunions, et indépendamment du fait de ne pas vous démettre pour les éléments qui concernent Talence, puisque c'était l'accord que nous avons passé compte tenu de la légitimité démocratique, vous nous avez convoqués à une réunion pour nous expliquer que l'idée est très bonne - pourtant portée par des élus et de Bègles et de Talence - pour nous expliquer finalement que cela ne se ferait pas pour des motifs de largeur de trottoirs ou de routes. Comme je vous l'ai dit, on ne pourra jamais exproprier des gens pour faire ces réseaux vélos, et il eut été intéressant, certes, de faire des réunions de concertation, mais de pouvoir aussi les

écouter. Finalement, vous venez de créer le premier grand contournement vélo du Campus avec, c'est vrai, une liaison intéressante depuis Bordeaux et le CHU (Centre hospitalier universitaire), mais tout le reste a été complètement oublié.

Mon collègue a parlé du VCub, je voudrais vous redire, Monsieur le Président, à quel point nous attendons depuis 7 ans l'installation d'une station VCub au droit de l'opération Bahia qui avait été promise même pas par votre prédécesseur, mais par celui qui précédait votre prédécesseur. J'ai bon espoir qu'après que Parempuyre ait obtenu la seule station VCub depuis 5 ans, on puisse avoir une deuxième station, nous en ferons une grande inauguration.

Dans ce plan vélo, et cela me donne l'occasion d'en parler, il est question de créer un axe le long de la route de Toulouse, et je voulais revenir sur les différents échanges qui ont été faits. D'abord sur la forme, j'ai eu l'occasion de m'en expliquer directement au téléphone avec le Maire de Bordeaux. Je me suis demandé quelle mouche avait piqué certains adjoints - certains me disent qu'il y aurait des ambitions législatives derrière, je n'ose le penser - qui *grosso modo* désobligent aux règles élémentaires qui consistent à ne pas aller critiquer le travail d'un autre maire, quelle que soit son affectation politique. Je voudrais juste regretter qu'il faille, une nouvelle fois ouvrir, les colonnes de SUD-OUEST pour apprendre certains projets ou regarder des vidéos de Conseils de quartier pour voir certaines choses. La mise à sens unique de la route de Toulouse nous a été présentée dans cette réunion publique. On nous a dit qu'il fallait attendre la fin de la concertation pour pouvoir la mettre. C'est vraiment une problématique de forme, de respect des autres maires qui bordent cette route de Toulouse, et je m'exprime notamment au nom de Patrick PUJOL, mais c'est aussi un problème de fond. La mise à sens unique de la route de Toulouse, cela ne marche pas. Non pas parce que c'est SALLABERRY ou PUJOL qui le disent, mais parce que les services de Bordeaux Métropole l'ont déjà expérimenté et que cela aboutirait à une multiplication par 11 le trafic de certains axes.

Et pour ce qui nous concerne, si jamais on devait avoir confirmation de tout cela, nous sortirions du processus de concertation de la route de Toulouse. Alors, on nous dit aujourd'hui : « Non, mais c'est pour qu'un jour, cela puisse marcher ». Faire passer 10 000 véhicules dans un autre endroit, c'est suicidaire, irrespectueux des autres villes.

Je voudrais, à la lumière de ce qui s'est déjà passé pour le Bouscat pour la rue Tivoli, ce qui s'est passé barrière de Pessac, ce qui s'est passé cours de la Somme, ce qui s'est passé dans les rues aux écoles, rappeler que si les écuries politiques peuvent être différentes, on ne règle jamais des problèmes de mobilités et de circulation en le regardant ville par ville. Nous aurions aimé pouvoir en discuter ensemble. J'espère que sur ce dossier, comme pour tout le reste, la raison reviendra parce qu'au final, les pistes cyclables que l'on pourrait construire même si parfois malheureusement, les murs ne sont pas assez grands, les premières victimes en seraient les gens qui y habitent. Il y a des gens qui habitent ailleurs que dans la ville-centre. Merci Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Madame TERRAZA.

Mme Brigitte TERRAZA : Oui, mes chers collègues, Monsieur le Président, effectivement dans la mesure où j'avais mené le 2^e plan vélo, j'ai souhaité m'exprimer aujourd'hui sur ce 3^e plan vélo. Moi, je me réjouis quand même de l'ambition forte de la Métropole de continuer à développer les réseaux vélos. Je voulais m'exprimer au titre de ma VP parce que j'ai rencontré les 27 maires de notre Métropole dans le cadre des négociations des CODEV (Contrat de développement) et j'ai pu mesurer vraiment la grande, grande volonté de tous les maires de vouloir développer, effectivement, des réseaux cyclables sécurisés pour leur population. C'est vrai que sur ce plan vélo... aussi parce qu'il y a eu des financements État, je comprends bien

qu'il faut aussi s'inscrire dans ces orientations-là, mais ce réseau REV qui, en fait, avait été présenté aux maires comme le Réseau cyclable à haut niveau de service, je comprends qu'il puisse des fois, pour certaines communes, ne pas forcément répondre aux attentes d'un réseau structurant beaucoup plus local, et attention à cela. J'ai vu qu'il y avait aussi des crédits prévus pour les réseaux structurants, les habitants ont besoin, sans doute, de traverser la Métropole avec des réseaux importants, larges, mais on a aussi besoin au sein de nos quartiers de pouvoir développer par le FIC ou par le CODEV des réseaux cyclables sécurisés pour rejoindre nos polarités. C'est là où vraiment je crois qu'on a un véritable enjeu sur ce 3^e plan vélo. Si on veut développer la pratique du vélo, il faut absolument que l'on aide les communes et qu'on les accompagne à structurer ce réseau cyclable de proximité.

J'en viens également à l'ambition souvent -- là, on en a déjà parlé avec Andréa en charge de cette délégation- des normes pour faire une piste cyclable, etc. Je crois que des fois, le mieux est l'ennemi du bien et que l'on peut des fois structurer des cheminements sécurisés, c'est ce que veulent les gens, mais simples à partir d'un cheminement que l'on identifie. Cela ne sera peut-être pas les mètres que l'on attend, mais cela peut quand même rendre de grands services et mettre surtout les gens à l'abri quand ils pratiquent le vélo. C'est aussi un travail à faire pour structurer des voies cyclables au sein de nos communes qui soient peu coûteuses, mais qui soient très efficaces au niveau de la pratique du vélo.

Voilà ce que je voulais dire simplement. En tout cas, je me réjouis et je souhaite que vraiment, ce plan vélo se développe encore et se mette en place. Encore une fois, il faudra y mettre les moyens, et effectivement je pense quand même qu'au regard des sommes qui sont annoncées, si on peut le faire, il faut se donner les moyens de le faire. Ce sera encore un plus. Voilà, je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Madame MELLIER et après Monsieur HURMIC. Et j'ai noté d'ailleurs Madame SABOURET, Monsieur MARI, Madame KISS, Madame DE FRANÇOIS.

Mme Claude MELLIER : Avec ce 3^e plan vélo et ce 1^{er} plan marche, notre établissement passe à une nouvelle étape pour les mobilités douces et actives qui sont des outils pour favoriser nos mobilités. Comme il est évoqué dans le rapport, il s'agit de créer toutes les conditions afin de permettre à nos habitants de transformer leur mobilité. Les fiches d'action développent toute une série de mesures qui répondent à ces enjeux. Il nous semble qu'à l'avenir, nous avons besoin de bien réfléchir les articulations entre les mobilités douces et nos transports en commun. Je pense au Pôle d'échange métropolitain RER. Il devrait être intégré dans la réflexion. Notamment quand on parle de Bordeaux Campus, ne pas oublier la réouverture de la Médoquine. Bordeaux Campus doit intégrer cette réouverture. Cela me semble important de le rappeler. Nous avançons donc dans ce sens, mais sans doute faut-il aller plus loin. En effet, nos concitoyens mettent en place des stratégies de déplacement qui articulent tous les modes et nous devons veiller à être en capacité d'y répondre. Il nous faudra sans doute dans les années à venir nous adapter. Je pense particulièrement à l'accessibilité de tous les habitants au niveau du plan vélo et de développer de ce fait de nouvelles fiches. Ces remarques faites, nous voterons ces deux dossiers.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Oui, merci Monsieur le Président. Je voudrais juste répondre à Emmanuel SALLABERRY. Je l'ai déjà fait par téléphone. J'ai souhaité l'appeler pour calmer un peu le jeu parce que j'ai lu dans la presse des mots très forts à l'égard de l'attitude du Maire de Bordeaux

qui disaient qu'il voulait passer en force, qu'il fallait qu'il réalise qu'il n'était pas seul au monde. Je tiens vraiment à rassurer Emmanuel SALLABERRY totalement sur ce point en disant que ce n'est pas du tout notre état d'esprit. Je ne vais pas parler de moi à la troisième personne, mais je me suis exprimé dans le cadre de la contribution de la Ville de Bordeaux à la concertation de la route de Toulouse, j'ai envie de dire, cher Emmanuel, avec beaucoup, beaucoup de prudence, puisque j'ai indiqué très clairement - et c'est écrit - que la Ville de Bordeaux soutenait le scénario d'aménagement comprenant un Réseau cyclable à haut niveau de service tout le long de la route de Toulouse - là-dessus, je pense que nous sommes d'accord - en précisant que la Ville de Bordeaux souhaite que l'approfondissement de ce scénario dans le cadre des études à venir intègre une mutabilité des aménagements pour que la route de Toulouse puisse être potentiellement passée un jour en sens unique. Je trouve que c'est d'une grande, grande prudence et cela ne traduit absolument pas une volonté de passage en force de la part de la Ville de Bordeaux. Quand la Ville de Bordeaux est interrogée, elle a le droit de donner son point de vue. C'est le point de vue qui a été donné, mais il va de soi qu'elle n'entend pas l'imposer à ses voisins villenavais ou talençais. Je pense que la décision, elle devra être concertée. On la prendra en commun avec tous les maires concernés, mais ne voyez nul passage en force parce que la Ville de Bordeaux s'exprime et qu'elle est interrogée.

Vous faites référence aussi à un Conseil de quartier qui a eu lieu cette semaine auquel j'ai participé où un collectif d'associations s'est exprimé en faveur de cette solution-là. J'y ai assisté et je n'ai absolument pas pris position en disant : « Voilà, c'est cela qu'il faut faire. » Je m'en tiens, moi, aux propos qui sont tenus dans le cadre de l'enquête publique, et je tiens vraiment à vous rassurer, comme je l'ai déjà fait, Monsieur SALLABERRY, il n'y aura pas de passage en force concernant l'une ou l'autre des solutions envisagées.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Alors, sur cette affaire peut-être passer directement à Madame LE BOULANGER.

Mme Fannie LE BOULANGER : Merci beaucoup, Monsieur le Président. J'avais demandé initialement la parole pour m'exprimer sur le plan vélo, et puis, j'ai l'occasion également de répondre à Monsieur SALLABERRY pour lui dire de se rassurer bien évidemment. Je ne sais pas, je ne comprends pas comment vous avez pu vous sentir personnellement mis en cause à l'occasion d'un article dans SUD-OUEST relatant les débats d'un Conseil de quartier bordelais, conseil au cours duquel votre nom n'a jamais été cité. Nous continuons à parler de projets et non de personnes. Nous travaillons sur des projets avec nos concitoyens. Le point de vue oralement évoqué en réunion n'est autre que celui rappelé par le Maire de Bordeaux à l'instant, le point de vue écrit, produit par la ville de Bordeaux dans le cadre de la concertation. Je ne m'étendrai pas davantage. Il s'agit de nous donner toutes les possibilités d'étudier toute solution pour l'avenir et d'avoir des aménagements potentiellement modulables à l'horizon de plusieurs années, voire de dizaine d'années.

Cette clarification étant faite, je vais passer à mon intervention sur le plan vélo puisque notre groupe est très heureux de voter ce 3^e plan vélo qui conforte la politique métropolitaine déjà engagée, mais qui reçoit un nouveau coup d'accélérateur avec un budget inédit et conséquent de 150 millions d'euros sur 2022-2026. Cette montée en puissance est urgente et nécessaire face à la congestion automobile qui paralyse, quotidiennement, la Métropole.

Nous devons tout mettre en œuvre pour donner envie aux automobilistes, à ceux qui le peuvent d'enfourcher un vélo et rappeler que le vélo a d'énormes atouts dans tous les domaines. Rappeler que c'est bon pour la santé. C'est ce que montre une vaste étude danoise qui conclut que l'usage du vélo dans les déplacements domicile/travail entraîne une réduction du risque de mortalité précoce de 28 %.

Un autre rapport français, cette fois-ci, réalisé en 2013 pour le Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, a chiffré la réduction des risques dans certaines grandes pathologies : -30 % pour les maladies coronariennes, -24 % pour les maladies vasculaires cérébrales, -20 % pour le diabète de type 2, -15 % pour le cancer du sein et 40 % pour le cancer du côlon. Il faut rappeler également que, dans la balance bénéfice/risque, l'usage de la bicyclette ressort comme un moyen de transport gagnant.

Une étude réalisée par l'Observatoire régional de la santé en Île-de-France a conclu que les bénéfices de la pratique du vélo sont 20 fois supérieurs à ses risques.

Il faut également rappeler son efficacité énergétique par rapport au poids transporté. Un vélo, c'est 20 kg pouvant transporter 80 kg. C'est imbattable face à une voiture d'en moyenne 1,5 tonne.

Il faut enfin rappeler les retombées économiques directes des usages du vélo qui sont estimées à 9,6 milliards d'euros par an, et à près de 80 000 emplois à l'échelle nationale en fortes poussées depuis l'arrivée du Covid.

En tenant compte des activités induites et des bénéfices en matière de santé, les retombées socioéconomiques du vélo pèsent aujourd'hui pour 29,5 milliards d'euros pour une part modale d'à peine 3 % en France.

Aujourd'hui, la demande des habitants est forte. Il nous faut faciliter les passages à l'acte, permettre de passer ce cran supplémentaire pour réussir l'objectif de passer de 8 à 18 % la part modale du vélo en 2030.

Je rappelle que 90 % des trajets en voiture font moins de 10 km, et selon le CEREMA (Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), un trajet sur 4 fait moins de 3 km. Donc, largement faisable à vélo.

Ce passage à l'acte pour les publics encore hésitants doit être accompagné grâce à un bouquet d'actions proposé par ce plan vélo : lutte contre le vol avec 30 abri-vélos sécurisés, 200 vélos box, flexibilité de mise à disposition de vélos, installation de 9 000 arceaux supplémentaires, stages de remise en selle et surtout la sécurisation des pistes cyclables.

Pour les trajets périphériques ou intercommunaux, le Réseau Express Vélo évoqué depuis plusieurs années sans le concrétiser permettra d'augmenter la vitesse et surtout de la maintenir avec des vélos, roulant presque aussi vite que les voitures en ville. Ce Réseau Express Vélo sera une des grandes nouveautés de ce plan vélo avec 14 itinéraires pour un total de 170 km, mais il sera crucial de continuer à travailler sur l'accompagnement au changement de mode de transport notamment avec les associations pour organiser des cycles d'apprentissage vélo-bus et utiliser le marketing individualisé avec des ambassadeurs comme l'agglomération d'Aix-en-Provence. Bref, encore beaucoup de pistes à explorer pour rivaliser avec Amsterdam ou Copenhague et devenir la capitale nationale du vélo.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PUJOL et Madame KISS.

M. Patrick PUJOL : Merci beaucoup Monsieur le Président. Je voulais intervenir suite, bien évidemment, aux dires de Monsieur le Maire de Bordeaux qui déjà engage l'accord du Maire de Talence et du Maire de Villenave-d'Ornon par rapport au RCHNS (Réseau cyclable à haut niveau de service) sur la route de Toulouse. Excusez-moi du peu, mais ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, nous sommes pour le RCHNS quand il est possible de l'insérer dans la géographie

de la voirie qui est concernée. Or, sur la route de Toulouse, malheureusement, ce n'est pas le cas, sauf à enlever un certain nombre justement de partages de la voirie qui n'existeraient plus. Et je pense qu'il y a des gens qui sont le long de la route de Toulouse, qui ont le droit de vivre comme les autres.

Donc, n'engagez jamais les autres parce que cela vous conviendrait. Le jour où ce sera possible, je vous dirais : « Je suis pour quelque chose. » Je ne vous demande pas de vous positionner à ma place et de vous positionner à la place des gens qui ont participé à la concertation depuis le début de ce dossier. Voilà, c'est tout. Merci beaucoup d'en prendre acte.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame KISS.

Mme Andréa KISS : Oui, très rapidement. Tout d'abord, pour répondre à Monsieur GARRIGUES. Il est bien évident que l'accidentologie est intégrée dans tous les aménagements qui sont faits.

Et quant aux problématiques d'entretien, que ce soit les problèmes de propreté sur les pistes ou bien les problèmes de dégradation de la chaussée, moi, je vous invite, bien évidemment, à faire remonter ces dysfonctionnements aux Pôles, et à ce moment-là, les Pôles feront intervenir qui de droit pour remettre en état, si c'est nécessaire, ou procéder au nettoyage. Je vous rappelle que l'on avait mis en place, sur le mandat précédent, un système de passage automatique sur un certain nombre d'axes avec des appareils d'ailleurs qui avaient été achetés, des engins spécifiques sur certaines pistes qui étaient plus petites que les autres, et donc, voilà. Si cela ne fonctionne pas, il ne faut pas hésiter à le faire remonter.

Spécifiquement sur la route de Toulouse, moi, j'ai relu les propos qui avaient été tenus par le Maire de Bordeaux et aussi par Clément ROSSIGNOL-PUECH dans ce même article. Relisez bien attentivement, chers collègues, la manière dont cela a été formulé. Tous les mots ont été pesés, et jamais il n'a été dit que l'on allait faire quoi que ce soit. D'ailleurs, en ce moment, on est en train de travailler sur le dossier et on tirera le bilan de la concertation pour la route de Toulouse qui vous sera présenté, normalement, en début d'année 2022. Donc, on ne va pas faire le débat avant cela.

Je vous rappelle quand même que l'objectif de ce dossier, c'est bien l'amélioration de la vitesse commerciale de la Lianes 5, et cela, il ne faut pas l'oublier. On fera en sorte de faire cohabiter le mieux possible l'ensemble des modes de déplacement dès lors qu'ils sont des alternatives intéressantes à la voiture, mais ce bilan, on le tirera dans quelques mois. Donc, encore un petit peu de patience.

Et juste pour dire qu'effectivement, je trouve que c'est un très beau dossier. Apparemment, il ne semble pas suffisamment ambitieux à certains. Moi, je peux vous dire, en tant que VP à la voirie, en tout cas, que je suis ravie de pouvoir contribuer à créer des supports qui favoriseront évidemment aussi bien les déplacements à vélo que les déplacements à pied donc puisque c'est l'objet du dossier suivant.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci pour ces propos, mais je voudrais que nous fassions attention à ne pas nous exprimer sur le territoire des autres avant d'avoir associé les maires. Je crois que c'est le minimum du respect. Ensuite après, j'ai bien noté qu'il y avait beaucoup de réserves qui avaient été mises dans les propos qui ont pu être tenus.

Madame SABOURET a le micro.

Mme Béatrice SABOURET : Merci Monsieur le Président. En préambule, je souhaitais quand même rappeler que ce plan vélo prolonge deux plans très ambitieux qui avaient déjà été initiés sous les précédentes mandatures. Alors, on vient de le voir, et notre groupe l'a exprimé, il présente un grand nombre de faiblesses importantes, néanmoins il reste bien sûr nécessaire et utile.

Pour autant, je voudrais attirer votre attention. Prendre soin de la nature, c'est aussi et sans doute d'abord penser à préserver les hommes et les femmes qui ont une mobilité réduite, ceux qui sont en situation de handicap, qu'elle soit permanente ou temporaire, mais aussi les seniors tout autant que les jeunes enfants, et toutes les personnes dans l'impossibilité pratique d'utiliser le vélo comme moyen de déplacement.

Par ailleurs, faire avec la nature, c'est aussi tenir compte de la saisonnalité qui ne permet pas toujours l'usage de vélo. Nous le constatons tous, il est manifeste que nos concitoyens prennent moins le vélo quand il pleut ou qu'il fait froid. Alors, oui, il faut encourager l'usage du vélo qui est adapté pour des trajets courts et oui, il faut poursuivre les aménagements de voies et de services qui l'accompagnent, mais il faut être réaliste. Non, le vélo ne répond pas à tous les besoins et tous les usages. Non, le vélo n'est pas la réponse à tous les déplacements. C'est pourquoi notre groupe défend un partage équilibré de la voie entre tous les usagers et nous préférons privilégier le déploiement de transports en commun efficaces. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame DE FRANÇOIS et après Monsieur MARI.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Monsieur le Président, mes chers collègues, je voulais tout simplement féliciter le travail de Madame la Vice-présidente sur ce 3^e plan vélo. Un travail avec un plan ambitieux, un travail tout en concertation avec des actions fléchées, ce qui est important, et une délibération qui est quand même très transversale puisque l'on voit bien que cela touche la voirie, cela touche tous les aménagements, cela touche les mobilités. C'est un dossier qui est particulièrement important puisqu'effectivement, si on veut plus de vélos, il faut plus d'infrastructures sécurisées.

Vous ne m'empêchez pas, et c'est la Maire de Parempuyre que je suis qui parle, de vous exprimer ma grande satisfaction avec une pensée pour les cyclistes parempuyriens puisque notre rêve de 2013 va enfin voir le jour avec les travaux en 2022 et une mise en service en 2023. Donc, effectivement, toutes les actions sont fléchées, celle-là comme d'autres. Je tenais à le souligner et remercier la qualité du travail et Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur MARI et après, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH et Monsieur DUPRAT.

M. Stéphane MARI : Je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit par mes collègues. Je vais être bref. Je voudrais juste insister sur quelques points qui me semblent importants pour appréhender ce plan. Bien avoir à l'esprit que ce plan vélo repose en très grande partie sur le bon vouloir des communes. En effet, c'est à elles qu'incombe la mission de financer vers le FIC (Fonds d'intérêt communal) et le CODEV et d'instruire les dossiers de ce plan, même orienté par la DG mobilités et la Direction des modes actifs. Il y a un plan de charge à respecter. Il va être lourd, mais il faut bien y passer. Avec le risque légitime de devoir prioriser d'autres dossiers en fonction du degré d'urgence.

