

PROCES VERBAL ANALYTIQUE
CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 31 MARS 2023 A 9H30

(Convocation du 24 mars 2023)

Aujourd'hui vendredi trente et un mars deux mil vingt-trois à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de M. Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, M. Alain GARNIER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Jean-Baptiste THONY, M. Alexandre RUBIO, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, 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, 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 Daphné GAUSSENS, 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 Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Thierry MILLET, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, Mme Pascale PAVONE, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Agnès VERSEPUY.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Véronique FERREIRA à Mme Christine BOST
Mme Christine BONNEFOY à M. Christian BAGATE
Mme Simone BONORON à M. Benoît RAUTUREAU
Mme Myriam BRET à M. Nordine GUENDEZ
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Thierry TRIJOULET
Mme Nathalie LACUEY à Mme Françoise FREMY
M. Gwénaél LAMARQUE à Mme Daphné GAUSSENS
M. Jérôme PESCIANA à M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM
M. Kévin SUBRENAT à M. Patrick BOBET
M. Jean-Marie TROUCHE à M. Fabrice MORETTI

EXCUSES EN COURS DE SEANCE :

M. Alain CAZABONNE à partir de 17h50
Mme Zeineb LOUNICI à partir de 17h53
Mme Pascale PAVONE à partir de 17h53
M. Fabien ROBERT à partir de 17h50

PROCURATIONS EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à M. Alain GARNIER de 12h30 à 15h00
M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à Mme Isabelle RAMI de 12h45 à 17h25
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Andréa KISS à partir de 17h45
M. Patrick LABESSE à M. Alain GARNIER à partir de 17h35
M. Jean TOUZEAU à Mme Josiane ZAMBON à partir de 14h30
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean-François EGRON à partir de 12h
Mme Claudine BICHET à M. Patrick LABESSE de 12h50 à 14h30
Mme Brigitte BLOCH à Mme Céline PAPIN de 12h à 14h30
M. Patrick PAPADATO à Mme Marie-Claude NOEL jusqu'à 16h40
Mme Delphine JAMET à Mme Harmonie LECERF MEUNIER à partir de 16h30
M. Stéphane PFEIFFER à M. Jean-Baptiste THONY à partir de 14h30
M. Baptiste MAURIN à Mme Pascale BOUSQUET-PITT de 10h20 à 14h30
M. Dominique ALCALA à Mme Béatrice SABOURET à partir de 17h32
Mme Stéphanie ANFRAY à M. Sébastien SAINT-PASTEUR à partir de 16h00
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE à partir de 17h30
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à M. Baptiste MAURIN à partir de 17h00
Mme Pascale BRU à M. Bruno FARENIAUX à partir de 17h45
M. Alain CAZABONNE à M. Fabien ROBERT de 14h30 à 17h50
M. Olivier CAZAUX à Mme Camille CHOPLIN de 12h20 à 15h30
M. Thomas CAZENAVE à M. Stéphane MARI à partir de 12h15
M. Gérard CHAUSSET à Mme Typhaine CORNACCHIARI à partir de 17h15
M. Christophe DUPRAT à M. Dominique ALCALA de 14h30 à 17h32
M. Christophe DUPRAT à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 17h32
Mme Anne FAHMY à Mme Fabienne HELBIG à partir de 16h00
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 17h40
M. Guillaume GARRIGUES à M. Thierry MILLET à partir de 11h30
M. Laurent GUILLEMIN à M. Maxime GHESQUIERE jusqu'à 10h50 et à partir de 12h20
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 14h30
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Anne LEPINE à partir de 17h25
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Pascale PAVONE jusqu'à 15h10
Mme Pascale PAVONE à Mme Zeineb LOUNICI de 16h50 à 17h53
M. Michel POIGNONEC à Mme Géraldine AMOUROUX à partir de 12h25
M. Patrick PUJOL à M. Max COLES à partir de 12h25
Mme Marie RECALDE à M. Frédéric GIRO à partir de 12h30 et à partir de 16h00
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 13h20
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Jacques MANGON à partir de 15h00
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Fatiha BOZDAG à partir de 14h30

LA SEANCE EST OUVERTE

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

La séance est ouverte à 09 heures 38.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci de vous installer. Nous allons débiter ce Conseil.