Pour réussir cette ambition, il nous faudra être vigilants. Pour que le plan d'aide à la décision sur les séparations des voies bus, vélos, et les voies vertes soit appliqué dans toutes les concertations sur les aménagements de voirie. Je fais référence à la concertation en cours sur la route de Toulouse, car n'oublions pas qu'une bonne gestion apaisée de partage de l'espace public est un enjeu majeur pour la réussite du schéma des mobilités de Bordeaux Métropole.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Maintenant Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui Monsieur le Président, chers collègues, je prends la parole pour féliciter Isabelle RAMI de la qualité de ce 3^e plan vélo, et remercier évidemment les services qui ont beaucoup travaillé en concertation. J'ai été celui qui a porté le 1^{er} plan vélo, également Brigitte TERRAZA du second plan vélo. On voit qu'à chaque fois, les plans vélo s'améliorent et deviennent de plus en plus ambitieux. Là, une véritable ambition pour l'agglomération et un objectif en termes de part modale très conséquent.

J'ai bien écouté les interventions de Monsieur GARRIGUES et du Maire de Talence. Si je comprends bien le groupe Métropole communes trouve que la critique principale, c'est la desserte du Campus, vélo. C'est un vrai enjeu compliqué. Une erreur a été faite, un manque a été fait, voilà, c'est l'histoire lors de la création du tramway qui desservait le Campus. On aurait dû à l'époque faire des aménagements vélo confortables pour les cyclistes en site propre, le long du tramway puisque Monsieur GARRIGUES a cité le cours Gambetta. Il y a une solution. C'est une solution compliquée pour les élus talençais, mais nous serons à leurs côtés s'ils décident de la prendre, c'est de le mettre à sens unique parce que là, il y a vraiment beaucoup de places. C'est une solution, et là, vous verrez, il y aura un vrai succès vélo. Il y aura beaucoup, beaucoup, beaucoup de cyclistes, mais c'est compliqué, je l'admets. Cela, c'est une solution.

L'autre solution, l'autre enjeu, c'est le barreau REV entre Talence et Bègles. Moi aussi, en effet, j'ai porté cette idée, mais quand j'ai eu les explications d'Isabelle RAMI, j'ai compris. Il y a deux enjeux principaux qui font que ce n'est pas possible. Un, les REV, ce sont des itinéraires d'enjeux métropolitains sur un grand nombre de communes. Et donc un barreau entre Bègles et Talence, c'est un peu court pour un REV. Il faut que l'itinéraire puisse être plus long que cela.

Et deuxièmement, le plus compliqué, le REV - Isabelle RAMI l'a très bien expliqué lors de la présentation de la délibération - a des caractéristiques de confort et de praticité pour les cyclistes. C'est extrêmement important. Il faut que deux cyclistes puissent être de front, puissent se doubler. Il faut que cela soit extrêmement bien continu. Quand la voirie ne le permet vraiment pas ou que le maire ne souhaite pas faire les arbitrages sur le stationnement ou sur la voirie, on ne peut pas déployer un REV. Et donc, ce n'était pas possible de faire un REV à ce niveau-là, mais par contre, cela sera un itinéraire structurant. Donc, ce sera dans la cartographie importante des aménagements cyclables.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Merci. Monsieur le Président, mes chers collègues. Deux points d'attention que je voulais émettre à cette occasion. Le premier point, j'ai posé la question plusieurs fois et je n'ai jamais obtenu de réponse. Je parle en expérience, sur les 55 km de voiries urbaines de la commune de Saint-Aubin-de-Médoc, il y a 20 km de pistes cyclables. Ce qui veut dire que nous avons l'axe Nord-Sud/Est-Ouest qui est aujourd'hui terminé, et nous avons une bonne desserte. Or, je constate à de nombreuses reprises que lorsqu'il y a des travaux,

autant la voirie voitures est bien réparée avec le règlement général de voirie qui prévoit la réfection des fouilles, autant sous les pistes cyclables, c'est souvent très sommairement fait. J'aimerais bien que l'on puisse avoir la même exigence pour la voirie que l'on a pour la piste cyclable puisque c'est la piste où la voie se trouve en dehors de la circulation. Cela, c'est le premier point. Et j'aimerais bien que vous y soyez attentifs parce que l'amortisseur pour les vélos, vous comprenez bien qui c'est.

Le deuxième point, ce sont les voies de bus. Les voies de bus sont autorisées au vélo. Lorsque la voie de bus fait 4,50 m de large, cela ne pose aucune difficulté puisque le bus peut dépasser allègrement le vélo sans aucune difficulté. Lorsque la voie de bus ne fait que 3 m, c'est beaucoup plus compliqué surtout que vous avez un projet, Monsieur le Président, de nombreux bus express. Et lorsque la fréquence de ces bus est à 5 minutes et qu'il y a des vélos en même temps, la régularité des bus se trouve mise à mal parce que bien évidemment, on le voit, vous avez un exemple très flagrant ici. Quand on vient à la Métropole, rue Georges Bonnac, tout à fait simplement, la voie de bus fait 3 m, vous avez des vélos qui sont dans la voie de bus, et vous pouvez avoir deux bus qui se suivent et qui sont derrière le vélo, ce qui n'est pas rassurant ni pour le chauffeur de bus, ni pour l'utilisateur du vélo alors qu'à des endroits, cela fait 4,50 m, c'est beaucoup plus intéressant.

Voilà ce que je voulais dire, sinon encore une fois, faire des pistes cyclables dans une commune, c'est un choix politique. J'ai mis 72 % de mon FIC sur 2 mandatures pour faire des pistes cyclables, et c'est à ce prix-là que l'on a aujourd'hui un maillage. C'est un vrai choix, je ne le cache pas, mais je considère qu'il vaut mieux faire des pistes cyclables. Quand elles sont faites, on fait du vélo. Si on attend qu'il y ait du vélo pour faire des pistes cyclables, on n'a rien compris. C'est le même mode pour le transport quand on veut assurer des fréquences. Si on met des fréquences, il y a des voyageurs. Si on n'a pas de fréquences, il n'y a pas de voyageurs.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame RAMI.

Mme Isabelle RAMI : Au vu des différents échanges, il y a eu beaucoup de questions, je ne vais certainement pas répondre à toutes puisque des personnes y ont répondu. Vous dire et vous souligner, cela a été dit que cette ambition métropolitaine du 3^e plan vélo, elle est toujours dans la continuité, je l'ai dit en introduction. Il n'y a pas de surprise là-dessus.

Dire aussi que c'est vraiment un enjeu important le développement du vélo et de fournir les moyens aux usagers. Monsieur DUPRAT vient de le signaler aussi. Comment on fait ? On l'a dit, on a mis des moyens qui sont importants cette année. Le taux d'aménagement vélo dans les FIC et les CODEV n'a jamais été à un niveau si important sur ces trois prochaines années.

La volonté des communes, c'est vous, les maires, vous avez la main pour développer des aménagements, pour mettre en place une vraie politique vélo et la Métropole accompagne, bien sûr.

Et je voudrais quand même terminer mon intervention par ce que j'ai retenu de la semaine dernière puisque la semaine dernière nous avons reçu une délégation qui venait d'Amsterdam et qui accompagne un projet européen sur la politique cyclable. Vous dire qu'à Amsterdam, c'est 50 ans de politique vélo pour arriver à ce qu'ils sont. Il ne faut jamais lâcher. Il faut toujours avoir une écoute, une volonté et les moyens de la mettre en place. Alors, on est peut-être qu'au 3^e plan vélo, il y en aura peut-être plusieurs autres, je l'espère, car il faut toujours s'adapter, toujours anticiper, et toujours avoir la volonté d'arriver et de développer des mobilités alternatives. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci beaucoup, Madame RAMI, de la qualité de votre travail. Je sou mets au vote. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU et le groupe Communauté d'avenir. La délibération est adoptée.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : 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 PESCHINA, 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

Monsieur le Président Alain ANZIANI : On va devoir s'arrêter, mais avant de s'arrêter, on a quelques difficultés. Certains collègues ont des difficultés. J'ai bien entendu la difficulté de Monsieur LABESSE qui a une urgence. Et puis, également celle de Monsieur ÉGRON qui ne peut pas ensuite revenir avec nous. Madame MELLIER, est-ce que l'on pourrait peut-être passer le dossier de Monsieur LABESSE parce qu'il a vraiment une urgence ?

Mme Claude MELLIER : Si vous le voulez bien, je peux faire passer Monsieur ÉGRON et après Monsieur LABESSE. Est-ce que cela vous convient ? Le temps que je recherche la délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Il faut que l'on soit bref alors parce qu'après, le self sera fermé.

Mme Claude MELLIER : Monsieur ÉGRON, la 87 : « Ajustements des effectifs au sein du Cabinet du Président, du Secrétariat général, de la Direction générale numérique et systèmes d'information, Direction générale de l'aménagement, Direction générale haute qualité de vie, Direction générale des territoires – Décision – Autorisation. »

M. EGRON

(n°87) Ajustements des effectifs au sein du Cabinet du Président, du Secrétariat général, de la Direction générale numérique et systèmes d'information, Direction générale de l'aménagement, Direction générale haute qualité de vie, Direction générale des territoires - Décision - Autorisation

M. Jean-François EGRON présente le dossier.

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

M. Philippe POUTOU : Oui, j'ai demandé le dégroupement. Pour faire vite puisque le temps passe. C'est un peu comme d'habitude, mais comme ce sont toujours les mêmes délibérations, on va redire un peu les mêmes choses. On est en désaccord avec la politique de recrutement de la Métropole. On voit les tableaux. C'est une délibération qui n'est pas facile à lire parce que ce sont des chiffres, des modifications, des transferts, des suppressions, des créations. Difficile d'avoir une visibilité de la situation et difficile aussi d'avoir en fait la politique d'embauche de la Métropole sur la mandature qui vient. D'ailleurs, normalement il y a des lignes, je ne sais pas comment elles s'appellent, des lignes directrices de gestion. Je ne sais pas si cela a été fait. Ce n'est pas facile à lire à cause de cela. Et nous, ce que l'on peut quand même percevoir, c'est que cela embauche beaucoup parmi les chefs, les cadres, dans les directions, ce qui ne nous apparaît peut-être pas le plus utile, mais, enfin, peut-être que c'est quand même un peu utile. Par contre, là où c'est vraiment utile, renforcer les effectifs, là on ne voit pas. Et on sait qu'il y a plein d'endroits où il y a besoin de renforcer les effectifs parce que l'on sait qu'il y a aussi pas mal d'endroits où il y a - et cela ne ressort pas des délibérations sur les effectifs - mais il y a quand même de la souffrance au travail. Il y a quand même des questions de tension aussi, de difficultés, pas que sur les salaires ou pas que sur les effectifs en tant que tels. Il y a des conditions de travail qui ne sont pas si simples que cela. Nous, on considère d'après les échos que l'on a, d'après les retours que l'on a, pas que des syndicats, mais aussi de quelques salariés, qu'il manque en fait de véritables moyens qui soient mis en œuvre pour pouvoir embaucher et former. Et quand on embauche aussi, ce ne sont pas juste des embauches de contractuels, il faudrait assurer les embauches de titulaires, et donc assurer aussi un bon fonctionnement des appels à candidature, ce qui ne semble pas vraiment être le cas.

Donc, voilà, en fait, il y a beaucoup de critiques sur la façon dont est géré le personnel. On le redit parce que l'on entend quand même, encore, toujours, des gens qui ne sont pas contents du tout de la situation et qui ne sont pas contents non plus des conséquences de la mutualisation.

Voilà, c'était juste pour dire cela. On vote contre la délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ÉGRON.

M. Jean-François ÉGRON : Oui, pour répondre à Monsieur POUTOU, quelques éléments. Les lignes directrices de gestion ont été présentées. Chaque année, en ce qui concerne le recrutement, vous avez le bilan social avec l'ensemble des recrutements qui sont détaillés par cadres d'emplois, par services, par directions. Je vous invite, la prochaine fois, à discuter avec nous lorsqu'on le présentera.

Et puis, en ce qui concerne le suivi des risques psychosociaux, il y a plusieurs structures qui sont chargées de cela. On suit cela avec beaucoup d'attention. Mais Monsieur POUTOU, si vous avez connaissance de personnes en particulier, notre responsabilité et la vôtre, c'est de nous dire quelles sont ces personnes et je m'emploierai à régler le problème. Merci Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres observations ? Je mets au vote. Qui vote contre ? **Monsieur POUTOU**. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : **Monsieur ÉGRON** : « Adhésion de Bordeaux Métropole à l'Union du pôle funéraire public – Décision – Autorisation. »

M. EGRON
(n°89) Adhésion de Bordeaux Métropole à l'Union du pôle funéraire public - Décision - Autorisation

M. Jean-François ÉGRON présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. C'est Métropole Communes qui a demandé le regroupement. **Monsieur ALCALA**.

M. Dominique ALCALA : Oui, **Monsieur le Président**, mes chers collègues, nous voudrions vous demander si la Métropole mettra à disposition des communes cette ressource ou la réservera uniquement aux communes qui ont des cimetières métropolitains ou qui ont mutualisé la compétence.

Il semble aussi, par ailleurs, que lors de la commission des finances, les services n'ont pas su répondre à cette question. Nous estimons qu'il serait tout de même dommage que sur un sujet aussi délicat et aussi complexe, la Métropole ne partage pas cette source d'informations précieuse.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur ÉGRON**.

M. Jean-François EGRON : La Métropole est partageuse, et puis, c'est un domaine sur lequel il est nécessaire que tout le monde, mutualisé ou non, ait l'information. Je rappelle que c'est quand même aussi l'accompagnement des familles dans des situations particulièrement pénibles. On a tous à cœur de pouvoir donner des moyens de le faire correctement. Donc, oui, ce sera ouvert à l'ensemble des communes.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Unanimité ? Unanimité.

Unanimité

Mme Claude MELLIER : **Monsieur ÉGRON** : « Délibération des postes de Bordeaux Métropole – Information. »

M. EGRON
(n°90) Délibération des postes de Bordeaux Métropole - Information

M. Jean-François ÉGRON présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame BOZDAG. On peut donner un micro à Madame BOZDAG.

Mme Fatiha BOZDAG : Monsieur le Président, chers collègues, je tenais à remercier les services, aujourd'hui, d'avoir fourni ce tableau puisque je le réclamaï depuis un certain temps en commission. Je suis contente de le voir aujourd'hui. Et puis, par la même occasion, j'aimerais savoir si nous pourrions l'avoir avec une mise à jour annuelle afin d'identifier une synthèse des évolutions des postes. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur ÉGRON.

M. Jean-François ÉGRON : Oui, chers collègues, merci d'abord, et puis je remercie les services qui sont très impliqués sur ce sujet et Monsieur LESCAILLEZ étant dans la salle, je relaye votre demande d'une mise à jour annuelle pour que l'on dispose, effectivement, de cette information. Cela répond d'ailleurs à la question de Monsieur POUTOU de la bonne connaissance des effectifs.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. C'est une information. Donc, il n'y a pas de vote.

Communication effectuée

Madame MELLIER, on poursuit avec Monsieur LABESSE.

Mme Claude MELLIER : Oui, la délégation de Monsieur LABESSE : « Contrat de concession avec travaux portant sur le traitement des déchets ménagers et assimilés confié à la société dédiée VALBOM – Avenant n° 2 – Décision – Autorisation ».

M. LABESSE

(n°44) Contrat de concession avec travaux portant sur le traitement des déchets ménagers et assimilés confié à la société dédiée VALBOM - Avenant n°2 - Décision - Autorisation

M. Patrick LABESSE présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur POUTOU avait demandé le dégroupement.

M. Philippe POUTOU : Alors, très rapidement pour que Monsieur LABESSE puisse partir le plus vite possible. Je vais directement au fond. On vote contre cette délibération tout simplement pour une prise de position contre les DSP, Délégations de service public. On est pour la défense des services publics, et puis pour rappeler que le traitement des déchets à l'échelle nationale, c'est à peu près 40 % aujourd'hui qui sont gérés directement publiquement. Voilà. C'est pour dire que c'est possible. C'était juste pour prendre cette position-là. Le vote contre s'explique de cette manière.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Bien noté. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Non. Est-ce qu'il y a d'autres votes contre ? Non. La délibération est adoptée.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Je vous propose de suspendre pendant une heure pour que l'on puisse déjeuner.

Pause déjeuner de 13 heures 28 à 14 heures 38

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci de vous asseoir que l'on puisse reprendre le cours de ce conseil. **Madame MELLIER**, si vous voulez bien appeler le premier dossier de l'après-midi ?

Mme Claude MELLIER : Oui **Monsieur le Président**, je pense qu'il faut que l'on revienne sur le Plan marche qui n'a pas été effectivement abordé bien que, plus ou moins discuté dans les interventions, mais le Plan marche par lui-même présenté par **Madame RAMI** doit effectivement être abordé.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : **Madame RAMI**.

Mme RAMI
(n°159) **1er Plan marche métropolitain - Décision - Adoption**

Mme Isabelle RAMI présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci beaucoup. Qui souhaite la parole ? Oui **Monsieur DUPRAT**. Tu veux bien donner un micro à **Monsieur DUPRAT**.

M. Christophe DUPRAT : Oui, **Monsieur le Président**, mes chers collègues, bien sûr, tout le bien que l'on pense de ce Plan marche, mais pour alerter quand même sur un sujet qui concernait également le Plan vélo. Ceci repose essentiellement sur le FIC, c'est-à-dire que le Fonds d'Intérêt Communal sert souvent pour abonder les projets dans les communes, or, il ne vous a pas échappé, Monsieur le Président malgré, soyons honnêtes et reconnaissons-le, un coup de pouce non négligeable dans ce début de mandat. Mais les marchés qui sont actuellement passés sur les divers lots, que ce soit l'enrobé, que ce soient les bordures, que ce soit tout cela, sont entre 15 et 20 % plus chers que ce qui était prévu sur les anciens marchés, fonds que l'on va quelque part perdre tout l'avantage que l'on avait avec ces marchés. Et deuxièmement, puisque nous tapons dans ce FIC pour abonder les projets métropolitains que sont le Plan marche et le Plan vélo, je pense que tout cela va se bousculer sur ce même fonds, donc il faudra que l'on ait une clause de revoyure à mi-mandat pour que l'on puisse regarder de près, même si nous avons fixé intelligemment 20 % pour les modes doux dans nos FIC, et c'est bien et c'est normal, on n'y reviendra pas dessus, mais je pense qu'il nous manquera un certain nombre de financements si l'on veut aller jusqu'au bout du raisonnement, ce qu'est l'intérêt de toutes nos communes.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur MARI**. Après, je vous donne la parole.

M. Stéphane MARI : Merci. Nous saluons en notre groupe tous ensemble ce premier Plan marche de Bordeaux Métropole. Nous regrettons cependant certains éléments. Tout d'abord, nous constatons la faible ambition pour relever la part modale de 29 à 32 % en espérant que ce ne soit qu'un seuil minimum et que l'objectif soit largement dépassé.

L'enfouissement des réseaux nous semble bien difficilement réalisable lorsque l'on voit des coûts grandissants multipliant parfois par 2 voire 3 l'enveloppe de rénovation globale de la voirie et ses trottoirs. En dehors des hyper centres, les enfouissements sont inabordables en termes de coût.

Nous regrettons également que le plan trottoir ne parle pas du vrai sujet qui est la largeur des trottoirs. Le retrait de poteaux est bien sûr une solution, comme on vient de le dire, mais ce Plan marche devrait rendre transparent le fait de gagner de l'espace sur des places de stationnement, sur des voies de circulation parce que le tube ne peut varier en largeur. D'ailleurs, ce plan prévoit de la végétalisation et c'est heureux, mais qui nécessitera l'usage de plus d'espaces pour gagner en confort de marche.

Sur les plans sont citées les obligations de mise à jour, mais quels sont les objectifs concrets ? Quel pourcentage de trottoirs non accessibles aujourd'hui et quel objectif pour 2026 ? Nous manquons de données chiffrées pour apprécier cette action dans le plan global. Certaines communes ont mis en place un relevé de données concernant leur propre plan trottoir en cumulant le nombre de mètres linéaires de trottoirs aménagés, le nombre de passages piétons créés ou rendus accessibles. Est-ce que la Métropole compte mettre en place des relevés afin d'objectiver l'évolution ?

Toutefois, certains objectifs positifs sont à noter, comme valoriser les déplacements scolaires piétons autonomes. Dans ce cadre, et notamment dans le cas des rues aux enfants qui nécessitent de bloquer les rues aux abords des écoles, nous rappelons qu'une concertation efficace dans les quartiers et au niveau des parents d'élèves conditionne la bonne acceptabilité du projet. C'est un très lourd travail qui attend les communes au vu du nombre d'écoles qu'il y a sur la Métropole.

Nous tenons également l'effort de la promotion de la marche à pied à la place de l'usage des transports en commun, surtout lorsque l'on sait qu'un tiers des utilisateurs ne font que deux ou trois stations.

Nous souhaitons ainsi nous arrêter un peu plus sur le renforcement du sentiment de sécurité lors des déplacements nocturnes. En effet, si la loi Lom (Loi d'orientation des mobilités) a instauré des arrêts de bus à la demande, nous devons à l'échelle des décisions métropolitaines aller plus loin avec les marches exploratoires. Ces marches exploratoires, qui consistent à expérimenter les quartiers de nuit, seront nécessaires pour dresser un diagnostic des espaces considérés comme peu sécurisés dans le cadre de ce Plan marche. Ces diagnostics seront indispensables pour cibler les moyens en fonction des niveaux de sécurité ou d'insécurité de tel ou tel espace public. Nous devons, dans ce champ de la sécurité nocturne, nous appuyer sur l'expérience de terrain pour agir de manière efficace et pérenne.

Nous souhaitons longue vie au Plan marche s'il obtient l'adhésion des communes, bien sûr.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Laure CURVALE.

Mme Laure CURVALE : Monsieur le Président, chers collègues, c'est le tout premier Plan marche de Bordeaux Métropole, donc c'est important pour nous de dire aujourd'hui que notre groupe est fier que ce plan soit présenté et ne peut que remercier Isabelle RAMI et aussi Clément ROSSIGNOL-PUECH du travail qui a été accompli par eux pour le porter.

Et contrairement à ce que je crois avoir entendu dire, c'est un plan vraiment ambitieux, non seulement parce que c'est le premier et que nous avons un retard certain à rattraper, mais aussi parce que nous

allons y consacrer des moyens à la hauteur. Et c'est vrai que pendant longtemps, c'est le vélo qui a bénéficié de toutes les attentions de la part des associations, de la part de nous-mêmes élus. Nous avons voté tout à l'heure le troisième Plan vélo. Donc, on peut dire que la marche a fait jusqu'à présent un peu figure de parents pauvres des mobilités métropolitaines et d'ailleurs, à vrai dire, des mobilités, tout court.

Donc, on sait que le travail qui nous attend a une grande ampleur et est particulièrement élevé : encombrement des trottoirs, dégradations, discontinuité piétonne et le manque de sécurisation. Alors, nous savons que tout cela répond à plusieurs enjeux, comme pour le vélo, on a des enjeux très forts en matière de santé publique, c'est pour cela que c'est important de pouvoir aller à l'école à pied, en termes d'environnement, en termes de qualité de vie. Donc, je rappellerai quand même que la voiture actuellement occupe 70 % de l'espace public entre les voies de circulation et le stationnement et même s'il ne s'agit pas d'opposer la voiture aux autres modes de déplacement, il est évident qu'il y a un besoin de rééquilibrage pour permettre à toutes et à tous de profiter d'une ville conviviale, apaisée, saine, sécurisée.

La part modale de la marche a été rappelée. Elle est déjà élevée puisque c'est le deuxième mode sur la Métropole, juste derrière la voiture, avec 29 % des déplacements. Et c'est même encore plus élevé si l'on ne considère que le territoire bordelais, où 42 % des déplacements se font à pied. Donc, l'ambition est bien évidemment d'aller plus loin, mais ce n'est peut-être pas tellement dans le pourcentage de la part modale que dans ce que nous ne pouvons faire en termes de qualité et pour arriver à prendre des parts de marché encore supplémentaires à la voiture.

Nous le savons, quand il y aura des infrastructures adaptées et donc des parcours plus confortables, continus, sécurisés, que nous pourrons aussi améliorer encore cette part de la marge dans les déplacements et que ce sera le meilleur moyen pour entraîner l'adhésion des habitants, des usagers à abandonner notamment l'usage de la voiture individuelle plutôt que de rappeler des arguments strictement environnementaux.

Mais nous savons aussi qu'il faut aller plus loin dans la concertation, et je crois que personne ici ne va se plaindre que les communes puissent la mener, puisqu'elles sont bien placées pour le faire, avec leurs différents usagers, ce qui ne dédouane pas la Métropole, bien entendu, de faire aussi la concertation autour de son schéma des mobilités, de son troisième Plan vélo et de ce premier Plan marche.

Donc, voilà, mes chers collègues, c'est un premier Plan marche ambitieux, il faut le redire. Il y a des montants conséquents au sein des CODEV et dans les FIC. Cela amène aussi à faire des priorités. Si c'est prioritaire, on y met les moyens. Et il y a aussi ce budget de 30 millions d'euros pour la période 2022-2026.

Donc, encore une fois, merci à Isabelle RAMI, à Clément ROSSIGNOL-PUECH, pour ce travail et je crois que nous pouvons être collectivement fiers de lancer ce premier Plan marche.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame TERRAZA et après Monsieur DELPEYRAT.

Mme Brigitte TERRAZA : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, donc moi aussi je me réjouis vraiment de ce premier Plan marche. C'est vrai comme il avait été rappelé tout à l'heure, c'était ma délégation lors du dernier mandat et je n'ai pas pu le faire. Et j'en étais bien désolée parce que la marche, c'est quand même la chose la plus normale et ordinaire que l'on puisse penser, mais c'est vrai que les gens, et notamment les enfants aujourd'hui, se déplacent de moins en moins à pied et de plus en plus en voiture avec leurs parents.

Alors moi, je rappellerai juste, en effet, que c'est vrai que déjà, bravo à Isabelle RAMI et puis aussi les équipes de la mobilité qui portent ce projet parce qu'il n'y a pas comme pour le vélo des associations aussi très structurées, très organisées, qui portent la promotion de la marche et c'est aussi un problème malgré tout. Et donc de poser cette ambition aujourd'hui, je trouve cela très intéressant. Il ne faut pas oublier qu'en effet, cela reposera aussi évidemment, si on nous donne les moyens à travers ce Plan marche et c'est très, très bien, mais cela va reposer sur les élus, bien sûr, sur les Maires, notamment au titre de la Police aussi du Maire, puisque, hélas, trop souvent, les voitures encombrant les trottoirs et les cheminements qui sont prévus pour les piétons et c'est vraiment problématique pour les aménagements, etc.

Également, la difficulté de la promotion de la marche, c'est l'accompagnement au changement. On le sait, j'avais participé lors de Semaine de la mobilité à des conférences qui avaient été données à l'époque, donc on avait notamment invité le Professeur Patrice COUZIGOU qui est un grand promoteur de la marche, qui avait organisé au CHU, puis après, cela s'est étendu même chez nous, les opérations Escalier là pour monter au lieu de prendre l'ascenseur, de monter les escaliers. Et donc, on connaît aussi les qualités de la marche pour la lutte contre le surpoids, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires, etc. Ce sont des choses que l'on ne dit peut-être pas assez, et notamment d'agir sur les enfants et juste un chiffre, là, c'était l'A'Urba qui nous avait fait aussi une conférence très intéressante.

Un enfant qui va à l'école à pied, qui marche un quart d'heure, il a 30 % de plus de capacités cognitives quand ils arrivent dans sa classe que les enfants qui sont arrivés en voiture. Comme tous les parents veulent un petit Einstein dans leur famille, il faut faire savoir aussi ces intérêts-là aux familles, je crois, pour que les parents emmènent leurs enfants à l'école à pied au lieu de prendre la voiture pour faire moins de 2 km, comme cela a été dit tout à l'heure. Merci.

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci, Président. Je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit, c'est plus une question. Il y a un certain nombre de villes qui, apparemment de manière efficace, ont déployé des signalisations indiquant les temps de parcours respectifs : marche, vélo, etc. Je pense que c'est très efficace. Apparemment, il y a les problèmes techniques pour déployer tout cela, je ne sais pas lesquels, mais je trouve que cela vaudrait le coût peut-être que l'on y travaille puisque cela donne des résultats assez rapides et intéressants et c'est assez peu coûteux finalement à faire. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Je suis tout à fait favorable. Madame RAMI.

Mme Isabelle RAMI : Oui, merci de vos interventions qui encouragent fortement les ambitions de ce premier Plan marche. Vous dire que, on l'a déjà dit, c'est un premier Plan marche. Comme on a fait pour le vélo des plans de déplacements cyclables, c'est un petit peu délicat pour un premier Plan marche d'établir des plans de déplacements pédestres à l'échelle de la Métropole. Donc, effectivement, l'effort, il est dans vos collectivités et cela va reposer, je l'ai dit dans ma présentation du Plan marche, dans une co-visibilité des actions que vous avez déjà engagées, que ce soit au niveau des PAVE (Plan local de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics), par exemple, il reste 6 PAVE à terminer. Donc, il y aura une récolte des données et une mise en visibilité de ce que vous avez fait pour pouvoir arriver à un niveau métropolitain.

Au niveau des moyens financiers, effectivement, je ne vais pas parler à la place de la Vice-Présidente en charge des CODEV et des FIC, il y a du financement qui est prévu. Nous avons en plus pu avoir 30 millions d'euros sur la mandature pour pouvoir mettre en place un appel à projets ou un appel à manifestation d'intérêt que l'on va construire l'année prochaine avec vous et qui permettra de cofinancer des actions qui sont à visée, premièrement, de fermeture de rues aux écoles. Donc c'était l'objectif

premier, mais on s'est dit aussi qu'il fallait pouvoir vous accompagner dans vos démarches volontaires de désencombrer les trottoirs et dans l'enfouissement des réseaux.

Donc, c'est un fonds qui sera mis à disposition sur des modalités qu'il faut encore définir, mais la volonté est là de vraiment vous accompagner dans vos décisions communales.

Pour répondre à Monsieur DELPEYRAT, effectivement les temps de parcours, il y a des actions faciles, entre guillemets, à mettre en place. C'est prévu dans le Plan vélo. Donc il faut que l'on organise la signalétique et on va travailler avec l'A'Urba, je pense, pour avoir quelque chose de cohérent au niveau métropolitain puisque nos actions métropolitaines seront là.

Action métropolitaine à venir, c'est un guide métropolitain sur le partage de la rue, c'est un guide de la rue, *grosso modo*, que l'on va mettre en place. Cela permettra d'accompagner la conduite au changement puisque l'on parle de vélo, de marche, passer de la voiture à la marche, connaître tous les bienfaits du vélo et de la marche, donc l'action métropolitaine se fera sur ce Plan vélo à ce niveau-là. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Alors je soumetts au vote la délibération. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée.

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

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur ROSSIGNOL-PUECH. Création d'une liaison Bus express vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles - Lancement de la procédure de concertation publique - Décision – Autorisation.

M. ROSSIGNOL-PUECH

**(n°23) Création d'une liaison Bus express vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles
- Lancement de la procédure de concertation publique - Décision - Autorisation**

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le dossier.

Mme Clément ROSSIGNOL-PUECH : Je profite de cette délibération, Monsieur le Président, pour dire au Conseil, mais nous avons évidemment reçu l'information tous et toutes par voie de mail, que les 36 bus électriques pour cette ligne de Bus express ont été sélectionnés par la Métropole. Ce sont des bus de la société VDL BUS & COACH qui sont 100 % électriques, 180 km d'autonomie, et le processus de charge qui a été sélectionné et une charge lente au dépôt et charge rapide au terminus. Donc, il n'y aura pas de charges intermédiaires. Maintenant, les batteries extraplates ont fait d'énormes progrès. Ce sont 36 bus qui vont être achetés par la Métropole et livrés à l'ouverture de la ligne Bus express, donc société néerlandaise qui a déjà commercialisé plus de 500 bus électriques et ils sont fabriqués en Europe.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci de ces précisions, qui souhaite la parole ? Oui Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, bien évidemment pour dire que cette délibération sera votée par notre groupe puisque dans la commission, cela avait été relevé par le commissaire enquêteur, il n'y a pas de doute de ce côté-là.

Simplement pour dire à Clément ROSSIGNOL-PUECH un petit regret, j'ai effectivement été informé, mais le Conseil qui était métropolitain du 2 décembre 2016 avait créé une commission d'appel d'offres spécifiques pour l'achat des véhicules BHNS (Bus à haut niveau de service). Évidemment, des élus avaient été désignés à ce moment-là, la nouvelle mandature n'a pas redésigné des élus, mais je trouve un peu dommage que cette commission d'appel d'offres spécifiques, et ce qui était d'ailleurs une pratique qui s'était fait pour bien d'autres projets dans cette Métropole, n'ait pas eu à se réunir pour le choix du matériel. C'est la commission d'appel d'offres classiques qui a été faite. Voilà, c'est un petit regret qu'il y a.

Deuxième petit regret, mais ce sont les marchés publics, et il n'y a pas de raison de s'en offusquer, c'est ainsi, il y avait un finaliste qui était à quelques encablures d'ici, qui était dans la région de Nouvelle Aquitaine, une entreprise française qui fabrique du matériel français. Et l'autonomie des véhicules était moins importante, tout cela a été très bien expliqué. Il n'y a pas de doute de ce côté-là, mais un petit regret de ne pas avoir acheté du matériel français qui était en coût de carbone, qui devait être moins élevé pour qu'ils viennent depuis les Deux-Sèvres que depuis le Nord de l'Europe.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur DELPEYRAT.

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci, Président, mais je voudrais très sincèrement et au nom de Saint-Médard remercier Clément ROSSIGNOL-PUECH pour le travail qu'il a fait afin d'intégrer le plus rapidement possible et sans perturber la première tranche, si j'ose dire, de l'enquête publique qui était prévue pour le BHNS. Et me réjouir vraiment parce qu'effectivement, dans la version précédente, s'agissant de Saint-Médard-en-Jalles, le BHNS s'arrêtait Place de la République, et donc nous avions tout l'Ouest de la ville qui était privé de ce mode de transport particulièrement efficace et sur lequel nous fondons beaucoup d'espoir. Donc je voulais remercier tous les collègues de la Métropole au-delà de Clément d'avoir bien voulu suivre les conclusions du commissaire enquêteur et la demande de la ville de Saint-Médard-en-Jalles. Merci beaucoup.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame AMOUROUX.

Mme Géraldine AMOUROUX : Une remarque, moi, j'étais membre de la Commission d'appel d'offres qui a fait ce choix, donc j'ai toutes les informations nécessaires, mais je rejoins ce que disait mon collègue Christophe DUPRAT, et c'était plutôt un souhait par rapport à nos habitants qui sont sur le trajet du BHNS ou du Bus express ou tous ceux qui y monteront dedans. Est-ce que l'on peut imaginer le moment venu une présentation de ce véhicule, cela avait été le cas au début du projet, pour qu'il se rende compte de ce que c'est compte tenu du fait qu'en ce moment, ils sont en train plutôt de subir les travaux. Donc, je pense que de se projeter sur ce véhicule, ce ne serait peut-être pas mal. Après, je ne sais pas à quel moment, à quelle temporalité, mais si on peut envisager cela. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. S'il n'y a plus de demandes de prise de parole la parole est à Monsieur le rapporteur.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Merci Monsieur le Président. Donc concernant la CAO (Commission d'appel d'offres), moi non plus, je n'étais pas membre de la CAO, mais on fait maintenant appel à la CAO classique pour l'ensemble de ces procédures, et on ne peut pas malheureusement, dans un appel d'offres, choisir la nationalité de l'entreprise, vous le savez bien. Et la présentation des bus, oui, c'est une très bonne idée qui est à l'étude, je pense que je suis d'accord avec vous, Madame AMOUROUX, cela serait intéressant d'avoir avant l'inauguration de cette ligne qui est prévue fin 2025 présentation du matériel roulant des bus, oui, tout à fait, aux habitants.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Je parle de l'extension fin 2025, ce sera avant le tracé central.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Et qui vote ... Donc, délibération adoptée.

Mme Claude MELLIER : Monsieur ANZIANI, Modalité spécifique du vote électronique, insertion d'une annexe au règlement intérieur du Conseil de Bordeaux Métropole. Décision – Autorisation.

M. ANZIANI

(n°) Modalité spécifique du vote électronique, insertion d'une annexe au règlement intérieur du Conseil de Bordeaux Métropole. Décision – Autorisation.

M. Alain ANZIANI présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Oui, Monsieur POUTOU, vous avez demandé le regroupement, donc vous avez des questions à poser. C'est regroupé ?

M. Philippe POUTOU : Oui, cela a été regroupé.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : D'accord. Cela a été resoumis au vote ? Alors, je resoumets aux votes quand même par prudence. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée.

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

Mme CLAUDE MELLIER : Monsieur ANZIANI. Rapport en Conseil de novembre 2021 - Suivi des recommandations de la Chambre régionale des comptes dans le cadre de l'examen des comptes et de la gestion de Bordeaux Métropole pour les années 2014 et suivantes - Information au Conseil.

M. ANZIANI

(n°5) Rapport en Conseil de novembre 2021 - Suivi des recommandations de la Chambre régionale des comptes dans le cadre de l'examen des comptes et de la gestion de Bordeaux Métropole pour les années 2014 et suivantes - Information au Conseil

M. Alain ANZIANI présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite intervenir ? Oui, **Monsieur BOBET**.

M. Patrick BOBET : Merci. **Monsieur le Président**, mes chers collègues. Tout d'abord, m'étonner un peu de l'inscription tardive en Conseil de Métropole parce que selon les recommandations, cela aurait dû être présenté au mois de septembre dernier, ce n'est pas le plus grave. Relever tout de même aussi que dans ce qui est répondu, il y a quand même parfois quelques imprécisions, ce n'est pas toujours d'une très, très grande concision ou précision, et on est parfois dans l'incantation plus que dans les explications très concrètes, donc orienté un peu. Plus important, peut-être tout de même, je voudrais souhaiter que l'on reste très vigilant sur la recommandation de la Chambre, qui indique : « La Chambre recommande de communiquer au Conseil de Métropole, une fois par an, un compte administratif et un état des effectifs consolidés au niveau du bloc communal. ».

La réponse que nous avons faite, et je vous en remercie, la Métropole s'interroge sur le droit de regard que se fera de ce fait l'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) sur le fait de gestion de ses communes membres. Effectivement, cette réponse est tout à fait rassurante et j'espère qu'elle n'évoluera pas parce que si la Métropole avait comme cela un droit d'ingérence, de surveiller la gestion des communes, ce serait quand même le début de quelque chose qu'il ne faut pas suivre, je pense.

Sur la politique de l'habitat, nous pourrions être favorables, bien sûr, aux espaces de dialogue qui sont prévus, à condition que ce soit de véritables espaces de dialogue et que les avis de tous soient réellement pris en compte sur d'autres thématiques comme celles de la mobilité, cela n'a malheureusement pas été tout à fait le cas. On en voit les conséquences tous les jours, j'y reviendrai en bureau dans quelques temps, mais je voudrais vous rappeler ce qui se passe sur le boulevard entre la Place Ravezies et la barrière du Médoc, et donc l'entrée de ville du Bouscat. Nous avons eu une réunion, il y a deux jours, avec des ingénieurs de la Métropole et du PTO (Point de terminaison optique), une population très remontée, extrêmement à bout de nerfs et prête à faire, je dirais, presque un peu n'importe quoi, donc je vous en reparlerai. Cette réunion a été tout à fait instructive et nous devons réellement apporter des réponses rapides à cette attente. Merci Monsieur le Président.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur CAZENAVE**.

M. Thomas CAZENAVE : Merci. Je voudrais également réagir, Monsieur le Président, sur une recommandation évoquée à l'instant par **Patrick BOBET**, et notamment celle qui recommande de communiquer au Conseil de Métropole une fois par an un compte administratif et un état des effectifs consolidés au niveau du bloc communal.

Et je dois dire, à l'inverse de **Patrick BOBET**, que nous ne nous retrouvons pas dans la réponse qui a été faite à la Chambre régionale des comptes. Je crois qu'il y a un malentendu. Il ne s'agit pas pour la Métropole de s'ingérer, je crois, dans les affaires communales, mais il y a juste un interlocuteur que l'on oublie dans cette réponse insuffisante à notre avis, c'est le citoyen, le contribuable.

Est-ce que la mutualisation produit ou pas des économies ? Est-ce que c'est à ce point tabou de se dire que l'on pourra avoir une présentation consolidée des effectifs au niveau métropolitain et communal, non pas pour aller discuter les choix bien légitimes des maires, mais pour rendre transparent, y compris peut-être de bonnes nouvelles, c'est-à-dire que la Métropole permet de faire des économies, permet du

budget et des moyens, mais si on n'est pas en situation de le démontrer, personne ne nous croira. Et je ne comprends pas le fait que l'on se retranche derrière un risque d'ingérence alors qu'il s'agit juste d'une exigence de transparence.

Merci Monsieur le Président et ma collègue Fabienne HELBIG interviendra sur la deuxième partie du rapport.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame FERREIRA.

Mme Véronique FERREIRA : Merci. Très rapidement, Monsieur le Président, sur la question qui vient d'être levée sur cette recommandation, de dire que je penche plutôt sur la proposition de Monsieur BOBET. Effectivement, sur la question de la présentation des CA et des effectifs consolidés. Quand on présente quelque chose, normalement, le but du jeu, c'est d'en débattre. Sinon, je ne vois pas l'intérêt de le présenter.

Maintenant, je comprends aussi la nécessité d'être transparent sur la question des économies ou pas faites en mutualisation. Mais là, j'ai envie de dire, chaque Maire dans chaque commune, au moment où il présente son CA (Chiffre d'affaires) ou son rapport d'orientation budgétaire, bref, au moment où cette personne le souhaite, doit effectivement faire un état par rapport au moment où il est mutualisé, au moment où il en est à ce moment-là et de voir si, effectivement, il y a économie ou pas.

Le problème aussi au niveau de la mutualisation, c'est que, forcément, on mutualise avec un instant *t*. Et après, il y a parfois un certain nombre de choses qui évoluent, qui changent. C'est très difficile de le faire apparaître uniquement dans des chiffres et dans un état consolidé. Je pense moi aussi, comme Monsieur BOBET, qu'il est important de distinguer ce qui est du niveau métropolitain et de la responsabilité de chaque Maire.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Madame HELBIG.

Mme Fabienne HELBIG : Monsieur le Président, chers collègues, comme nous l'avons déjà vu lors de précédents Conseils, l'évaluation à mi-parcours du PLH (Programme local de l'habitat) confirme les objectifs de production de logements sociaux et ces objectifs ne sont pas atteints. Ainsi, moins d'un quart de la production entre 2017 et 2019 concernait du logement locatif social, alors que le nombre de demandeurs de logements ne cesse d'augmenter, dépassant actuellement les 40 000 demandeurs.

La production logements sociaux reste donc un enjeu majeur sur le territoire. Or, nous peinons à avoir les leviers mis en place depuis la nouvelle mandature pour atteindre l'objectif des 3 000 logements locatifs conventionnés par an. Également, ce rapport pointe du doigt une politique locale de l'habitat qui, en se focalisant de manière restrictive sur 7 publics cibles : les familles, les jeunes, les étudiants, les personnes âgées vieillissantes et en situation de handicap, les habitants de quartiers prioritaires, les gens du voyage, les sans-abris, les ménages résidant dans les copropriétés fragiles, a exclu certains publics comme les femmes précaires et les travailleurs à la rue.

Nous pensons que ce PLH (Programme Local de l'Habitat) doit pouvoir être flexible pour intégrer de nouveaux publics en fonction du retour d'expérience des acteurs de terrain. Très intéressant aussi dans cette évaluation du PLH et la mise en évidence de la non-visibilité de l'action métropolitaine en faveur de l'amélioration énergétique du bâti. En effet, le rapport montre que l'action de la Métropole est conséquente, mais complexe et morcelée. Cet état de fait doit nous faire réfléchir de manière générale

sur l'empilement d'outils que nous créons. Cela aussi, c'est un leitmotiv que nous portons régulièrement en Conseil.