Désignation d'un Secrétaire et d'un Secrétaire adjoint

M. le Président Alain ANZIANI : Le secrétaire de séance est Monsieur Baptiste MAURIN. Le secrétaire de séance adjoint est Monsieur Jean-Baptiste THONY.

Je ne voudrais pas commencer cette séance sans d'abord saluer Monsieur Patrick PUJOL qui vient d'annoncer sa démission de Maire, mais il restera avec nous. Il est Maire depuis 1995. C'est un des plus anciens en tant que Maire, puis également comme Conseiller métropolitain. Je te salue bien et puis on saluera évidemment ton successeur lorsqu'il sera élu. En tout cas, bonne journée.

Applaudissements.

N'en faites pas trop quand même parce qu'il reste avec nous.

Procès-verbal de la séance du 27 janvier 2023 – Adoption

M. le Président Alain ANZIANI : Concernant le PV (procès-verbal) de la séance du 27 janvier dernier, y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas.

Le Conseil va porter sur 91 affaires, dont 71 affaires regroupées et 20 affaires dégroupées par l'ensemble des groupes. Je donne la parole au secrétaire de séance, Monsieur Baptiste MAURIN.

M. Baptiste MAURIN : Bonjour à toutes et à tous. Merci Président. Il y a 71 affaires dégroupées. Avant cela, je vous précise que vous avez sur table la délibération n°3 portant sur les désignations de représentants dans différentes instances et institutions. Je vous précise également que la délibération n°14, dans la délégation de Monsieur ROSSIGNOL-PUECH concernant la nouvelle tarification des services des infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur la voie publique, a été retirée de l'ordre du jour.

Concernant les 71 affaires dégroupées, je vous précise comme à chaque Conseil que sous réserve de leur accord, afin de garantir la conformité de nos décisions, je vous propose de considérer par principe que les élus ne participent pas ni au débat ni au vote de la délibération, concernant un organisme dont ils ou elles sont membres des instances décisionnelles.

Sont regroupées :

- ✓ Dans la délégation de Monsieur ANZIANI : les affaires 1 à 3.
- ✓ Dans la délégation de Madame BOST : les affaires 4 à 7 et 9 à 11.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur ROSSIGNOL-PUECH : les affaires 12, 13 et 15.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur DELPEYRAT : les affaires 18 à 21.
- ✓ Dans la délégation de Madame FERREIRA : les affaires 23 à 30, 32 et 33.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur GARNIER : l'affaire 37.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur TOUZEAU : l'affaire 39.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur ÉGRON : les affaires 42 à 45, 47 à 49.
- ✓ Dans la délégation de Madame CASSOU-SCHOTTE : les affaires 50 et 51.
- ✓ Dans la délégation de Madame BICHET : les affaires 53 à 56.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur PUYOBRAU : les affaires 57, 58, 60 à 63 et 65.
- ✓ Dans la délégation de Madame MELLIER : les affaires 66 et 67.
- ✓ Dans la délégation de Madame BLOCH : les affaires 70 à 76.
- ✓ Dans la délégation de Madame DE FRANÇOIS : l'affaire 79.
- ✓ Dans la délégation de Madame PAPIN : l'affaire 80.
- ✓ Dans la délégation de Madame KISS : les affaires 81 à 85.
- ✓ Dans la délégation de Monsieur PAPADATO : les affaires 86 à 88.
- ✓ Dans la délégation de Madame JAMET : les affaires 89 à 90.
- ✓ Dans la délégation de Madame RAMI : l'affaire 92.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je mets au vote ces délibérations avec des observations si vous le souhaitez. Y a-t-il des observations ? Oui, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Merci, Monsieur le Président, mes chers collègues. Le Groupe écologiste et solidarité s'abstient sur la 19 et la 83, Madame Sylvie CASSOU-SCHOTTE et Monsieur Bastien RIVIÈRES votent contre la 83.

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

M. Philippe POUTOU : Je ne vais pas tout lister pour gagner du temps, mais nous avons 26 abstentions et 13 contre sur les 71 délibérations groupées. Je communiquerai, si cela ne vous dérange pas, le document au service qui s'occupe de cela. Tant pis pour le suspens. Vous ne saurez pas ce que j'ai voté ou ce que l'on a voté, mais vous le saurez en lisant le PV. Si cela vous va, on fait comme cela.

M. le Président Alain ANZIANI : Monsieur ESCOTS.

M. Olivier ESCOTS : Merci, Monsieur le Président. Concernant ces affaires groupées, pour le groupe Communiste il y aurait une abstention sur la délibération n° 12, sur l'aménagement de la voie d'Eymet, notre intervention sera versée au dossier. Un vote contre sur les traditionnels VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement) concernant les dossiers 23, 25, 27 et 28. Idem sur les dossiers 18 et 20, les Pôles de compétitivité Way4Space.

Très rapidement, juste une explication de vote sur ces deux dernières délibérations pour lesquelles nous voterons contre par rapport à un désaccord politique sur les Pôles

de compétitivité. Nous avons voté contre plusieurs créations depuis 2006 et ces 17 années qui viennent de s'écouler sont loin de nous faire changer d'avis. Derrière l'argument légitime de créer de la synergie entre les entreprises de même secteur, nous avons construit des clusters qui ont un double objectif. Celui de la concurrence entre les grandes agglomérations et celui de la concentration des capitaux dans ces territoires orientant l'argent dans les besoins des grands groupes. Cela, c'était pour les Pôles de compétitivité sur Way4Space. Là aussi, on retrouve l'argument légitime de synergie, mais pour qui ? Les mêmes grands groupes cotés en bourse tels que Thalès (chiffre d'affaires en hausse de 7%), Safran (+ 24,8), Dassault Aviation (avec un bénéfice net en hausse de 13%). Je verserai l'intervention au dossier, mais je dis que ces logiques de profits et de rentabilité sont à l'opposé de ce que porte le groupe communiste. Nous appelons les États et les collectivités à travailler vers autre chose que la concurrence, mais plutôt sur la coopération. Merci.

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

Mme Anne FAHMY : Merci, Monsieur le Président. Pour le groupe Renouveau Bordeaux Métropole, nous nous abstenons sur la délibération n° 3.
Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Y a-t-il d'autres observations ? Je n'en vois pas.

M. ANZIANI

(n°1) Liste des arrêtés pris par le Président

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET

M. ANZIANI

(n°2) Fonds de soutien "intempéries" suite aux orages de grêle des 20 et 21 juin 2022 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. ANZIANI

(n°3) Désignation de représentants - Décision - Représentation

Unanimité des suffrages exprimés –
Désignations effectuées
Abstention : Monsieur CAZENAVE,
Madame FAHMY, Madame HELBIG,
Monsieur MARI, Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU

Mme BOST

**(n°4) Bordeaux - 13 rue Thiac - Cession d'un terrain bâti à Gironde Habitat -
Décision - Autorisation**

Intervention écrite de M. POUTOU

Nous votons contre la plupart des délibérations qui consistent à céder des parcelles au privé surtout mais aussi comme dans ce cas à des structures ou institutions plus ou moins publiques. Nous considérons que les collectivités territoriales doivent garder le peu de foncier ou bâtiments qui leur restent. C'est pour nous la meilleure façon de contrecarrer le pouvoir des spéculateurs immobiliers et autres affairistes, de maîtriser une politique du logement ou d'accueil que ce soit pour des personnes d'un abri ou pour des associations qui ont besoin de locaux.