Notre Métropole manque trop souvent de vision dans l'application concrète des mesures qu'elle porte et nous devons collectivement trouver des solutions pour y remédier. Je vous remercie.

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

Sur le premier point, Madame FERREIRA a donné des précisions. Moi, je pense quand même que la page 3 de nos réponses du rapport est extrêmement claire. C'est-à-dire que d'un côté, on fait état d'un certain nombre de chiffres concernant les effectifs des communes, mais le dernier paragraphe de la page 3 a raison de s'interroger sur le droit de regard de la Chambre régionale.

La Chambre régionale n'a pas à regarder. Elle doit examiner en légalité. Elle ne doit pas examiner en opportunité. Et là, cela va au-delà de sa compétence, donc il y a déjà un problème de procédure. Si, dire qu'il faut tant ou tant d'agences et c'est de l'opportunité, ce n'est pas de la légalité. Et donc après, il y a un deuxième problème, c'est qu'en l'état du droit, la Métropole n'a aucun pouvoir de tutelle ou même de regard sur les effectifs des communes, aucun, aucun. Donc, sauf à modifier le droit, aujourd'hui, on n'a pas ce pouvoir-là.

Sur la question du logement social, c'est une question extrêmement importante, mais qui est peut-être vue d'une façon un peu lapidaire par la Chambre régionale parce que l'on sait très bien que l'on a tous la même volonté de produire du logement social. Il le faut, c'est nécessaire. Les chiffres sont là pour montrer qu'il nous manque effectivement quelques milliers et quelques dizaines de milliers de logements sociaux sur la Métropole, mais en même temps, c'est tout l'objet du PLU (Plan Local d'Urbanisme) et sa révision aujourd'hui. Comment faire pour arriver à produire davantage de logements, donc à construire davantage. On sait bien que dans toutes les communes, on se heurte à des difficultés majeures et que nos habitants, aujourd'hui, sont extrêmement réticents à avoir davantage de constructions, cela fait partie de la sociologie que les maires connaissent très bien et tous les maires des 28 communes sont pratiquement tous, je suppose, d'accord pour dire que c'est facile de dire qu'il faut construire plus. C'est plutôt plus difficile. Moi, je l'ai expliqué à plusieurs reprises à Madame la Ministre, pour qui j'ai beaucoup de considérations, je l'ai dit d'ailleurs aussi lors de l'Assemblée générale des offices d'HLM (Habitation à loyer modéré).

Je crois qu'il ne faut pas voir ça de trop loin, il faut voir très précisément. Donc, il faut sans doute construire, mais il ne faut pas construire n'importe où, n'importe comment, et c'est facile de nous donner des objectifs. Et après, sur le terrain, on sait très bien que c'est difficile à les remplir. Si on veut garder aussi ce que nos habitants mettent au-dessus de tous, c'est la qualité de vie. Donc évidemment, ceux qui sont bien logés aujourd'hui n'ont pas tellement envie que les autres soient bien logés. Cela fait aussi partie des égoïsmes et nous, on va tenir compte à la fois d'un côté des populations qui existent-là depuis longtemps, et puis de l'autre côté des nouvelles populations qui ont aussi un droit au logement. Mais on ne peut pas imposer, je voudrais faire un appel. Je crois qu'il faut aujourd'hui quand même que l'on avance un peu dans la production de logements, sinon, on va avoir beaucoup, beaucoup de difficultés, ces difficultés que l'on connaît depuis longtemps, je regarde Patrick BOBET en disant cela. Je pense également à Alain JUPPE, on a tous connu les mêmes difficultés aujourd'hui d'atteindre nos objectifs. Mais je le répète, il y a une question culturelle, il y a une question sociologique qui se pose et si on ne part du terrain, je pense que l'on a tout faux.

Alors, sur ce rapport, c'est un rapport, donc il n'y a pas de vote, c'est simplement prendre acte de ce rapport. Je vous en remercie.

Communication effectuée

Mme Christine BOST : Monsieur PUYOBRAU pour Madame BOST.

Mme BOST

(n°13) Bordeaux - Projet de renouvellement urbain du Grand Parc - Centre commercial Europe - Rue Louis Geandreau - Déclassement de la voie publique - Principe - Décision - Autorisation

Mme Christine BOST présente le dossier.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, merci. Monsieur le Président, c'est Monsieur POUTOU qui a demandé effectivement le dégroupement. Il s'agit là du projet de renouvellement du Grand parc et plus précisément du déplacement de la rue Louis Gendreau dans le cadre de ce futur Plan guide. Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Oui, j'ai demandé à prendre la parole, cela va être rapide. On vote contre la délibération. Alors on a bien compris que c'était un aspect très précis. C'était le déclassement d'une rue qui est en lien avec un projet de réaménagement du Grand Parc, enfin du Centre commercial, et c'est parce que l'on est opposé à ce projet-là que l'on vote contre à cette délibération-là.

On vote contre, pour faire très vite, parce qu'en fait, c'est toujours un peu pareil, d'abord, on ne fait pas du tout confiance à BNP Paribas, qui est le maître d'œuvre choisi. Et puis derrière, on pense qu'il y a plein de choses qui n'ont pas été réfléchies pour répondre aux besoins des populations, on rajoute des logements, c'est une chose dans un quartier où il y a déjà pas mal de tours et de bâtiments. Mais après, derrière, ce qui manque, on l'a déjà dit en Conseil municipal de Bordeaux et je le redis-là, ce sont des lieux collectifs pour les jeunes ou les moins jeunes d'ailleurs, puisque l'on reproche beaucoup aux gens de traîner dehors et de faire du bruit, mais on s'aperçoit aussi qu'il n'y a pas beaucoup de structures qui sont pensées, étudiées pour pouvoir répondre à des besoins des gens de se retrouver collectivement, que ce soit des foyers et des salles ou de faire de la musique ou autres choses. Même s'il y a évidemment un centre de loisirs qui n'est pas loin et qu'il y a un centre social aussi pas loin et qu'il y a une salle des fêtes, cela ne suffit pas à répondre à des besoins d'une population qui est quand même de plus en plus nombreuse.

On voulait noter ces manquements, il y a un manque de préoccupation. Et puis aussi, on a eu écho d'associations qui ne sont pas loin d'être expulsées ou en cours d'expulsion, notamment le FC Aquitaine. Donc, c'était pour vous dire que l'on avait entendu cela et que cela me semblait problématique. Peut-être d'autres associations aussi qui sont en mal de trouver des lieux pour pouvoir travailler. Et voilà.

Donc du coup, on pense qu'il y a aussi un souci, *grosso modo*, de consultation de la population dans tous ces projets-là, même s'il y a une Maison du projet qui existe à Grand Parc, même si des choses, visiblement, sont tentées, n'empêche qu'il y a une grosse, grosse difficulté à ce que la population soit au courant de ce qui se passe et qu'elle soit en réalité concertée par l'ensemble de ces projets. Donc, on vote contre cette délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PUYOBRAU, des éléments à rajouter ?

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, simplement Monsieur le Président, rappeler à Monsieur POUTOU, comme dans tout projet de renouvellement urbain, il y a effectivement de la concertation, que le projet

du déclassement de cette rue Louis Gendreau rentre dans le Plan guide susceptible d'améliorer effectivement le fonctionnement du quartier qui en a besoin, et je crois que tout frein à ce projet serait de nature à retarder et à décevoir les espoirs que portent les commerçants d'une part, leur clientèle d'autre part, et les riverains plus généralement sur le quartier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci, je sou mets au vote. Qui est contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Monsieur PUYOBRAU pour Madame BOST. Délibération no15 : « Bordeaux - Cession - Mise en vente par adjudication d'un bien sis 45 rue de Lescure à Bordeaux - Parcelle cadastrée IW 155 - Décision – Autorisation.

Mme BOST

(n°15) Bordeaux - Cession - Mise en vente par adjudication d'une bien sis 45 rue de Lescure à Bordeaux - Parcelle cadastrée IW 155 - Décision - Autorisation

Mme Christine BOST présente le dossier.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Tout a été dit. Monsieur POUTOU, c'est vous qui demandez effectivement le dégroupement.

M. Philippe POUTOU : Alors, rapidement aussi, on vote contre. Il y a quelque chose que l'on n'arrive pas à comprendre, on sait que les collectivités territoriales, comme la Métropole ou la Ville de Bordeaux se plaignent souvent, constatent à regret qu'il n'y a pas de foncier public pour pouvoir, soit répondre à des besoins de locaux pour les associations, soit pour tout simplement loger les sans-abris. Et quand il y a des bâtiments, même s'ils sont abîmés, quand il y a des logements même s'ils sont à rénover ou s'il y a des gros travaux, on ne comprend pas du tout pourquoi ils sont mis en vente.

Et on ne comprend pas non plus comment cela se fait que des bailleurs sociaux tels Aquitanis ne puissent pas être intéressés par ce genre de choses, justement dans l'idée d'une politique qui pourrait avoir le souci de répondre à des gens qui sont à la rue, sans-abris ou encore une fois, des associations qui sont sans locaux.

On ne comprend pas du tout pourquoi cela se passe comme cela et du coup, au contraire, il faut garder tout ce qui est foncier comme cela pour pouvoir justement avoir une maîtrise sur une politique sociale. On vote contre cette délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PUYOBRAU.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, tout simplement pour rappeler à Monsieur POUTOU et puis à vous autres, Mesdames et Messieurs, que chaque fois que nous le pouvons, effectivement, nous tâchons de conserver des biens patrimoniaux de telle sorte que nous puissions les transformer en ETI (Établissement temporaire d'insertion). Là, en l'occurrence, ce n'était pas possible, c'est pour cela que, dans le cadre d'une procédure bien particulière et transparente, ce bien a été mis à la vente.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient. Personne. La délibération est adoptée.

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur DELPEYRAT, Bordeaux - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Saint-Jean Belcier - Opération Amétis - Cession à l'Établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique (EPABE) d'un terrain d'environ 2432 m², sis rues Morin/ Son Tay - Décision – Autorisation.

M. DELPEYRAT

(n°27) Bordeaux - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Saint-Jean Belcier - Opération Amétis - Cession à l'Établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique (EPABE) d'un terrain d'environ 2432 m², sis rues Morin/ Son Tay - Décision - Autorisation

M. Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Des interventions ? Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Je suis désolé. On a l'impression que tout le monde s'est endormi là. Là, c'est une intervention, donc on vote contre cette délibération. Alors, je ne vais peut-être pas tout vous lire parce que j'avais une note assez importante. Il faut que je fasse le tri. Mais expliquer pourquoi le vote contre. De toute façon on est contre, *grosso modo*, tout ce qui est fait sur ce quartier-là, on trouve que c'est plutôt une abomination architecturale et urbaine. Et puis, cela continue de construire, donc on est contre, parce que l'on est en lien avec le collectif Amédée Saint-Germain, qui aussi a essayé de mener une bataille. Je crois que Monsieur ANZIANI, vous allez les recevoir bientôt. Enfin, en tout cas, je sais qu'il y a des discussions parce qu'ils sont très inquiets de la façon dont les choses évoluent.

Voilà donc du coup, je vais préciser peut-être deux choses, ce que l'on conteste dans cette partie-là du projet Euratlantique, c'est la suppression des deux déchetteries qui avaient été exigées par Euratlantique d'ailleurs, quai de Paludate notamment, et quai Deschamps. Et en conséquence, qu'est-ce qui est en alternative pour les habitants ? Cela pose des problèmes.

Et puis, par ailleurs, ce que l'on n'a noté aussi, c'est les allées vertes qui sont prévues sur la Rive droite, à la sortie du pont Saint-Jean, quartier Belvédère, sur la Rive gauche, entre Belcier et boulevard Albert I. Alors pourquoi le secteur Amédée Saint-Germain voit de jour en jour se multiplier les horreurs architecturales. Évidemment, c'est aussi en lien avec les promesses qui avaient été faites par Monsieur HURMIC, à savoir, est-ce qu'il y a des choses qui se passent et visiblement, il n'y a pas grand-chose qui se passe dans le rapport de force ou le bras de fer qui peut être fait entre la Mairie de Bordeaux et Euratlantique.

Donc, en fait, on vote contre parce que, *grosso modo*, ce sont des choses que l'on ne partage pas du tout. Et donc, encore une fois, en lien avec la partie des collectifs des habitants qui contestent le projet.

M. Stéphane DELPEYRAT : Écoutez, non, mais c'est le point de vue de Monsieur POUTOU que je respecte effectivement, ils sont hostiles au projet dans son ensemble. Ce que je sais, c'est que la ville de Bordeaux a beaucoup travaillé pour améliorer le projet d'origine et qu'il y a beaucoup de travaux en

cours pour développer à la fois de nouvelles enseignes différentes, l'économie sociale et solidaire, ajouter des espaces verts, du logement social, etc. Je ne partage pas du tout l'avis qui vient d'être exprimé. Je pense qu'il y a un travail très important qui est fait autour de ce projet.

M. Pierre HURMIC : Peut-être un mot pour Monsieur POUTOU qui connaît mal le dossier. Ce n'est pas Euratlantique qui avait fait les déchetteries, c'est l'ancienne équipe municipale. Monsieur POUTOU, renseignez-vous un peu avant de porter des accusations.

Et en ce qui concerne le changement de cadre de l'Euratlantique, nous y travaillons. Sachez-le tous les jours.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Monsieur POUTOU a un droit à réponse.

M. Philippe POUTOU : Oui, ce que l'on a trouvé dans nos archives, c'est que c'était exigé par Euratlantique, la fermeture par rapport à leurs travaux et leur aménagement à eux. Donc, c'est juste ce que l'on dit. Maintenant, cela restera à vérifier. Et pour dire aussi qu'il y a un rassemblement le dimanche 5 décembre à l'appel du collectif Amédée, justement, par rapport à tous ces problèmes-là, ce sera peut-être l'occasion pour la Métropole et la Ville de Bordeaux d'aller à la rencontre, puis de discuter et de vérifier ce qui est vrai/pas vrai dans ce que l'on dit ou dans ce qui est reporté par les habitants.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Le démenti vous a été apporté. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur DELPEYRAT. Contrat de plan État Région 2015-2020 - participation financière de Bordeaux Métropole au projet immobilier de restaurant universitaire n°1 du Centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) de Bordeaux Aquitaine à Talence - Décision - Autorisation

M. DELPEYRAT

(n°36) Contrat de plan Etat Région 2015-2020 - participation financière de Bordeaux Métropole au projet immobilier de restaurant universitaire n°1 du Centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) de Bordeaux Aquitaine à Talence - Décision - Autorisation - Convention

M. Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Rapidement encore une fois, on s'abstient sur cette délibération-là, on est bien conscient qu'il y a besoin de rénover. Du coup, on ne s'oppose pas à ce projet-là, même si on considère qu'à partir des réflexions qui ont été faites par les étudiants, les syndicats étudiants, c'est qu'en fait le projet, il semblerait sous-dimensionné. Il y a déjà aujourd'hui pas mal de manque de places et donc il y

a des inquiétudes là-dessus. Il y a des inquiétudes aussi sur le fait que pendant qu'il y aura les travaux, cela risque de bouchonner énormément dans les autres restaurants universitaires, donc c'était à savoir aussi ce qui peut être prévu pour soulager en tout cas le manque de places pendant toute la durée des travaux. Et pour rappeler, cela va dans le sens de la délibération qui se préoccupe, en tout cas de l'amélioration des conditions de vie des étudiants, mais c'est de rappeler qu'il y a quand même une forte précarité étudiante en ce moment, liée en partie en tout cas à la crise sanitaire, mais pas seulement. Et pour dire qu'il y avait des soucis aussi, je ne sais pas si vous avez fait attention, il n'y a pas longtemps, même si c'était une déclaration du responsable du CROUS, qui a été, on va dire, rectifiée où en tout cas, ils se sont excusés sur la maladresse des propos. Mais bon, c'est une réalité quand même qu'il y a pas mal de soucis du côté des étudiants, alors pas que sur la question alimentaire. Il y a la question aussi des logements et du chauffage pendant l'hiver.

Donc c'était aussi pour rappeler cela, qu'il y avait des grosses difficultés, qu'il y avait effectivement tout intérêt à ce qu'il y ait des choses qui se prévoient, qui s'aménagent pour améliorer les conditions de vie des étudiants et étudiantes.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur DELPEYRAT.

M. Stéphane DELPEYRAT : Oui. Effectivement, ces préoccupations que nous partageons Monsieur POUTOU, c'est la raison d'indiquer qu'il y a une précarité étudiante, mais justement, c'est bien pour cela qu'il nous faut investir massivement dans les équipements d'amélioration de la vie étudiante. Nous le faisons là à cette occasion pour un restaurant universitaire, nous nous intervenons aussi beaucoup sur le logement étudiant. Et tout à l'heure, vous aurez une délibération, justement, qui porte sur un appel à projets pour les associations étudiantes visant à limiter les effets de cette précarité, à améliorer la vie sur le campus et nous avons, par ailleurs, contribué pour plus de 100 000 euros, je crois, au Plan d'aide alimentaire qu'ont engagé les responsables qui interviennent sur le campus, donc cela va tout à fait, à mon avis, dans le sens que vous indiquez à l'instant.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? Personne. Pas d'abstention ? Abstention de Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur DELPEYRAT. Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport - Projet d'Opération d'aménagement Bordeaux Aéroport-Aéroport - Déclaration de projet - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme - Clôture de la concertation - Décision - Autorisation.

M. DELPEYRAT

(n°39) Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport - Projet d'Opération d'aménagement Bordeaux Aéroport-Aéroport - Déclaration de projet - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme - Clôture de la concertation - Décision - Autorisation

M. Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur MILLET.

M. Thierry MILLET : Monsieur le Président et chers collègues, il nous est proposé d'approuver le bilan de concertation et, je cite : « de tenir compte des enseignements tirés de la concertation concernant le projet d'aménagement OIM Bordeaux Aéroport ». ».

Cette concertation a été menée du 2 avril au 16 septembre 2021. La participation n'a pas été une réussite puisque seules 27 personnes ont participé à la réunion publique du 23 juin 2021, qui était d'ailleurs programmée le jour d'un match attendu du dernier Euro de football. Au-delà de cette réunion pour le moins intimiste, le registre en ligne n'a recueilli que 7 avis quant aux contributions sur les registres physiques de Mérignac, du Haillan, de Saint-Médard-en-Jalles, il n'y en a eu aucune. Malgré tout, tenant compte de ces rares avis, Bordeaux Métropole abaissera l'indice de stationnement dans les secteurs à proximité du Tram A. Cette OIM Bordeaux Métropole Aéroport concerne l'un des territoires prioritaires de développement économique de notre agglomération. Ce cadre privilégié étant destiné à accueillir les entreprises du Pôle aéronautique spatial défense, plusieurs milliers d'emplois : 10 000 emplois, y sont espérés.

Sur ce dossier si important, la concertation menée par Bordeaux Métropole s'est soldée par un échec avec une participation maigrichonne, pour ne pas dire inexistante. Sachez que lorsqu'il s'est agi de commenter la concertation sur Bordeaux et nos campus, laquelle avait recueilli quelques 150 contributions, certains ici avaient vivement souligné une participation trop faible pour la rendre valablement conclusive.

Cela remet en cause la légitimité et la pertinence des règles prescriptives qui seront intégrées au projet. Justement, ces règles prescriptives, elles sont issues d'un groupuscule de motivés ayant rempli le registre en ligne. Elles sont curieusement exclusivement tournées vers les préoccupations environnementales et de mobilité douce au détriment de la voiture, du stationnement, voire de l'existence de cette grande zone d'activité économique.

Comment, vu les enjeux, se satisfaire de cette pseudo-concertation ? Comment notre Métropole se débrouille-t-elle pour aboutir à ce fiasco ? Cela pose une question de méthodes, de moyens mis en œuvre, voire de volonté de vraiment recueillir l'avis des personnes concernées au premier chef. Je veux parler des salariés et des chefs d'entreprises.

Il faut dire que ces derniers s'en lassent. Certains envisagent de quitter le secteur, car ils n'ont aucun espoir, pour eux comme pour leurs équipes, que la situation s'améliore avant plusieurs années puisque les travaux ne démarreront pas avant 2025 pour des effets qui n'apparaîtront pas avant 2027 au plus tôt.

Je vous saurai gré Monsieur le Président de ne pas balayer ce que je viens d'exposer d'un revers de main, comme vous l'avez fait, il n'y a pas si longtemps, en qualifiant d'électoraliste l'une de mes dernières interventions où je dénonçais votre gabegie au sujet d'arbres plantés au centre-ville de Mérignac au prix unitaire de 29 850 euros TTC.

Cette fois-ci, j'aimerais que vous répondiez sans esquiver que vous nous disiez si vous comptez agir pour que des concertations dignes de ce nom soient mises en œuvre à l'avenir. En l'état, notre groupe s'abstiendra sur ce dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Il n'y en aura pas. Monsieur DELPEYRAT.

M. Stéphane DELPEYRAT : Oui, pardon cher collègue, mais je pense que c'est une présentation très caricaturale du travail qui a été fait parce qu'effectivement, nous savons tous que les concertations

réglementaires, celles qui sont prévues par les textes, rencontrent souvent, on peut le déplorer, mais malheureusement, c'est ainsi, assez peu d'échos spontanés du côté de nos concitoyens. On ne peut pas obliger les gens à venir aux réunions ou à répondre aux questionnaires en ligne, mais c'est méconnaître le travail de l'OIM puisqu'il y a un travail volontariste hors procédure réglementaire de dialogue avec les entreprises et les salariés. Vous avez peut-être vu d'ailleurs récemment une série d'articles sur ce point dans le SUD-OUEST, où il y a par exemple des salariés qui travaillent sur la question des mobilités à travers des plans de déplacements interentreprises.

Je voulais indiquer, l'ensemble des entreprises ont été rencontrées à plusieurs reprises pour travailler ce projet. Donc la concertation, elle est d'abord là. Après, je ne sais pas aller chercher les gens à domicile pour participer aux réunions de concertation, donc cela peut être décevant, j'en conviens, mais cela ne remet nullement en cause la légitimité du travail qui est entrepris.

Là, j'entends votre observation, mais nous la partageons avec le Président, avec Marie RECALDE, avec Andréa KISS et tous ceux qui travaillent dans ce secteur, c'est qu'il y a aujourd'hui une lenteur insupportable en termes de procédures qui nous sont prescrits par l'État. Et moi, j'en appelle à Madame la Préfète au vu de l'urgence de la situation dans ce secteur et des enjeux économiques qui, elle, nous autorise à alléger les procédures parce qu'effectivement, les équipes de l'OIM ont beaucoup travaillé, les équipes travaillent sous la direction d'Andréa KISS aussi, les projets sont prêts. Ils permettraient de débloquent de manière très importante ces questions d'embouteillages dans l'Aéroparc et donc d'améliorer les conditions de vie et de travail des salariés des entreprises. Malheureusement, on nous impose des procédures à n'en plus finir et parfois même excessives au regard de ce que la loi prescrit.

La loi permet d'ailleurs un certain nombre de dérogations. Il y a le Premier ministre qui a fait une circulaire sur ce sujet, donc moi je souhaite vraiment que l'État regarde de près cette affaire-là parce qu'il ne s'agit pas seulement de l'avis des salariés, ce qui est déjà essentiel. Il s'agit aussi de la vie de nos entreprises et de leur capacité à rester compétitives dans l'organisation de leur travail. Quand on sait quelle est leur contribution financière en termes de fiscalité, à la fois pour la Métropole, mais aussi pour l'État, il serait quand même bon que l'État mette un petit peu du sien pour que l'on n'ait pas effectivement à attendre fin 2025 pour pouvoir commencer des travaux d'amélioration de voirie ou de constitution de pistes cyclables nouvelles. Donc, s'il y a quelque chose à faire, je crois que c'est plutôt dans cette direction.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Alors abstention de Métropole communes. Est-ce qu'il y a d'autres abstentions ? Non. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Monsieur POUTOU. La délibération est adoptée.

Majorité

Abstention : 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;
Contre : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur RIVIERES**

Mme Claude MELLIER : Délégation de **Monsieur DELPEYRAT**. Appel à projet commun et exceptionnel du Fonds d'aide aux jeunes et de l'enseignement supérieur, à destination des étudiants les plus précaires - Décision – Autorisation.

M. DELPEYRAT

(n°40) Appel à projet (AAP) commun et exceptionnel du Fonds d'aide aux jeunes (FAJ) et de l'enseignement supérieur, à destination des étudiants les plus précaires - Décision - Autorisation

M. Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Je crois qu'il y a une demande de parole de Métropole Communes. Oui, **Monsieur LABARDIN**.

M. Michel LABARDIN : **Monsieur le Président**. À juste titre, la précarité étudiante qui est une donnée extrêmement sensible, profonde et malheureusement durable. La période de crise sanitaire a encore amplifié le phénomène par les effets de solitude, de dégradation de la santé mentale et surtout de précarité économique extrêmement grave qui nous a amenés les uns et les autres à intervenir en nature précisément pour soutenir la solvabilité des étudiants d'autant que privés de possibilités de travail, ils n'ont pas eu la possibilité d'avoir de ressources suffisantes et même lorsqu'ils peuvent travailler, force est de reconnaître que le temps consacré au travail des étudiants est trop important et souvent accablant par rapport à la nécessité de travail universitaire et donc de subvenir à leurs moyens.

Bien sûr, le logement étudiant constitue une part importante. On a évoqué le dossier de la reconstruction du village 1. Il y a la rénovation du village 6, le bâtiment en forme de tripode le long de la Rocade sur la commune de Gradignan, mais aussi le restaurant n° 3 qui vient d'être démoli pour un programme de plus de 300 logements, le projet Paulin de NoL à côté porté par l'Université.

Bon en bref, cela fait des centaines de logements et c'est heureux pour aider à prix abordable nos étudiants. Pour autant, je vois un bon signe dans ce que vous venez de dire, qu'il faudrait sans doute augmenter la participation budgétaire pour soutenir les étudiants. Il y avait d'ailleurs trois projets, trois aides qui n'ont pas été retenus pour un montant de 40 000 euros, et je crois que cela représente peu de choses et qu'il faudrait pousser ces projets-là.

Peut-être un point de vigilance par rapport à ces attributions de subvention, ce que certaines peuvent concerner effectivement l'accompagnement à la gestion budgétaire ou l'accompagnement en termes de santé ou des aides directes veillant à ce qu'un euro investi soit un euro qui aille aux étudiants et que précisément, parce que des associations ont diverses activités, que ce ne soit pas une subvention d'équilibre à l'exploitation des associations, mais véritablement une aide directe et profitable au budget des étudiants.

Et enfin, nous souhaiterions que dans les jurys qui ne comportent aujourd'hui que des vice-présidents, des élus métropolitains des villes universitaires soient associés. Ce qui me semblerait de bon aloi par rapport à l'engagement qui est le nôtre sur ce travail de proximité. Merci.

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

M. Stéphane DELPEYRAT : Oui, merci **Monsieur LABARDIN**. Tout à fait, moi, je suis assez favorable, si vous souhaitez que, Maires de Talence, Pessac, Gradignan, enfin bref, que vous puissiez participer au jury, je n'y vois absolument aucun problème. Au contraire, ce sera très utile.

Sur l'aspect budgétaire, sur la parfaite transparence avec **Jean-Jacques PUYOBRAU**, nous avons pris une décision qui nous a semblé rationnelle effectivement, non pas d'écarter un certain nombre de projets parce qu'ils n'étaient pas intéressants, mais parce qu'ils étaient portés par des grandes structures nationales du type Secours populaire et autres qui, à notre avis, ne rentrent pas tout à fait dans le style d'appel à projets, Parce qu'ils ont beaucoup, déjà, de moyens d'intervention et surtout si nous aidons ce type d'associations, le risque, c'est qu'ils mangent tous les budgets chaque année. Donc c'est plus pour ces raisons-là que nous avons écarté un certain nombre de projets. Mais j'entends tout à fait vos observations. C'est un démarrage dans des conditions qui ne sont pas évidentes. Mais en tout cas, je veillerai à ce que vous puissiez participer au prochain jury.

Et si vous-mêmes, vous pouvez relayer auprès du terreau universitaire un certain nombre d'idées, n'hésitez pas. Au contraire, ce sera tout à fait utile. Merci beaucoup.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée à l'unanimité.

Unanimité

Mme Claude MELLIER : Délégation de **Madame FERREIRA**. Convention pour le versement d'une avance remboursable entre Bordeaux Métropole et la Régie de l'Eau Bordeaux Métropole - Décision – Autorisation.

Mme FERREIRA

(n°73) Convention pour le versement d'une avance remboursable entre Bordeaux Métropole et la Régie de l'Eau Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Mme Véronique FERREIRA présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. J'ai une demande. Oui, je vous en prie Monsieur, puis ensuite après, la Métropole Communes également qui a une demande de parole. **Monsieur TROUCHE** d'abord. Oui, c'est **Thomas CAZENAVE**, alors **Monsieur TROUCHE** ou **Monsieur CAZENAVE**, celui qui a le micro en main.

M. Jean-Marie TROUCHE : Merci **Monsieur le Président**. Le principe retenu pour la Régie est la pleine autonomie financière. Ce principe doit s'accompagner d'une exigence de performance de telle sorte que

la Régie assure à la fois un service de qualité et fasse les investissements nécessaires pour préparer l'avenir sans que cela coûte à notre Métropole au-delà des coûts de mise en place de cette Régie.

Le projet d'avance remboursable que vous nous présentez, autrement dit de prêt à taux zéro, est un coût du fait du différentiel de taux d'intérêt avec le taux auquel notre collectivité se finance. Donc, ce coût s'ajoute aux autres coûts de mise en place de la Régie sur lesquels nous demandons d'avoir une vision complète.

Donc, notre groupe s'abstiendra sur cette délibération en cohérence avec la position déjà prise au Conseil d'administration de la Régie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Bien noté. **Monsieur CAZENAVE**.

M. Thomas CAZENAVE : Merci. Je vais juste faire une petite incidence, **Monsieur le Président**, avant ma question sur la Régie de l'eau, pour dire que l'on ne peut pas accepter la réponse que vous avez faite sur la compétence de la Chambre régionale des comptes dans cette enceinte. Vous avez balayé la proposition de la Chambre régionale des comptes en disant : « Elle n'est compétente que pour juger de la légalité des actes de gestion », ce qui est profondément faux. Et je pense que vous le savez, elle juge les comptes, elle contrôle la gestion des collectivités locales, des établissements publics, et qu'est-ce que cela veut dire « contrôler la gestion », et c'est la loi qui le dit ? C'est aussi évaluer les résultats au regard des moyens engagés, jamais de juger de l'opportunité politique. Et donc, c'est sur ce fondement-là que la proposition a été faite. Et c'est donc sur un mauvais argument que vous l'avez balayé tout à l'heure et je tenais ici à le repréciser parce que l'on ne peut pas laisser dire des choses fausses sur les compétences de la Chambre régionale des comptes.

Pour en venir à la question de la Régie de l'eau, on voulait partager notre inquiétude puisqu'aujourd'hui, il nous est proposé une avance remboursable de 22 millions d'euros, alors même que dans la délibération elle-même, vous reconnaissez que l'ingénierie financière n'est pas arrêtée, que le PPI (Plan pluriannuel d'investissement) de la Régie de l'eau n'est pas arrêté, et on a l'impression que l'on fait un peu les choses à l'envers. C'est-à-dire qu'avant même que la préfiguration soit complètement aboutie, on nous demande de préfinancer des travaux sans savoir d'ailleurs si cela va financer la préfiguration sur lequel il y avait des engagements de coûts que vous aviez pris, un budget, ou si ces 22 millions d'euros vont financer justement des coûts sur lesquels vous étiez engagé. Donc on trouve que l'on fait les choses un peu à l'envers, qu'il aurait fallu à l'appui de la demande d'avance remboursable, avoir un budget, une vision, l'ensemble de la programmation. Et nous avons le sentiment, et je rejoins la question de notre collègue précédemment, que finalement, les engagements, notamment sur les coûts de la préfiguration, pourraient ne pas être tenus. Et c'est la raison pour laquelle on souhaite effectivement avoir toute la transparence sur la mise en œuvre de la Régie sur lequel nous étions engagés d'ailleurs avec vous.

Et par ailleurs, je voudrais repartager ici une interrogation qui renvoie peut-être aussi à l'exigence de transparence, c'est qu'il arrive, y compris en commission, que l'on ne sait pas si on défend l'intérêt de la Métropole ou de la Régie. La Régie est un Établissement public, industriel et commercial qui a son intérêt propre, sa raison d'être propre, qui est parfois différente de celle de la Métropole, et l'exemple à l'instant est frappant. C'est « Est-ce que l'on est là pour défendre les intérêts de la Métropole ou de la Régie ? ».

Et là, on vient de faire effectivement proposer une avance. Et je trouve que la gouvernance actuelle, elle a tendance un peu à mélanger les rôles. Je m'en suis déjà ouvert auprès de **Madame CASSOU-SCHOTTE**. Je trouve que c'est compliqué de présider à la fois le Conseil d'administration de la Régie et je le redis, qui est un Établissement public, industriel et commercial, et d'être la Vice-Présidente en charge de la politique. Bref, de mélanger le rôle de l'opérateur et le rôle de la tutelle. Et je trouve que l'on

a besoin, sur ce sujet-là, d'une plus grande clarté qui participerait, de manière générale, à convaincre les uns et les autres que les choix qui ont été faits sont les bons. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Oui, **Madame CASSOU-SCHOTTE**.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : De la clarté, effectivement, je le souhaite moi aussi. Je souhaite tellement que je vous associe à tous les groupes de travail pour accompagner la construction de cette Régie. Je voudrais rappeler quand même une chose, c'est que nous partons d'une page blanche. Cette Régie, elle existe, effectivement, elle a été créée, elle a des statuts. Elle a aujourd'hui un conseiller d'administration qui est composé, comme vous l'avez dit, puisque c'est un EPIC (Établissement public, industriel et commercial) d'élus, mais aussi de représentants de consommateurs d'associations de défense d'environnement et qui va aussi intégrer des représentants de salariés.

Donc, on est vraiment là dans une restructuration très transparente. Alors, ce groupe de travail, d'ailleurs, j'aurai dû vous dire que nous travaillons à l'écriture et à la concrétisation de cette Régie qui nous amène effectivement à disposer pour ce temps de préfiguration. Alors, je vais essayer d'être la plus claire possible. Nous sommes dans une préfiguration. Cela veut dire un fonds de performance qui est dédié, qui a été négocié dans le cadre de l'avenant 11 avec SUEZ pour notamment et essentiellement aujourd'hui, au-delà des AMO (Assistance à maîtrise d'ouvrage), de pouvoir recruter du personnel afin de pouvoir être opérationnels au 1^{er} janvier 2023. Mais là, il s'agit d'une petite équipe. C'est en train de se faire et le Conseil d'administration a d'ailleurs soumis au vote un budget primitif pour pouvoir donc suivre de très près l'utilisation de ce fonds de performance.

Ce fonds de performance qui aujourd'hui s'élève à 10 millions d'euros. Il semble très, très loin encore de l'utilisation de ce budget. OK ? Préfiguration.

Et puis, comme je le disais, nous sommes dans une page blanche, une page blanche qui veut dire qu'au 1^{er} janvier 2023, pour fonctionner, cette Régie, elle a besoin d'un système d'informations informatisé qui est très coûteux et qui demande donc un investissement très important pour s'équiper. Mais elle n'a pas aujourd'hui ces fonds puisque ces fonds ne seront composés que de son produit d'exploitation, c'est-à-dire au moment où elle va vendre l'eau après le 1^{er} janvier 2023.

Donc, il faut que vous compreniez qu'il y a cette phase, et là on est plus sur la préfiguration, mais sur une phase de préparation qui nous amène à demander à Bordeaux Métropole, je vous réponds au titre de la Régie, une avance pour opérer ces investissements qui relèvent au contraire de ce que vous dites, qui sont à hauteur de ce qui est dédié et qui était dédié à la DSP (Délégation de service public) auparavant. On n'invente rien là. Donc on est sur un montant aujourd'hui plafonné qui est à 22 millions d'euros et donc qui s'étale entre les années 2022 et 2023.

Ces documents, ces éléments, ce budget primitif sont soumis d'une part pour ce qui concerne l'emprunt au Conseil métropole, puisque c'est à vous, effectivement, d'attribuer ce prêt. Ce que je distingue vraiment de ce qui est du fonds de performance qui, lui, avait fait l'objet d'une délibération et qui est utilisé par la Régie à hauteur de ce dont il a besoin. Donc, comme je le dis, bien en deçà de ces 10 millions d'euros pour le moment, mais qui là sont déjà établis et suivis, contrôlés par vous et aussi par le Conseil d'administration de la Régie.

Clarté aussi, écoutez, clarté, ce groupe de travail qui s'est réuni d'ailleurs la semaine dernière a encore travaillé sur une tarification qui pourra être la plus accessible sur le contrat d'objectifs qui va être travaillé par Bordeaux Métropole pour assigner un certain nombre d'orientations, d'exigences de son opérateur public, qui est la Régie et ce contrat d'objectifs qui va vous être soumis en 2022 et qui va bien

évidemment clarifier ce que vous nommez la « stratégie » de Bordeaux Métropole en matière de gestion de sa ressource.

Donc, dernière question que vous posiez, quelle transparence ? Moi, je pense que là, je vous réponds. On a mis un groupe de travail, les groupes politiques, selon leur proportion, sont présents dans le Conseil d'administration de la Régie. Dans le groupe de travail, je suis effectivement Vice-présidente Eau et assainissement, et en même temps, j'ai été élue par ce Conseil d'administration en tant que Présidente de la Régie, ce qui s'est produit dans toutes les Régies de France. Ce qui s'est fait au regard d'une étude et d'un examen juridique très poussé, très précis, et au-delà du juridique qui est très souhaitable pour la Métropole. Et surtout, quand on crée une Régie, il est très souhaitable d'avoir une même personne qui va à la fois effectivement aider et faciliter tout ce travail aujourd'hui dans le cadre de la préfiguration. C'est une seule et même personne qui a affaire à des professionnels différents parce que là, effectivement, on a vraiment deux structurations différentes, mais qui va définir cette même ligne et qui va s'assurer du respect de cette conduite et de ces lignes politiques.

On a fait ce choix, vous l'avez déjà effectivement interrogé, en vous trompant d'ailleurs sur la structure juridique. Nous ne sommes pas un EHPAD (Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes), nous sommes un EPIC, donc Établissement public industriel et commercial, une entreprise publique qui va être très conséquente avec un très gros chiffre d'affaires, et qui va avoir à rendre des comptes à Bordeaux Métropole sur son activité, sur son action, que ce soit au sein de cette Régie ou que ce soit au sein de Bordeaux Métropole, il n'y a pas de contrat plus défini que celui-là.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Moi je voudrais remercier Sylvie CASSOU-SCHOTTE de tout le travail très difficile, c'est vraiment un travail colossal qui est accompli, donc merci à Sylvie qui, bien entendu, ne peut pas prendre part au vote parce qu'elle ne peut pas d'un côté, voter une somme et de l'autre côté d'en recevoir. Madame FERREIRA.

Mme Véronique FERREIRA : Oui, merci. Pour conclure rapidement, je vais parler côté Métropole du coup, je peux comprendre les interrogations sur la question du taux zéro qui ont été posées. A noter que ce n'est pas tout à fait la première fois dans l'histoire de notre établissement, surtout que cela reste intérêt commercial, mais cela reste quand même un établissement public. Donc, effectivement, on a d'autres exemples. Et à noter également sur d'autres contrats, sur d'autres services publics de DSP (Délégation de service public) ou de concessions que nous pouvons avoir. C'est vrai que par moment, c'est nous qui faisons les investissements. Donc, si on était parti sur, par exemple, une DSP et pas sur la Régie de l'eau, moi j'aurais été incapable de vous dire qu'il n'y avait pas des investissements qui auraient dû venir de nous dans le contrat que l'on aurait mis. C'est pour cela que l'on est bien hors préfiguration, en fait, et d'où cette nécessité d'avance remboursable.

Après, sur le deuxième élément, sur cette demande d'avoir une vision complète. Alors je pense que tous ceux qui sont présents dans le groupe de travail dont parlait Sylvie, et eux, forcément, ont une vision complète, mais que ce n'est peut-être pas effectivement le cas de l'ensemble des élus de cette Assemblée. Pour moi aussi, c'est quelque chose qui est absolument essentiel, donc l'idée est, comme Sylvie s'y était d'ailleurs déjà engagée, c'est qu'il y ait un rendu tous les six mois effectivement sur cette fameuse somme, ce fonds de participation, de savoir où est-ce que l'on en est de la dépense et pourquoi.

Donc, il y avait un point qui avait été fait en juin et cela devrait être présenté, je pense, sous couvert de Monsieur le Président, j'espère ne pas dire des bêtises, cela devrait être présenté au mois de décembre en Conférence des maires, de manière à pouvoir effectivement avoir cette vision globale de ce schéma-là et du système métropolitain régi de leur côté. Et l'idée, c'est que l'on recommence avec un point tous les six mois.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : La conférence des maires existera tant que l'on ne modifie pas le règlement intérieur.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Je réitère quand même aussi, pardon Véronique, je poursuis. Ce groupe de travail est composé des différents groupes politiques dont les membres devraient se charger aussi de communiquer au sein de leur groupe de l'avancée de ses travaux pour bien effectivement rendre les choses compréhensibles qui ne le sont pas forcément parce qu'elles sont complexes. Et je le dis et je le répète, je me tiens à votre disposition pour pouvoir apporter toutes les précisions.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Oui, Monsieur CAZENAVE.

M. Thomas CAZENAVE : Juste pour rester sur ce sujet quand même. Si Madame CASSOU-SCHOTTE ne prend pas part au vote, c'est bien qu'il y a un problème de compatibilité entre les deux fonctions. Soit il n'y a pas de problème de compatibilité, je vous invite à voter, soit il y a un problème de compatibilité et Madame CASSOU-SCHOTTE ne vote pas. Je ne comprends pas très bien du coup la réponse qui m'est faite.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Non, parce qu'il y a deux structures différentes. Aujourd'hui, c'est une structure qui va donner une subvention à une autre structure et la même personne est dans les deux structures, donc il y a évidemment un problème de conflit d'intérêts et ce n'est pas forcément toujours le cas. Donc là, on est typiquement dans le conflit d'intérêts parce qu'au même moment, pour un même sujet, c'est la même personne.

M. Thomas CAZENAVE : Mais dans tous les sujets de la Régie de l'eau alors, dans le travail au quotidien au sein de la Métropole, elle va être confrontée à la situation des interactions entre la Régie de l'eau et la Métropole. Donc, ce qui est valable là pour la délibération, elle est valable au quotidien.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Mais pour qu'il y ait conflit d'intérêts, il faut qu'il y ait une somme de versée d'une structure à une autre. Il y a un profit qui soit réalisé au sens d'un profit avec 36 guillemets bien entendu, qui soit réalisé dans le travail au quotidien, ce n'est pas le cas.

M. Thomas CAZENAVE : Toutes les décisions concernent les deux institutions. Donc ce qui est valable là en l'espèce sur les 22 millions, j'imagine au quotidien, dans le travail entre la Métropole et la Régie, se pose. Et c'est pour cela que je pose souvent la question : « Avec quelle casquette vous me répondez ». Et ce n'est pas uniquement quand il y a des enjeux financiers, y compris de partage, de personnel, de mutualisation et de moyens. Je crois qu'honnêtement, la réponse n'est pas satisfaisante et le fait que Madame CASSOU-SCHOTTE ne prend pas part au vote confirme plutôt l'interrogation qui était la nôtre en disant : « Ce n'est pas possible d'avoir les deux casquettes ».

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Non mais, vous pouvez par exemple être dans une commune et en même temps être dans une association. Rien ne vous l'interdit. Il n'y a pas de conflit d'intérêts, sauf le jour où la commune verse une subvention à l'association, vous ne pouvez pas voter. C'est quand même un des acquis de la jurisprudence du Conseil d'État maintenant depuis peu d'ailleurs puisque cela a été modifié, il y a quelques mois seulement.

Alors donc, qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Donc on note bien, également le groupe Métropole Communes. Donc on a bien noté. Et Monsieur POUTOU, vous votez contre ou vous vous abstenez ? Abstention ?

M. Philippe POUTOU : Abstention.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Très bien, merci la délibération est adoptée.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : 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 PESCHINA, 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;

Ne prend pas part au vote : Madame CASSOU-SCHOTTE

Mme Claude MELLIER : Délégation de Madame BLOCH. Stade Matmut Atlantique - Rapport annuel de l'exercice clos le 31 décembre 2020 de la société Stade Bordeaux Atlantique (SBA) – Information.

Mme BLOCH
(n°119) Stade Matmut Atlantique - Rapport annuel de l'exercice clos le 31 décembre 2020 de la société Stade Bordeaux Atlantique (SBA) - Information

Mme Brigitte BLOCH présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Madame BLOCH. Qui demande la parole ? Oui, Madame AMOUROUX.

Mme Géraldine AMOUROUX : Oui, merci Monsieur le Président, chers collègues. Je vais juste formuler quelques questions sans faire de commentaire par rapport à la présentation qui vient d'être faite et quelques questions.

La première s'adresse à Monsieur le Maire de Bordeaux. On voulait savoir où vous en étiez de votre réflexion au sujet du stade. Vous aviez évoqué dans un temps pas si ancien que cela, celui de la campagne électorale, votre souhait de vente de ce stade. Donc on s'interroge sur où vous en êtes par rapport à cette réflexion.

Les deux autres questions, la Métropole cette fois-ci. Quel est le risque de dépôt du bilan de SBA (Stade Bordeaux Atlantique) s'il existe, et où en êtes-vous de votre tour de table, notamment avec Monsieur LOPEZ, sur le rachat du stade ? Je vous remercie.

Mme Brigitte BLOCH : Je n'ai pas entendu votre dernière question, si vous pouvez répéter.

Mme Géraldine AMOUROUX : Oui, je vais la reformuler. Où en est-on, où en êtes-vous du tour de table avec notamment Monsieur LOPEZ par rapport au rachat du stade ?

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Des observations ? Sur la première, je rappelle que le stade Matmut est propriété de la Métropole, donc c'est la Métropole qui décide, ce n'est pas notre interlocuteur.

Et donc sur cette question, je partage par contre la position du maire de Bordeaux, si on peut vendre le stade Matmut à un prix convenable, mais pour le vendre, il faut trouver un acheteur. Et donc cela rejoint votre deuxième question, l'acheteur, pour l'instant, il y a des acheteurs qui manifestent des velléités, ou plus exactement il y en a un, on n'a pas concrétisé. Ensuite après, les velléités de ce que l'on sait, c'est que SBA souhaite évidemment arrêter de faire des pertes.

Et Madame BLOCH connaît ce sujet par cœur.

Mme Brigitte BLOCH : Juste par rapport au risque de défaillance de l'exploitant, pour le moment, les derniers éléments de trésorerie qui ont été communiqués par SBA ne nous permettent pas d'avoir une vision totalement stabilisée sur le sujet. Il laisse cependant supposer une trésorerie négative à partir d'avril 2022.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Oui. Un mot pour répondre à Madame AMOUROUX. Moi, je suis assez d'accord avec SBA quand SBA dit : « Il y a un stade de trop à Bordeaux ». C'est vrai, et le stade de trop à Bordeaux, c'est le dernier créé. Ce n'est pas le précédent. Quand le Grand stade a été créé, il y avait déjà un stade qui fonctionnait bien. C'était le stade Chaban-Delmas. Donc s'il y a bien un stade de trop, c'est celui-là. Et en plus, quand il y a deux stades, il y en a un qui coûte très, très cher à la collectivité aujourd'hui à la Métropole, mais encore de l'argent aussi à la Ville de Bordeaux, c'est le Grand stade dont vous avez la chance de ne pas..., même si vous êtes solidaire des décisions qui ont été prises par l'ancienne équipe municipale bordelaise. Mais c'est vrai que je pense que vous en êtes d'accord avec nous pour reconnaître qu'effectivement, il y a un stade de trop à Bordeaux et que le stade de trop à Bordeaux, c'est le Grand stade dans lequel certains nous ont très imprudemment embarqués. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Oui, Monsieur BOBET ou Monsieur DUPRAT.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur le Président. Je ne sais pas s'il y a un stade de trop, en tout cas si on veut reprendre le stade Lescure Chaban-Delmas, c'est tout à fait possible. Il y avait un projet en la matière. Je crois savoir que l'UBB (Union Bordeaux Bègles) s'y trouve très bien malgré tout. Je crois que le stade Matmut a vraiment sa raison d'être et sa raison de vivre.

Premièrement, on l'a pas payé cher. À l'arrivée, on l'aura payé moins de 100 millions, pour la Métropole. En revanche, si on devait le vendre demain, je pense que l'État et la Ville de Bordeaux, pourquoi pas, qui a mis des subventions importantes, et de demander de les rembourser.

Je ne sais pas si cela a été étudié ceci, mais à mon avis, ce serait peut-être à étudier quand même. Donc attention aussi à ne pas le vendre trop vite et rembourser ceux qui nous ont gentiment prêté de l'argent. Je crois que la réflexion, surtout, c'est de mettre le plus de monde autour de la table avec bien sûr la Métropole, SBA, je ne crois pas qu'ils vont déposer le bilan, j'imagine mal des entreprises comme FAYAT et comme VINCI faire un aveu de faiblesse, un aveu d'échec. Je n'y crois pas beaucoup, mais je pense que l'on a peut-être besoin de les aider. On a fait une très bonne affaire dans cette histoire-là. La CRC (Chambre régionale des comptes) l'a assez dit, je pense que l'on pourra y réfléchir ensemble, mais pas que nous. Il faut que SBA soit en face de nous, que les Girondins soient aussi tout à fait partie prenante et pourquoi pas l'UBB qui pourrait quand même garder quelques matchs là-bas, c'est une question aussi de prix. On a bien compris, c'est évident.

Moi, je suis beaucoup moins inquiet que vous. Je pense que le football et le rugby à Bordeaux ont encore de très, très belles années devant eux, l'un comme l'autre, c'est à nous d'y réfléchir, mais je crois vraiment que le stade Chaban mérite d'être repris, lui, en revanche, quand même.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce que Madame BLOCH veut ajouter quelque chose en tant que rapporteur ? Monsieur ESCOTS.

M. Olivier ESCOTS : Oui Monsieur le Président, très rapidement. Je ne sais pas s'il y a un stade en trop à Bordeaux, mais ce que je sais, c'est qu'il y a un mode qui avait été choisi, celui du partenariat public privé qui, lui, n'était pas le bon. On en voit aussi les conséquences. On avait dénoncé à l'époque ce PPP (Partenariat Public Privé), donc je pense qu'il ne fallait pas aller là-dessus, et quand on parle de SBA, cela a été évoqué par Patrick BOBET, SBA c'est VINCI et FAYAT. On ne va pas vraiment les plaindre, ces grands groupes qui sont venus, ce ne sont pas les seuls candidats qui ont fait le choix d'aller là-dedans et penser certainement avoir des profits aujourd'hui qu'il n'y en a pas et se retourneraient dans la collectivité publique. Non, c'est un peu moyen, d'autant que ces grands groupes-là savent très bien empocher des profits quand il faut le faire, donc ils peuvent aussi faire des efforts pour SBA. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Ce que je peux ajouter, c'est que j'ai rencontré les deux actionnaires de SBA, qui tous les deux sont dans une vision en disant « On ne va pas continuer à perdre de l'argent », c'est leur vision, mais en même temps, moi, je ne crois pas qu'il y ait péril dans la demeure, en tout cas dans les prochains mois. Je serai prudent dans les prochains mois. Et donc, toute leur attitude aujourd'hui, c'est simplement de rencontrer des acheteurs, mais n'oublions pas non plus que le montage juridique est très complexe et qu'il ne faudrait pas que l'on ait une mauvaise nouvelle, c'est que même après avoir vendu, il nous reste quelque chose à payer. Et le montage juridique pourrait nous faire

encourir ce risque. Donc, nous, il faut que l'on soit très, très prudents pour s'en sortir indemnes, évidemment, de ce montage.

Mme Brigitte BLOCH : C'est pour information. Je ne pense pas qu'il y ait de vote.

Communication effectuée

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur GARNIER. Économie sociale et solidaire (ESS) - Création d'une foncière solidaire à destination des acteurs de l'ESS (Économie sociale et solidaire) sur le territoire métropolitain - Soutien métropolitain à l'amorçage en 2021 - Convention - Décision – Autorisation.

M. GARNIER

(n°76) Economie sociale et solidaire (ESS) - Création d'une foncière solidaire à destination des acteurs de l'ESS (Economie sociale et solidaire) sur le territoire métropolitain - Soutien métropolitain à l'amorçage en 2021 - Convention - Décision - Autorisation

M. Alain GARNIER présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Monsieur GARNIER. Qui souhaite la parole ? Personne. Donc qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

Unanimité

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur GARNIER. Association Ronde des quartiers de Bordeaux - Actions 2021 d'accompagnement des associations de commerçants et artisans des communes de Bordeaux Métropole et contribution à l'étude de préfiguration de la "maison de la numérisation"- Subventions - Conventions - Décision – Autorisation.

M. GARNIER

(n°81) Association Ronde des quartiers de Bordeaux - Actions 2021 d'accompagnement des associations de commerçants et artisans des communes de Bordeaux Métropole et contribution à l'étude de préfiguration de la "maison de la numérisation"- Subventions - Conventions - Décision - Autorisation.

M. Alain GARNIER présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Métropole Communes, Madame AMOUROUX.

Mme Géraldine AMOUROUX : Oui je vous remercie de me donner de nouveau la parole. D'abord vous dire notre attachement, comme vous, j'imagine à cette association La Ronde des quartiers qui sur Bordeaux participe largement à l'animation commerciale, et ce, dans quasiment tous les quartiers de notre ville. Ce soir, je crois que vous inaugurez le marché de Noël ainsi que toutes les animations autour des fêtes de fin d'année, et notamment sur les allées de Tourny, cet endroit est important pour les Bordelais, mais aussi pour l'ensemble des métropolitains.

Vous me voyez venir par rapport à une autre animation qui se tient en ce lieu au moment plutôt estival qui sont les Épicuriales, et donc, je voulais vous interroger sur leur devenir. Moi, je n'ai fait que lire ce qui était rendu dans la presse, mais je pensais que c'était aujourd'hui l'occasion peut-être d'avoir d'autres informations de votre part directement sur le devenir de cette manifestation qui, je le rappelle, existe depuis presque 25 ans et qui, bien sûr, n'est pas parfaite, mais en tout cas un moment toujours attendu par nos concitoyens. Merci d'avance.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Non. Monsieur GARNIER. Oui, Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Oui, juste deux mots pour répondre. Je vous invite si le temps est permis, mais en tout cas moi j'irai à 17 heures 30 pour inaugurer les illuminations de Bordeaux de Noël, comme cela, vous verrez sur place que cela se passe dans un excellent esprit de collaboration avec les associations qui nous aident à illuminer notre ville pour ces fêtes de fin d'année. Donc, je tiens à vous rassurer. Pour le moment, cela se passe dans les meilleures conditions qui soient. Voilà la réponse que je voulais vous apporter.

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

M. Alain GARNIER : Oui, non, je n'ai rien à ajouter. La question concernait la ville de Bordeaux essentiellement, et les Épicuriales, si j'ai bien compris.

M. Pierre HURMIC : Sur la Ronde des quartiers, je considère que c'est un débat très municipal, Madame, et nous ne sommes pas ici l'antichambre des débats municipaux, donc nous aurons le moment venu l'occasion de discuter des relations que la Mairie de Bordeaux entretient avec son tissu associatif local. Je ne suis pas persuadé que cela passionne l'ensemble des élus métropolitains.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation de Madame TERRAZA. Cycle 6 de mutualisation - Convention de création de services communs et avenants aux conventions- Contrat d'engagement et avenants aux contrats - Décision – Autorisation.

Mme TERRAZA
(n°96) Cycle 6 de mutualisation - Convention de création de services communs et avenants aux conventions- Contrat d'engagement et avenants aux contrats - Décision - Autorisation

Mme Brigitte TERRAZA présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui souhaite intervenir ? Métropole Communes. Oui, Monsieur MORETTI.

M. Fabrice MORETTI : Monsieur le Président, je ne m'exprimerai pas sur le choix de la commune. Ce n'est pas le lieu. En revanche, je suis très surpris par le délai réduit pour la mise en œuvre du transfert des agents de la commune de Cenon. Le maire étant le VP, je pense qu'ils n'ont pas dû avoir beaucoup de mal pour se mettre d'accord. Ceci étant, le point de vigilance se porte plutôt sur les impacts sociaux, les agents ayant découvert cette décision en plein milieu du mois d'août ou du mois de juillet, peu importe. Ils n'ont pas aujourd'hui eu le temps de se préparer à ce changement qui est un changement quand même assez important, voire radical pour certains et certaines. Quand on regarde globalement des risques psycho-sociaux, on en a entendu parler tout à l'heure. Ils sont déjà assez marqués sur notre établissement : attention de ne pas rajouter des risques psycho-sociaux supplémentaires. En tous les cas, les instances veilleront bien évidemment à ce que ces risques-là soient intégrés dans la réflexion et surtout dans le règlement de certaines situations compliquées. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Je n'en vois pas.
Madame TERRAZA.

Mme Brigitte TERRAZA : Oui, je crois qu'à l'expérience, il n'y a pas beaucoup d'agents mutualisés qui l'ont regretté après, mais notre ami et collègue **Jean-François EGRON** étant absent, il m'a donné deux, trois éléments de réponse, surtout d'explication. La première, c'est qu'il y a eu 5 réunions avec les salariés concernés, qu'il y a une permanence RH individuelle qui a été mise en œuvre depuis le 6 octobre et que donc, après voilà, les choses vont suivre leur trame et qu'évidemment, il y aura une grande attention aux salariés et aux conditions dans lesquelles vont se faire ce transfert de compétences et cette mutualisation.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? **Monsieur MORETTI**. Qui s'abstient ? **Monsieur POUTOU**. La délibération est adoptée.

Majorité
Abstention : Madame BONNEFOY, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL
Contre : Monsieur MORETTI

Mme Claude MELLIER : Délégation de **Madame PAPIN**. Stratégie métropolitaine de dialogue citoyen et de relation aux usagers - Décision – Autorisation.

Mme PAPIN
(n°126) **Stratégie métropolitaine de dialogue citoyen et de relation aux usagers -**
Décision - Autorisation

Mme Céline PAPIN présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui souhaite intervenir ? Oui, **Monsieur DUPRAT**.

M. Christophe DUPRAT : Oui, **Monsieur le Président**, mes chers collègues. On a eu deux interlocutrices, heureusement, parce que je n'ai pas tout compris pour être tout à fait franc avec vous, et je ne pense pas forcément être le seul.

On rentre dans un sujet extrêmement complexe parce qu'il ne vous a pas échappé que les 28 communes sont totalement différentes. On ne fait pas de la concertation de la même manière, et je vais volontairement prendre les extrêmes, entre Saint-Vincent de Paul et Bordeaux, parce que les 1 200 habitants de Saint-Vincent de Paul, on les consulte plus facilement que les plus de 250 000 habitants de la Ville de Bordeaux. Donc, il y a des pratiques, des us et coutumes de concertations qui se pratiquent dans les communes, et il nous arrive bien souvent dans les communes de pratiquer la concertation pour les projets de Bordeaux Métropole parce que c'est plus simple, parce qu'il existe là des comités de quartier, des comités consultatifs et des assemblées différentes, associatives ou autres citoyennes.

Donc, vouloir tout niveler ne me semble pas la bonne solution parce que finalement, il y a des pratiques qui existent et je pense que nous avons, il me semblait que c'était toujours le cas, mais j'ai quelques doutes aujourd'hui, décidé entre nous que la porte d'entrée et la proximité, c'était la commune et que les grands projets, c'était plutôt la Métropole.

Il faut aussi respecter la concertation qui est faite dans les villes, et je voudrais, si vous me permettez, prendre un exemple. Lorsqu'un maire d'une commune limitrophe à Bordeaux engage une discussion et une concertation, il me semble totalement anormal que l'adjoint au maire de la ville d'à-côté, chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés, se permette dans le grand quotidien régional d'informations de critiquer ce maire en lui disant qu'il a tort, sans même se permettre de l'appeler pour lui dire « on peut s'expliquer de vive-voix » et cela me semble un peu anormal, déjà que l'on respecte les maires, c'est la moindre des choses, en plus quand ce maire-là dit quand même des choses totalement vraies, notamment sur le report de la circulation. Il y a un minimum à respecter des pratiques qui se font dans chacune des communes. Donc avançons pour qu'il y ait des moyens plus modernes pour consulter les gens, oui, que l'on puisse prendre l'avis des gens, oui, mais faisons-le un peu avec ce qui se pratique dans les communes. Alors l'information n'était pas revenue jusqu'à moi de cette fameuse réunion à Saint-Médard-en-Jalles concernant toutes les communes qui étaient rassemblées. Alors, comme ma commune est séparée de 2 km et d'un fossé de Saint-Médard-en-Jalles, je pourrais je m'en rapprocher assez facilement, mais en tout cas, avançons. Sur ce dossier-là, ne nous précipitons pas.

J'ai envie de dire, et laissons faire ce qui marche bien dans certaines communes et qui rendent plutôt de bons résultats.

Un bon projet, s'il est bien présenté, s'il est bien concerté, ne pose pas de souci. Par contre, on peut, un bon projet en faisant une mauvaise concertation, le planter et faire en sorte qu'il devienne un mauvais projet.

Mme Laure CURVALE : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, je voudrais d'abord replacer dans son contexte le fait que nous nous dotons de la Charte nationale de la participation publique que nous la déclinons. C'est à la fois le contexte de l'abstention des dernières élections que nous déplorons tous de manière générale. C'est donc pour répondre à un besoin de renouvellement démocratique. Et puis, nous devons d'autant plus avoir le souci de pouvoir interagir avec les citoyens, que notre Métropole joue un rôle majeur dans des pans entiers de nos politiques publiques : les mobilités, l'urbanisme, la nature, le logement, le développement économique. Et vous le savez bien, notre Métropole, notre Assemblée n'est pas issue du suffrage universel direct et donc ces enjeux de démocratie et de transparence sont d'autant plus forts pour nous.

Donc, ce type de proposition, de revenir à une charte, c'était d'autant plus indispensable que, comme l'a déjà rappelé la Vice-Présidente et c'est aussi dans le rapport, il était quand même temps que notre Métropole renouvelle ses modalités de participation. La précédente Charte date tout de même de 2009 et les remarques que je viens d'entendre sont bien entendu les remarques qui sont toujours faites quand

on met en chantier, en écriture, une Charte qui se veut ambition métropolitaine. Alors, il est évident qu'il faut une bonne articulation avec les politiques participatives communales, mais il est aussi évident, comme cela a été dit d'ailleurs, que, puisqu'il a été question de certaines communes, de certaines pratiques, il n'y a pas forcément une égalité absolue du citoyen métropolitain devant ces pratiques.

Il ne s'agit pas de porter un jugement négatif, au contraire, l'ambition, c'est de dire : « On offre un socle commun, on offre un cadre », et ce que je dis vaut aussi bien d'ailleurs pour la relation avec les usagers. Et c'est une façon d'entraîner tout le monde vers le haut, de partager des bonnes pratiques, de mutualiser une boîte à outils.

Donc, juste un point pour dire que tout cela nécessite toujours des évolutions de pratiques internes, une autre façon d'aller vers les citoyens et de concevoir le rôle des usagers. Cela nécessite des moyens humains en interne, des budgets pour recourir à des prestataires, d'autres modes de fonctionnement qu'il est sans doute plus facile d'appeler de ses vœux que de réussir quand on parle de transversalité, et en tout cas, cela nécessite, de la part de tous les élus, des capacités d'anticipation sur les projets pour adapter les dispositifs. Parce que ce qui fait finalement la qualité d'un dispositif de concertation, c'est le temps et les moyens que l'on va se donner pour concerter. Plus le temps sera court, plus en général, il sera difficile d'atteindre des ambitions de co-construction puisque c'est en général à ce niveau que nous voulons parvenir.

Et il faut, dernier point, se donner également le temps et les moyens d'une culture de l'évaluation partagée, parce que c'est ce qui est indispensable pour respecter le contrat que l'on passe avec les citoyens et les usagers, j'espère que tout le monde a bien noté qu'il est question d'un pacte de confiance que nous voulons nouer avec les citoyens et les usagers pour appliquer ces deux stratégies.

En tout cas, merci encore aux deux Vice-présidentes de leur travail main dans la main pour nous aider à renouveler ces politiques.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Madame. Anne FAHMI.

Mme Anne FAHMI : Je vous remercie, Monsieur le Président. Le groupe Renouveau Bordeaux Métropole partage totalement cette nécessité de construire une relation plus proche de nos concitoyens, qu'il s'agisse du dialogue citoyen ou de relations avec les usagers. Cela nous semble indispensable dans le contexte qui a été rappelé juste avant moi par Madame CURVALE. Nous tenons à souligner également le travail du groupe tripartite qui s'est réuni dans un calendrier très resserré et qui a, dans ce court calendrier, produit des échanges très instructifs. Mais cette délibération, avec ses enjeux majeurs, donne évidemment un signal positif pour un futur dialogue citoyen. Pour autant, à ce stade, il ne s'agit quand même qu'une liste de bonnes intentions et il n'y a pas de calendrier.

Ce point, je le regrette particulièrement, car il y a des sujets sur lesquels nous avons déjà été amenés à discuter, qui ont émergé dans vos discussions. Je pense par exemple au droit d'interpellation citoyenne, et peut-être pourrions-nous quand même nous mettre d'accord au moment de conclure sur ce sujet pour nous donner un calendrier. Sur ce point, il faudra réfléchir ensemble, construire et écrire ce dispositif. Nous pourrions par exemple nous mettre d'accord aujourd'hui en envoyant un signal encore plus fort et en disant que d'ici la fin 2022, nous nous serons mis d'accord. Nous aurons intégré et mis en œuvre ce droit d'interpellation citoyenne. C'est une proposition que je vous fais aujourd'hui.

Nous partageons les valeurs comme les propositions de principe, mais il faut maintenant être à la hauteur de ces objectifs comme des attentes de nos concitoyens et en particulier de tous ceux qui ont travaillé sur ce sujet.

La pierre angulaire de cette stratégie, ce seront donc les modalités qui seront décidées pour mettre en œuvre cette implication des habitants. Et à ce jour, rien n'est défini, rien n'est tranché.

La véritable question est de savoir quels sujets vous déciderez de soumettre à la participation des citoyens ? Selon quels critères ? Avec quel niveau d'implication pour chacun des sujets ? On parle parfois d'informations, de consultations, de concertations, de co-constructions. Chaque sujet est différent, chaque niveau d'implication sera différent, chaque attente sera différente. La frustration et la déception ne devront pas avoir leur place dans ce dialogue.

Vous avez identifié les sujets stratégiques ayant un impact significatif sur le quotidien dans les sujets à concerter. Le risque est quand même grand dans ce domaine qu'il ne reste qu'un outil de dialogue où vous irez chercher un avis ou au mieux des recommandations. Il va nous falloir être précis et vigilants. Comment ne pas évoquer, par exemple, le projet de mandature que vous avez refusé de mettre aux débats avec les conseillers municipaux qui représentaient l'ensemble de la population de la Métropole ? Ce projet de mandature étant pourtant le premier sujet stratégique à soumettre aux habitants. Est-ce que vous allez soumettre la politique des mobilités, la Régie de l'eau ? Autant de sujets qui sont les sujets stratégiques et il y a un impact significatif sur le quotidien pour reprendre votre projet de délibération. Plus largement, ce sujet conduit à une réflexion sur le devenir de notre modèle métropolitain. Rapprocher les citoyens des décisions métropolitaines puisque oui, la Métropole s'occupe de nombreux sujets du quotidien, revient à éveiller une conscience métropolitaine, voire une citoyenneté métropolitaine. Et celle-ci repose, selon nous, vous le savez, sur une élection au suffrage universel direct des élus métropolitains. Nous saisissons donc cette occasion aujourd'hui pour soumettre de nouveau notre demande, que ce débat soit ouvert au sein de notre Assemblée en le soumettant au C2D (Contrat de désendettement et de développement). Je vous remercie.

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

M. Philippe POUTOU : Alors, c'est dommage parce que l'on va rater l'inauguration des illuminations bordelaises, vu l'heure qu'il est, si **Monsieur HURMIC** part dans un quart d'heure, cela aurait été bien qu'on aille tous avec lui. Mais est-ce que cela va être possible ?

Donc, sur la délibération, évidemment, par principe ou en tout cas dès le départ, on a plutôt l'impression que l'on partage la même préoccupation, c'est-à-dire plus de démocratie. Mais quand on a lu la délibération ou même la Charte, en fait, on se demande si on parle de la même démocratie. C'est tellement général, tellement vague qu'en fait, cela discute de pas grand-chose et qu'il y a en plus aucun engagement concret. Et cela pose problème. Donc c'est pour cela que l'on vote contre parce que l'on a l'impression que finalement, c'est du discours pour rien et juste des affirmations de ce que l'on aimerait être ou de ce qu'il faudrait que l'on soit, puis que l'on ne sera pas et que tout le monde sait qu'on ne le sera pas parce qu'en fait, des rapports démocratiques, on en est très loin, même ne serait-ce que dans le Conseil, au sein même du Conseil.

Certes, on peut tous parler un par un aujourd'hui, mais on peut tous prendre la parole, on peut tous dire ce que l'on pense, on peut tous critiquer. Mais à la fin, la délibération est votée telle quelle. Il n'y a jamais une virgule qui bouge, il n'y a jamais un mot qui est changé, un chiffre qui est déplacé. En fait, rien ne change. Donc, du coup, on se demande de ce que c'est la démocratie aussi, c'est qu'en fait, la majorité fait passer ce qu'elle a envie de faire passer. Et voilà, puis après, finalement, le vote devient une simple formalité. Du coup, on est quand même assez loin des questions démocratiques. Et la démocratie, ce n'est pas juste écouter les gens. Ce n'est pas juste être pensé qu'il faut un peu aller vers les autres. C'est aussi comment la population, comment les habitants peuvent avoir des cadres d'abord pour discuter, pour débattre et aussi des endroits où ils peuvent décider de certaines choses.

Et ce serait cela qui serait intéressant à discuter d'une démocratie par en bas. Donc cela, c'est complètement absent.

Et aujourd'hui, sur les déficiences aussi, je parlais des déficiences démocratiques en parlant dans un Conseil, mais on peut aussi discuter. Et cela, la délibération, elle n'en fait aucune, elle n'en parle pas, d'essayer de montrer qu'aujourd'hui, il y a des difficultés, notamment les rapports entre les collectivités territoriales et le milieu associatif.

On sait qu'il y a pas mal de collectifs, d'associations qui contestent, qui se battent sur des tas de sujets différents et qui ne sont pas vraiment écoutés. Par exemple, on a eu le débat sur la LGV. Vous savez tous qu'il y avait des tas d'associations qui se battent contre la LGV. Bon, la discussion, elle reste quand même très limitée. L'écoute, elle reste très limitée. On peut parler aussi de la contestation à Fort Manoir sur la destruction des tours. Il y a un collectif qui existe. Voilà, il y a le débat, il n'est pas si grand que cela. Et l'écoute, elle n'est pas si énorme que cela.

On peut parler aussi des squats, de toutes ces personnes qui militent pour essayer d'accueillir des migrants, pour essayer d'accueillir les personnes les plus en difficulté et finalement, cela se finit par une police et une décision de Préfecture qui expulse.

Vous voyez, à partir du moment où on fait une délibération qui discute de plus de démocratie sans parler des problèmes auxquels on est confronté aujourd'hui, cela fait bizarre. Il faudrait déjà partir des difficultés constatées, partir de ce qui nous semble être des déficiences ou des manquements à la démocratie et d'essayer de voir comment à partir de là, on peut effectivement avancer et discuter d'une véritable démocratie.

Et moi, je pense que là, ce n'est pas du tout traité. Et donc, du coup, cela donne un côté très artificiel à la volonté exprimée. Du coup, on vote contre.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Juste un mot. La démocratie, Monsieur POUTOU, c'est le respect de la loi d'abord, et la démocratie permet de changer la loi, sans être majoritaire, mais c'est d'abord le respect de la loi.

Ici, la loi, elle a abouti à ce que nous ayons une élection au suffrage universel indirect, on n'est pas les élus directement du peuple. Nous sommes des élus, des élus. Et en particulier, même s'il y a un système de fléchage, on voit très bien que l'on est plutôt les élus des conseils municipaux que directement du peuple.

C'est la loi, c'est dans l'identité. Si on veut changer la prochaine majorité au Parlement, on pourra le changer. Mais aujourd'hui, c'est dans le cadre réglementaire dans lequel nous sommes, donc cela explique beaucoup de choses. Moi, je le regrette aussi que l'on n'a pas beaucoup de lien direct avec la population. Mais pourquoi ? Parce que ce sont nos communes, quand on est dans nos communes, on est constamment interpellé, constamment.

Ici, je ne sais pas si un élu métropolitain, il est beaucoup interpellé dans la rue par les habitants parce que les habitants ne connaissent même pas la Métropole. Et ils interpellent par contre évidemment leur Maire et leurs élus municipaux. Après, il y a des mécanismes de régulation ici. D'abord, il y a des commissions. Moi, je trouve toujours que le travail des commissions pourrait être meilleur. Ensuite, après, il y a le travail du bureau et du bureau en somme élargi qui aura lieu. C'est aussi un lieu de débats, donc les règles internes, mais partons de savoir qui nous sommes. Et ce que nous sommes, c'est une intercommunalité.

Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Je n'en vois pas. Les rapporteurs n'ont pas grand-chose à ajouter ? Merci.

Est-ce qu'il y a des votes contre ? Oui, Monsieur POUTOU. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Non. La délibération est adoptée.

Majorité

Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation de Madame PAPIN, Instauration d'un budget participatif métropolitain appliqué à l'opération « plantons 1 million d'arbres ».

Mme PAPIN

(n°127) **Instauration d'un budget participatif métropolitain appliqué à l'opération "plantons 1 million d'arbres"**

Mme Céline PAPIN présente le dossier.

M. Michel LABARDIN : Monsieur le Président, nous nous sommes déjà exprimés par le passé favorablement évidemment sur ce plan 1 million d'arbres, qui affiche une vision ambitieuse, datée et en capacité de fédérer toutes celles et ceux qui sont engagés dans nos villes dans des programmes de plantation et de renaturation. C'est d'ailleurs un prolongement naturel de ce que les villes font depuis longtemps, des années, voire des décennies, pour densifier la végétalisation de nos villes. On sait que c'est un travail de long cours puisqu'il faut des années, voire des décennies, pour qu'effectivement, tout ceci arrive à maturité.

Engager un budget participatif, c'est une façon effectivement de déployer et de démultiplier l'action qui est tout à fait intéressante. Il faut voir le volume financier s'il est réaliste et s'il peut être éventuellement amplifié. Je crois qu'il faut que l'on ait un point de vigilance sur le choix des dossiers. C'est la capacité d'ingénierie aujourd'hui et dans le temps, puisque planter des arbres, ce n'est pas un acte aussi simple que cela. Il faut effectivement de l'ingénierie, de la capacité technique et surtout de la capacité de maintenance dans le temps, de façon à ne pas subir des pertes qui neutraliseraient l'ambition.

Sur la localisation géographique, nous ne l'avons pas précisé. Une dizaine de sites sur quelle commune ? Je ne sais pas exactement. Ce serait bien que nous l'ayons, et même s'il s'agit de terrains métropolitains, que tout ceci se fasse en concertation avec les maires concernés et que nous sachions sur quelle commune, sur notre commune, et que la géographie soit représentative de la diversité métropolitaine. Donc je crois que les maires devraient être bien informés et que cela se fasse avec leur accord, évidemment. Non pas qu'il y ait un droit de veto, mais qu'à minima nous soyons intéressés, à la faire. Je dis cela parce que, y compris actuellement pour les arbres qui sont donnés à nos habitants sur les communes, il y a des animations qui sont organisées et nous les découvrons un peu tardivement. Et nous sommes même sollicités pour participer à ces animations trop tardivement, et on sait que quelquefois, dans des massifs forestiers, il faut d'abord veiller à la sécurisation avant d'organiser des balades.

Monsieur le Président, vous nous avez rassurés entre hier et aujourd'hui sur le fait que les maires sont la cheville ouvrière du développement de leur territoire et qu'évidemment, l'accord et en tous les cas, l'information préalable est une nécessité. Je redemande effectivement à ce que cette coordination soit plus efficace et plus rapprochée qu'elle ne l'est dans certaines opérations. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame FAHMI.

Mme Anne FAHMI : Je vous remercie. Vous nous proposez dans ces délibérations d'instaurer un budget participatif métropolitain et vous inscrivez cette action dans le cadre du renouvellement de la Stratégie métropolitaine du dialogue citoyen que l'on a évoqué juste avant.

Un budget participatif, c'est un dispositif qui associe les citoyens à l'utilisation d'une partie du budget de la collectivité pour aboutir à la réalisation d'un projet tangible pour le territoire, proposé et choisi par les citoyens.

Le nombre de budgets participatifs double tous les ans en France depuis 2014. Il touche des collectivités de toutes tailles et il est donc tout à fait approprié au niveau métropolitain. Concret, ambitieux, collectif, il constitue sans doute l'une des plus grandes innovations démocratiques de ces dernières années et un outil privilégié de démocratie locale. Et pour cause, ce dispositif de démocratie participative est particulièrement riche. Il inclut toutes les démarches clés de la consultation citoyenne. Il sensibilise les habitants au budget et aux compétences de la collectivité. Autant d'éléments donc qui contribuent directement à renforcer la légitimité des décisions et la confiance envers les instances représentatives. Et de fait, les premiers budgets participatifs sont généralement le point de départ d'un cercle vertueux de participation.

Pour cette première édition, vous inscrivez ce budget participatif dans le cadre du programme « Plantons 1 million d'arbres ». Vous lancez un appel à projets destiné uniquement aux structures disposant du statut de la personne morale et le champ est circonscrit à des projets de plantation sur des terrains désignés appartenant à Bordeaux Métropole. Le seul élément dans ce projet qui soit participatif consiste à un vote des citoyens sur les projets.

Alors, de quoi s'agit-il ici d'une communication pour le programme 1 million d'arbres, d'une nouvelle enveloppe budgétaire pour ce programme, d'un appel à projets ? Mais pour nous, c'est tout sauf un budget participatif. Et à l'aune de votre nouvelle stratégie de participation citoyenne, c'est un mauvais signal que vous envoyez.

Nous nous abstiendrons donc sur cette délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Nous nous abstiendrons. Nous sommes pourtant pour l'idée ou le principe d'un budget participatif et puis qu'il y ait une liaison avec ou des habitants ou des collectifs ou des associations pour essayer de voir comment on peut améliorer les quartiers. Donc on est pour ce principe-là, mais cela paraît tellement vague encore que du coup, on s'abstient parce que déjà, on n'a pas les lieux et je crois qu'il y a dix lieux qui seraient déjà décidés, enfin, dix endroits, où il pourrait y avoir quelques arbres plantés. Et il n'y a pas la liste et la hauteur du budget, voilà ce sont des imprécisions qui font que l'on s'abstient.

Et pour finir, on note aussi une sorte d'incohérence entre, d'un côté, cette volonté de planter 1 million d'arbres sur l'agglomération. Mais à côté de ça, même si ce n'est pas forcément dans l'agglomération, mais il y en a quelques arbres qui disparaissent dans l'agglomération, il y avait Bagatelles, il n'y a pas longtemps. Mais là, il y a des projets qui ne sont pas si loin que cela, c'est à 10 km de l'agglomération, c'est à Saucats, le projet Horizeo qui va se traduire visiblement par une destruction d'un bon bout de forêt. Et il y avait aussi la LGV (Ligne à Grande Vitesse) dont on parlait hier, qui va se traduire quand même par certainement un paquet d'arbres en moins.

Voilà, c'est aussi cette incohérence-là entre d'un côté, on va planter des arbres et de l'autre côté, en fait, la destruction des forêts continue. Du coup, cela fait partie d'un argument supplémentaire qui fait que l'on s'abstient sur ce genre de délibération.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Je n'en vois pas. Je sou mets au vote. Vote contre ? Abstention ? Donc le groupe Renouveau Bordeaux Métropole et **Monsieur POUTOU** et **Monsieur PAPADATO**.

M. Patrick PAPADATO : Non, c'était juste pour répondre très rapidement, si vous le permettez, Monsieur le Président. C'est juste pour dire que l'idée du budget participatif métropolitain était surtout d'emporter l'adhésion des habitants de la Métropole. Il ne vient pas concurrencer les budgets participatifs des communes qui remportent, et vous le savez tous les maires de cette Métropole, un vif succès, donc, dès qu'une commune réalise un budget participatif, il y a une vraie adhésion des habitants.

Donc, l'idée n'est pas de venir concurrencer, mais plutôt de faire en sorte que dans ce programme 1 million d'arbres, il y ait eu une adhésion et une vision métropolitaine. C'est aussi pour cela que l'on reste sur des terrains métropolitains, d'où la difficulté de recenser, comme vous l'avez dit, **Monsieur LABARDIN**, très justement, planter dans les villes cela demande une ingénierie. Il faut effectivement chercher le bon terrain, donc c'est aussi pour cela que la liste n'est pas définitive parce que l'on a interrogé l'ensemble des pôles territoriaux pour voir s'ils pouvaient trouver le terrain idéal, parce que vous avez compris, c'est sur des terrains de Bordeaux Métropole et non pas des terrains communaux parce que les villes ont déjà des projets dessus.

Voilà en gros, je pense que j'ai terminé et je laisserai Céline compléter sur les points de démocratie.

Mme Céline PAPIN : Oui, juste quelques mots pour indiquer que je m'inscris en faux avec votre point de vue, **Madame FAHMY**, parce qu'au contraire, je pense que le budget participatif métropolitain a, au contraire, vocation à mobiliser assez fortement dans ces différentes phases, puisque dès le départ, on s'adresse à des structures morales, comme indiqué, mais qui ont vocation justement à fédérer un collectif, localement, dans le but de proposer un projet dans le cadre d'un budget participatif, par exemple, municipal, on a bien souvent des propositions qui sont individuelles, qui ne sont pas nécessairement portées collectivement, donc déjà on a une première donnée.

Ensuite, par la suite, c'est aussi un budget participatif qui s'inscrit dans une durée de gestion également de cet espace via un AOT (Autorisation d'occupation temporaire), donc il y a aussi cette dimension participative sur la durée, et pas seulement, je dirai, après la dotation, quelque chose qui s'arrête et qui ensuite est réalisé par la collectivité et ne donne pas lieu à mobilisation citoyenne par la suite.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Je reprends le vote, donc abstention de **Monsieur POUTOU** et de Renouveau Bordeaux Métropole. 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 S. MARI, Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation de **Monsieur PUYOBRAU**. La Fabrique de Bordeaux Métropole - rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code Général des Collectivités Territoriales - rapport 2021 - exercice 2020 – information.

M. PUYOBRAU

(n°102) **La Fabrique de Bordeaux Métropole - rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code Général des Collectivités Territoriales - rapport 2021 - exercice 2020 - information**

M. Jean-Jacques PUYOBRAU présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. **Monsieur ESCOTS**. Je pense qu'il y a une demande de parole.

M. Olivier ESCOTS : Merci **Monsieur le Président**, mes chers collègues. Je fais un petit peu plus court que j'avais prévu vu l'heure tardive. Juste pour dire que la Fabrique, **Monsieur le Vice-Président, Jacques PUYOBRAU**, l'a évoqué, est un outil qui permet de mieux maîtriser le foncier et de permettre de produire des logements à un coût inférieur à celui du marché. Cela fait partie des outils que notre établissement possède. Il y a d'autres outils qui sont mis en place, comme le permis de louer, l'encadrement des loyers, les grands projets de renouvellement urbain. Donc, quelque part, on prend notre part dans cette politique du logement qui est essentielle et qui doit être une priorité de notre mandature.

Et le but de notre intervention, c'était aussi de dire que tout seul, on ne fera pas tout et qu'il y a aussi l'État qui doit intervenir là-dessus, donc c'était pour mettre en lumière que d'autres leviers mériteraient d'être activés à un autre niveau aussi, comme la revalorisation des appels, la suppression de la caution dans nos parcs privés, la mise en protection de plus de 1,2 million de personnes menacées d'expulsion locative ou l'interdiction aussi des expulsions sans solution de relogement.

L'idée aussi d'augmenter les taxes sur les logements vacants dans les zones en déficit de logements ou la création d'un véritable service public au niveau national du logement, tenant compte des enjeux de transport, de cadre de vie, de loisirs, de relations sociales dans nos villes. C'était pour mettre en lumière, qu'il y a ce que nous pouvons faire au niveau de notre établissement et ce que d'autres au niveau national devraient mettre en place. Tout seul, on ne va pas arriver à répondre à tous les besoins en matière de logements. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci, est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Je n'en vois pas. **Monsieur PUYOBRAU**.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, pour répondre un petit peu rapidement, compte tenu de l'heure tardive effectivement, et ma réponse, elle s'adressera aussi d'une certaine manière au groupe Communiste et au groupe Renouveau Bordeaux qui a évoqué ce sujet auquel vous avez répondu, Monsieur le Président, tout à l'heure.

Bien entendu, il y a de multiples outils. Vous les avez évoqués, permis de louer, permis de diviser, maîtrise des loyers.

Il y a aussi effectivement cet impératif qui nous invite à répondre à la demande. Nous souffrons effectivement de plus de 40 000 logements sociaux sur la Métropole. Il nous faut des logements qui

soient les plus accessibles possibles au regard des profils des ménages que nous avons à satisfaire. Monsieur le Président le disait tout à l'heure dans son intervention. Nous comptons aussi beaucoup sur la 11^e modification du PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui nous permettra de baisser le seuil à partir duquel s'appliquerait l'obligation de réaliser du logement locatif social et de généraliser la production d'accession sociale sur l'ensemble de la Métropole, répondant ainsi aux besoins exprimés.

Nous avons aussi le Bail Réel Solidaire qui est un outil nous permettant de répondre à la demande. Je ne citerai pas l'ensemble des opérations de renouvellement urbain qui sont effectivement dans le cadre de l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) portées par la Métropole ou sans l'ANRU portées par la Métropole, plusieurs zones d'aménagement sur la Métropole. Tous ces outils, tous ces dispositifs sont censés pouvoir répondre dans de bonnes conditions à l'expression du besoin, bien entendu. Mais comme le disait Monsieur le Président tout à l'heure, en réponse au Groupe Renouveau Bordeaux, ce n'est pas simple, car il faut effectivement que nous arrivions à faire accepter à nos concitoyens le fait que sur Bordeaux, sur la Métropole, nous manquons de logements, contrairement à ce qu'ils peuvent penser au regard des problèmes de mobilité que nous rencontrons.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

Communication effectuée

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur PUYOBRAU. Mise en œuvre par Bordeaux Métropole du contrat d'objectifs et d'orientations en faveur du logement étudiant : Règlement d'intervention en faveur du logement étudiant - Décision – Autorisation.

M. PUYOBRAU

(n°105) Mise en œuvre par Bordeaux Métropole du contrat d'objectifs et d'orientations en faveur du logement étudiant : Règlement d'intervention en faveur du logement étudiant - Décision - Autorisation

M. Jean-Jacques PUYOBRAU présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Oui, Madame FAHMY.

Mme Anne FAHMY : Monsieur le Président, Madame HELBIG, merci.

Mme Fabienne HELBIG : Oui. Donc pour le groupe Renouveau Bordeaux Métropole, pour faire rapide juste, nous souhaiterions vous soumettre en fait quelques propositions pour enrichir ce dispositif que nous saluons. Bien sûr, nous sommes pour favoriser le logement étudiant évidemment. Nous pensons à des dispositifs complémentaires et adaptés aux changements de société. Il n'aura échappé à personne qu'aujourd'hui, les étudiants préfèrent être en colocation. Donc, on pourrait construire et promouvoir des colocations XXL, 10-15 personnes dans un appartement, moins de 500 euros par mois tout compris.

Il faudrait soit réaménager des logements déjà existants, soit orienter les promoteurs vers ce type de projet en les incitant à les privilégier.

Promouvoir les colocations solidaires à l'exemple de la Métropole de Lyon. Partager une colocation à projets solidaires et favoriser le développement local en montant un projet avec d'autres jeunes,

événements avec les habitants ou encore mise en place d'un compost, par exemple, enfin, il y a plein de perspectives.

Déduction d'impôts sur la taxe foncière pour les personnes qui accueillent un étudiant dans leur logement principal. Cela permettra de libérer de nouvelles places de logement pour les étudiants, de remettre du lien social entre les générations différentes et aussi de participer à combattre l'isolement des personnes âgées tout en améliorant leur pouvoir d'achat.

Enfin, mettre en place une plateforme à l'échelle de la Métropole pour accompagner les recherches de locations et donner des informations aux étudiants pour aider leur recherche de logement à Bordeaux. Cette plateforme pourrait aussi servir aux personnes plus âgées dans leur volonté de partager l'espace libre de leur appartement. Et il faut simplifier évidemment au maximum cette plateforme pour que l'efficacité soit au rendez-vous.

Pour conclure, vous l'avez compris, les élus de Renouveau Bordeaux Métropole sont particulièrement vigilants à ce sujet du logement étudiant. Et Bordeaux Métropole doit être le garant d'un maillage vertueux et efficace de toutes les politiques publiques en faveur des jeunes sur son territoire. Je vous remercie.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci Madame. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Non. Monsieur PUYOBRAU.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, juste, j'ai commis une erreur en disant que la Région affectait 6 000 euros par appartement. Ce n'est pas 6 000 euros, c'est 8 000 euros.

Oui, Madame, nous sommes assez d'accord avec vous et je pense que les propositions que vous venez d'émettre sont à regarder, à étudier de façon à ce qu'elles viennent compléter le dispositif susceptible de répondre aux besoins des étudiants.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui s'abstient ? Personne. Qui vote contre ? Personne. La délibération est adoptée.

Unanimité

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur PUYOBRAU. Projet de renouvellement urbain du quartier des Aubiers - Le Lac - Maison du Projet - Convention de mise à disposition d'un local avec Aquitanis - Décision – Autorisation.

M. PUYOBRAU
(n°108) **Projet de renouvellement urbain du quartier des Aubiers - Le Lac - Maison du Projet - Convention de mise à disposition d'un local avec Aquitanis - Décision - Autorisation**

M. Jean-Jacques PUYOBRAU présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Tout à fait, donc on vote pour cette délibération, mais même quand on vote pour, on ne peut pas s'empêcher de râler. Et on râle parce qu'en fait, cela nous apparaît complètement sous-dimensionné, je ne sais pas comment dire, ou complètement décalé parce qu'évidemment que l'on est pour une maison du projet, puis qu'il y ait une personne qui a été recrutée récemment autour de ce projet-là. Donc c'est utile et cela permet du lien avec la population. Mais ce qui est terrible, c'est que la délibération ne fait pas du tout référence aux tensions sociales qu'il y a pu avoir dans le quartier en début d'année, alors peut-être qu'elle ne sert pas à cela, mais cela fait le décalage quand même, parce qu'en fait, quand on discute justement de recréer du lien et de répondre à des besoins sociaux, en plus, en tenant compte ou en prenant en compte qu'il y a quand même une souffrance sociale qui a tendance à s'aggraver, mais de pas faire référence à ce qui se passe, à ce qui s'est passé en début d'année, je ne parle pas seulement de la mort de Lionel, mais aussi de tout ce qu'il y avait autour.

Et puis, on sait aujourd'hui que les temps sont très durs et notamment dans les quartiers populaires, et notamment sur les Aubiers. Cela veut dire qu'il faudra aussi arriver à ce que les délibérations, elles, prennent en compte ces difficultés-là, ces souffrances-là, et qu'elles montrent qu'il y a un début de volonté d'y répondre, et que l'on sait très bien que cette maison du projet est à peine le tout début d'une réponse, et que derrière, cela supposerait qu'il y ait une prise en charge par les collectivités territoriales, par la Mairie de Bordeaux aussi sur ces questions-là, et que cela suppose de poser le problème, de réfléchir à comment reconstruire des liens avec les associations, avec la jeunesse, avec les moins jeunes, et comment on met en place ou on essaie de mettre en place des structures où les gens se rencontrent, discutent, où il y a du collectif. Puis à côté de cela, d'essayer de voir comment on peut répondre aux problèmes sociaux. Et c'est cela qui est terrible. C'est que la délibération, on a presque l'impression qu'elle passe à côté d'une réalité sociale. Donc, c'est ce qui explique notre abstention malgré le fait, encore une fois, je le dis, que l'on est entièrement d'accord avec l'idée de la Maison du projet, puis de tout ce qui peut y avoir un peu autour.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, vous avez raison Monsieur POUTOU. Effectivement, là, il s'agit d'un projet de délibération qui semble tout assez administratif. Toutefois, c'est justement toute l'intention du projet de renouvellement urbain des Aubiers qui est là pour prendre en compte les préoccupations qui sont les vôtres et qui sont les nôtres au regard de l'ensemble des besoins sociaux qui sont exprimés sur le quartier. Donc, cette délibération est un élément effectivement d'un contexte beaucoup plus global qui a pour ambition de répondre aux difficultés sociales de l'ensemble d'un quartier qui en a certes bien besoin.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Unanimité ? Unanimité.

Unanimité

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur PUYOBRAU. Concession d'aménagement du centre historique de Bordeaux - Présentation du Compte-rendu d'activité de la collectivité (CRAC) 2020 et participation - Décision.

M. PUYOBRAU

(n°110) **Concession d'aménagement du centre historique de Bordeaux - Présentation du Compte rendu d'activité à la collectivité (CRAC) 2020 et participation - Décision - Autorisation**

M. Jean-Jacques PUYOBRAU présente le dossier.

M. Philippe POUTOU : Deuxième intervention, puis derrière, les deux autres délibérations. Oui, il est prévu que j'intervienne aussi. Cette fois-ci, on vote contre. C'est un peu pour les mêmes raisons, parce que ce qui nous apparaît frappant, c'est qu'il n'y a aucune référence avec les soucis de cette année, notamment les effondrements d'immeubles, et on peut supposer que c'est quand même intégré dans le rapport puisque cela date du mois de juin, enfin les événements en tout cas. Et c'est quand même problématique qu'encore une fois, on discute d'une situation sans parler de l'actualité récente, et on sait que cette actualité récente, cela concerne quand même des problèmes pour les habitants. Voilà, du coup, c'était l'occasion aussi de poser ce problème-là, qu'il n'y a pas d'explication. Et puis, qu'en est-il aujourd'hui des relogements ? Juste pour finir, et c'est très court parce que je ne vais pas lire tout le témoignage, mais on a reçu un témoignage d'habitants d'une des rues concernées. Ce sont juste des extraits le plus court possible. Donc pour vous dire quand même et pour rappeler qu'il y a des soucis qui ne sont pas réglés et qu'il y a des difficultés, en tout cas, pour certains et certaines habitantes, que tout n'est pas réglé, que tout le monde n'est pas relogé. Donc je lis cela vite fait. C'est un extrait de témoignage :

« On s'est débrouillé par nos propres moyens depuis, merci à nos amis d'avoir été là pour nous proposer des solutions de dépannage en sous-loc. Ce que la Mairie nous a proposé ensuite pour nous reloger, c'est de faire une demande de logement social. Les habitants de la Rousselle sont censés être prioritaires, mais il nous manquait des documents. Niveau travaux, c'est très lent aussi. Plus loin, après quasi-un mois de silence de la part de la Mairie, les esprits ont commencé à s'échauffer par le biais de réseaux sociaux et d'une chaîne de mails. Les habitants ont commencé à vouloir se rassembler pour faire bouger les choses. Visiblement, la Mairie a pris peur car elle a organisé une réunion après des jours de silence radio. Ils se sont fait incendier. Les gens étaient à bout. Il y a des familles à la rue qui se sont retrouvées à devoir payer logement, ameublement et rentrée des enfants sans aucune aide. Un collectif a été mis en place, statut associatif pour être le seul intermédiaire avec la Mairie et diffuser les infos entre les évacués, vu que la Mairie s'est montrée incapable de répondre à nos questions ni de nous tenir au courant. Ce qu'ils ont mis en place est chouette. Il y a une avocate qui nous aide *pro bono* et ils ont fait un travail un peu fou, un travail de fou pour faire valoir nos droits et essayer de débloquer des fonds. On va sûrement devoir porter plainte contre X ».

C'était pour rappeler la réalité de difficultés sociales pour en tout cas une partie des habitants et des habitantes qui sont concernés.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Stéphane PFEIFFER.

M. Stéphane PFEIFFER : Oui, merci, Monsieur le Président. Déjà un élément presque anecdotique, mais on parle du compte-rendu d'activité 2020, donc il est normal que les événements de la Rousselle ne soient pas intégrés dans ce rapport, par définition. Pour le reste, je ne veux pas tout à fait vous laisser dire ce que vous avez dit, Monsieur POUTOU, vous le savez, on en a discuté plusieurs fois en Conseil municipal.

La Ville de Bordeaux, par l'intermédiaire de son CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) a relogé plusieurs dizaines de personnes depuis les événements de la rue de la Rousselle. On est monté à une trentaine. On est à un peu moins de 10 relogements aujourd'hui parce que les gens ont trouvé des solutions pérennes ou temporaires. Ce qui est vrai, c'est que beaucoup se sont relogés par eux-mêmes chez des amis, chez la famille. Et aujourd'hui, on a de nouveau des demandes qui viennent vers nous parce que parfois, cela dure un peu trop. Il faut que l'on assure ce relogement, donc la ville sur ce point-là est extrêmement présente.

Ville et Métropole sont par ailleurs main dans la main sur le traitement de la situation, C'est un sujet extrêmement complexe avec, il ne vous aura pas échappé deux procédures en cours judiciaires, une procédure civile et pénale qui de fait mérite tout intérêt et limite parfois notre action.

Toujours est-il que nous travaillons à des pistes, à des pistes-réponses. On va bientôt contractualiser avec un partenaire pour approfondir les causes de ces effondrements, trouver des solutions pour le centre historique de Bordeaux. Donc, on est tout à fait engagé dans ce travail-là et j'en profite aussi pour souligner un travail de coopération avec l'État qui est extrêmement bénéfique et qui fonctionne bien sur cette situation. Donc, toutes nos collectivités sont très mobilisées sur ce sujet. On n'a pas toujours été parfaits, mais il faut bien comprendre que ce sont des situations complexes, un problème = une solution = un nouveau problème, et cela depuis six mois. Donc, on les prend un par un et on les résout. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PUYOBRAU.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Oui, écoutez Monsieur le Président, je n'ai rien à rajouter à l'intervention de Stéphane. Tout simplement, je voudrais saluer ici, devant vous, Monsieur le Président, devant vous mes chers collègues, le travail effectif qui a été réalisé par la Commune de Bordeaux via son CCAS. Cela vient d'être dit par Stéphane et par l'ensemble des collectivités susceptibles de prendre en charge les difficultés auxquelles sont confrontés, ont été et sont toujours confrontés les sinistrés de la rue de la Rousselle.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui vote contre ? Monsieur POUTOU. Qui s'abstient ? Personne. La délibération est adoptée.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur PFEIFFER

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur PUYOBRAU. Appel à Projets « Emploi et Quartier » - Plan pauvreté - Décision – Autorisation.

M. PUYOBRAU
(n°111) Appel à Projets ' Emploi et Quartier ' - Plan pauvreté - Décision - Autorisation

M. Jean-Jacques PUYOBRAU présente le dossier.

M. Philippe POUTOU : Rapidement, parce que je vais un peu me répéter. On vote pour, on est pour la philosophie de la délibération, puis même le choix des associations avec qui cela se passe, donc on partage complètement. Mais en fait, on pense que le plan pauvreté, ce n'est pas uniquement des subventions à des assos. C'est peut-être aussi le problème que l'on repose encore, c'est la prise en charge directe par les collectivités locales et donc territoriales, cela suppose aussi de mettre des gros moyens, beaucoup plus que cela, parce que tout le monde sait très bien que la situation est grave. Et c'est juste pour comparer. Quand on voit les masses d'argent qui vont vers, cela a été abordé un peu tout à l'heure, le stade Matmut, où les masses d'argent qui peuvent aller vers King Street récemment quand il y a eu la ristourne qui avait été votée ici, comparé à l'argent qui est mis dans les plans de pauvreté, c'est aussi cela, c'est qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Il y a des besoins beaucoup plus importants et cela fait le lien avec aussi la question des services publics ou de comment tout cela peut

se reconstruire dans ces quartiers-là. Et le lien avec des politiques de recrutement aussi, tout un personnel dans les quartiers, de renforcer les centres d'animation, les centres sociaux. C'est aussi tous ces problèmes-là qui sont posés, c'est-à-dire une politique d'ensemble pour essayer de répondre à toutes ces difficultés sociales.

On vote pour, mais en critiquant et en pensant qu'il y a beaucoup plus à faire.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Il n'y a pas d'autres demandes de parole. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Non. Des abstentions ? Pas davantage. Délibération adoptée.

**Unanimité des suffrages exprimés
Ne prend pas part au vote : Monsieur
PFEIFFER**

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur PUYOBRAU. Avenant n°1 à la convention-cadre d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi 2020-2022 signée entre l'État et Bordeaux Métropole - Décision – Autorisation.

M. PUYOBRAU

(n°112) Avenant n°1 à la convention-cadre d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi 2020-2022 signée entre l'Etat et Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

M. Jean-Jacques PUYOBRAU présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Oui, pour ne pas trop se répéter, juste sur la partie logement, nouvelle action, accompagnement vers et dans le logement de familles en sortie de squat. Évidemment, on est d'accord avec des moyens qui sont mis là-dedans, mais on ne peut pas s'empêcher de faire le lien avec les squats qui sont expulsés. Il y a quelque chose qui est là aussi très aberrant, c'est qu'en fait, il y a tout un travail qui est fait par un milieu associatif et collectif, et puis, ce sont des expulsions. Et à côté de cela, on dit : « Il faudrait reloger les familles » et en plus, en sortie de squat, évidemment, les squats sont tous expulsés. Donc, du coup, il y a un problème quand même. Et de ce côté-là, il y a un gâchis humain et un gâchis d'énergie puisqu'il devrait y avoir une coopération entre les pouvoirs publics et les collectifs et les milieux qui s'occupent des squats. Il devrait y avoir une coopération. Il devrait y avoir une aide, justement, d'essayer de pérenniser ces choses-là, d'essayer de faire en sorte que cela se passe le mieux possible, parce que l'on sait très bien que derrière les pouvoirs publics, ils n'ont même pas la capacité de reloger les gens. A quoi bon cette machine infernale qui vise à mettre les gens à la rue pour après derrière, essayer de récupérer ce qui est récupérable.

Donc, on tenait aussi à souligner cet aspect-là qui nous apparaît aberrant et très, très contradictoire de par les intentions qui sont affirmées.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PUYOBRAU.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : Juste pour répondre en écho à **Monsieur POUTOU**. C'est toujours pareil, nous partageons ensemble ces difficultés. Je voudrais juste préciser que sur l'avenant, ce sont 520 000 euros qui sont fléchés par l'État, dont près de la moitié, soit 230 000 euros, viendraient ainsi cofinancer les marchés publics confiés au Diaconat par Bordeaux Métropole afin d'accueillir dans le cadre d'habitat spécifique et temporaire, TI-LTI, les personnes qui effectivement sont en difficulté, les familles qui sont notamment en sortie de squat. Donc, toujours rappeler à **Monsieur POUTOU** effectivement que la préoccupation qui est la sienne, c'est une préoccupation que nous partageons ici au niveau de la Métropole, une préoccupation à laquelle nous tâchons de répondre à la façon la plus pratico-pratique, la façon la plus opérationnelle.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Alors, qui vote contre ? **Monsieur POUTOU**. Qui s'abstient ? Pas davantage. La délibération est adoptée.

Majorité
Contre : Monsieur POUTOU

Mme Claude MELLIER : Délégation d'**Andréa KISS**. Programme « Habiter, s'épanouir, 50 000 logements accessibles par nature » - GRADIGNAN - Zone d'aménagement concerté Centre-Ville - Compte rendu financier 2020 - Décision – Approbation.

Mme KISS
(n°129) **Programme ' Habiter, s'épanouir, 50 000 logements accessibles par nature ' - GRADIGNAN - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Centre-Ville - Compte rendu financier 2020 (CRF)- Décision - Approbation**

Mme Andréa KISS présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Métropole Communes, je crois. Oui, **Monsieur LABARDIN**.

M. Michel LABARDIN : Monsieur le Président, il s'agit en effet d'un rebasage, finalement de l'équilibre économique de l'opération, du réajustement de la valeur foncière de terrains et notamment de terrains appartenant à la Ville de Bordeaux, cédés à la FAB (Fabrique de Bordeaux Métropole). Heureusement, cette opération pourra se faire après l'épisode du squat qui a fait perdre plus d'un an. Et il y a des incidences économiques qui peuvent se reproduire, d'ailleurs, parce que le prix du foncier évolue. La valeur définitive n'est pas complètement cristallisée au vu des évolutions du foncier, mais ces nécessités de rebasage peuvent encore se produire, donc il faut être vigilant sur la durée des opérations.

Il y a aussi d'autres contraintes qui peuvent peser. J'extrapole un petit peu, mais c'est vrai que des évolutions réglementaires du PLU (Plan Local d'Urbanisme), à cet égard la 11^e modification, nous permet de découvrir des cartographies de zones humides méconnues ou en tout cas potentielles, mais qui n'ont pas été tirées au clair. Et on voit bien qu'il y a, dans les opérations d'aménagement d'une certaine envergure des contraintes qui peuvent apparaître au fur et à mesure ici, des zones humides qui n'étaient pas connues, des périmètres de protection qui font que toutes les simulations peuvent être rapidement mises en cause dès lors que la capacité d'intégration dès l'origine d'avoir des opérations intégrées qui prennent en compte toutes les contraintes ne sont pas suffisamment connues.

Enfin, puisque cela a été évoqué tout à l'heure, la question de l'abaissement des seuils pour réaliser du logement social ou l'accession à la propriété, ce n'est pas le cas ici puisque c'est déjà défini. J'attire votre

attention sur le fait que nous pouvons ne pas suivre cette recommandation. Je trouve qu'il y a un grand écart qui est fait entre ce que nous pratiquons, l'urbanisme négocié avec des opérateurs, et un corsetage de plus en plus important avec l'abaissement des seuils de sorte qu'il ne s'agit pas de ne pas faire, mais il s'agit de choisir sa localisation géographique et sa typologie contextualisée sur chaque territoire.

Et enfin, vous le savez, je suis très attaché à ce que l'on ne tarde pas dans l'expérimentation de Bus express. On a suffisamment parlé bien sûr sur des itinéraires qui soient en concertation avec la Ville de façon à ce que nous ne tardions pas sur l'offre concomitante de transport, parce que sur des opérations, cette envergure, 1 000 logements à l'échelle de Gradignan, en centre-ville, c'est quand même relativement ambitieux et nos concitoyens ont besoin de solutions de mobilité.

Il y a une prise de risque à réaliser des opérations de cette envergure. Il faut qu'elle soit accompagnée très progressivement.

Voilà quelques commentaires brefs sur l'actualisation de ce projet. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame Harmonie LECERF.

Mme Harmonie LECERF : Oui, très rapidement, juste pour dire que lorsque nous sommes arrivés à la Mairie de Bordeaux et donc à son CCAS, l'année dernière, les opérations pour l'achat des terrains de Gradignan dans le cadre de la ZAC n'avaient pas commencé. Il n'y avait aucun accord, il n'y avait aucune délibération qui était passée. Ce n'est pas le squat qui a fait prendre du retard à cette opération, mais bien un manque d'accord et une politique de la chaise vide de nos prédécesseurs.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Non. Madame KISS.

Mme Andréa KISS : Aucun commentaire supplémentaire, on peut passer au vote.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a des votes contre ? Je n'en vois pas. Des abstentions ? Pas davantage. Unanimité. Monsieur POUTOU, abstention ? Abstention. C'est bien noté. La délibération est adoptée.

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

Mme Claude MELLIER : Délégation de Monsieur PFEIFFER. Délibération mise en œuvre du plan quinquennal pour le Logement d'Abord au titre de l'année 2021 - Signature de l'avenant 3 à la convention cadre et financements des actions engagées pour 2021 - Financement - Décision – Autorisation.

M. PFEIFFER

(n°155) **Délibération mise en œuvre du plan quinquennal pour le Logement d'Abord au titre l'année 2021 - Signature de l'avenant 3 à la convention cadre et financements des actions engagées pour 2021 - Financement - Décision - Autorisation**

M. Stéphane PFEIFFER présente le dossier.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : J'ai l'impression que je vais me répéter un peu, mais c'est très, très court. On vote pour l'intention. On vote pour ce qui va se faire, mais on voulait rappeler encore une fois qu'il y avait un gros, gros décalage avec les réalités. Et nous, on voulait poser le problème aussi de la capacité des collectivités à réquisitionner des bâtiments vides. On sait que l'on n'est pas d'accord là-dessus. On sait qu'il y a beaucoup d'arguments comme quoi ce n'est pas possible et tout cela, mais enfin, cela permettrait peut-être de répondre en partie et mieux qu'avec les moyens que vous avez actuellement à cette question de logement et de relogement.

Donc, du coup, c'était l'occasion de râler un petit peu, mais on vote pour.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur PFEIFFER.

M. Stéphane PFEIFFER : Juste préciser qu'une des solutions proposées aux propriétaires de logements vacants est d'avoir recours à ce dispositif pour pouvoir y mettre des sans-abris, donc on est tout à fait dans cette logique-là. Merci.

Monsieur le Président Alain ANZIANI : Est-ce qu'il y a des abstentions ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des votes contre ? Pas davantage. La délibération est adoptée à l'unanimité.

Unanimité

Je vous en remercie et je vous remercie aussi de votre présence tout au long de ce Conseil et de votre implication constructive et je vous souhaite une bonne soirée et un bon week-end.

Fin de séance à 17 heures 45

La Secrétaire de séance

Mme MELLIER