Majorité

Abstention : Monsieur MORISSET

Contre : Monsieur POUTOU

Mme BOST

**(n°5) BASSENS - Centre-bourg - Etude urbaine du centre-bourg - Instauration d'un
périmètre de prise en considération - Décision - Autorisation**

Unanimité

Mme BOST

**(n°6) Ambarès-et-Lagrave - Zone d'aménagement concerté (ZAC) centre-ville -
secteur A - Cession au profit de l'Office public de l'Habitat(OPH) Aquitanis -
Rectification erreur matérielle - Décision - Autorisation**

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MORISSET,

Monsieur POUTOU

Ne prend pas part au vote : Monsieur

HURMIC, Monsieur PUYOBRAU,

Monsieur PFEIFFER, Monsieur

GUENDEZ, Madame GAUSSENS,

Madame LE BOULANGER, Monsieur

N'JIKAM MOULIOM

Mme BOST

**(n°7) Bègles. rue des 4 Castéras. Cession par Bordeaux Métropole d'une emprise
de terrain de 2 150 m2 environ - Décision modificative - Autorisation**

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MORISSET,

Monsieur POUTOU

Mme BOST

**(n°9) Bègles. Rue des Quatre Castéra et Quai du Président Wilson. Conclusion
d'un Bail emphytéotique administratif pour la création d'une ferme agroécologique
et activité maraîchère. Décision. Autorisation**

Unanimité

Mme BOST

(n°10) Centre de culture horticole du Haillan - Acquisition auprès de la ville de Bordeaux d'un détachement de 8,4 hectares environ à prélever sur la parcelle située rue du Moulineau cadastrée AR 142 - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme BOST

(n°11) Talence - Mise en vente par adjudication d'un bien, sis 58, rue Armand Leroi - Parcelle cadastrée AO 580 - Décision - Autorisation

Majorité

Abstention : Monsieur MORISSET

Contre : Monsieur POUTOU

M. ROSSIGNOL-PUECH

(n°12) Aménagement de la Voie Eymet en faveur des transports en commun et modes actifs - Commune de Floirac - Arrêt du bilan de la concertation et des caractéristiques essentielles du projet - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. ESCOTS

Monsieur le Président, mes chers collègues

Nous sommes déjà intervenus sur l'aménagement de la voie d'Eymet en précisant que celle-ci devrait être consacrée au développement de transports en commun ferroviaire, sous la forme d'une ligne tram ou tram-train.

Nous le réaffirmons, lever des voies, supprimer des emprises foncières pour le train est une ineptie. Aucune vision passéiste de notre part mais le développement du RER est une reprise d'avenir.

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Madame MELLIER,

Monsieur ESCOTS, Monsieur

FEUGAS

M. ROSSIGNOL-PUECH

(n°13) METPARK - Parcs de stationnement métropolitains confiés à la Régie par voie de dotation initiale et mise en affectation - Mise en place d'une redevance - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MORISSET,

Monsieur POUTOU

M. ROSSIGNOL-PUECH

(n°14) Nouvelle tarification du service des infrastructures de recharges pour véhicules électriques sur la voie publique - Décision – Autorisation

Affaire retirée

M. ROSSIGNOL-PUECH

(n°15) METPARK - Mise en affectation de locaux - Immeuble à usage de bureaux et local à usage non commercial - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Madame
TERRAZA, Madame DE FRANÇOIS,
Monsieur PAPADATO, Madame RAMI,
Monsieur BOBET, Monsieur
CHAUSSET, Monsieur DUPRAT,
Monsieur ESCOTS, Monsieur
FLORIAN, Monsieur MARI, Monsieur
SALLABERRY

M. DELPEYRAT

(n°18) Soutien aux programmes d'actions 2023 des pôles de compétitivité, des réseaux et clusters, des technopoles et de l'Agence de développement et d'innovation (ADI) - Conventions - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. ESCOTS

Monsieur le Président, mes chers collègues

Nous voterons contre les 2 délibérations 18 et 20 pour des raisons similaires : nous avons un désaccord politique.

Nous avons voté contre depuis leur création en 2006 et les 17 années qui viennent de s'écouler sont loin de nous faire changer d'avis.

En effet, sous l'argument légitime de créer de la synergie entre les entreprises d'un même secteur, nous avons, avec ces pôles, construit des clusters qui ont un double objectif, celui de la concurrence entre grandes agglomérations et celui de la concentration du capital dans ces territoires, orientant l'argent vers les besoins des grands groupes.

Majorité

Abstention : Monsieur MORISSET
Contre : Madame MELLIER, Monsieur
ESCOTS, Monsieur FEUGAS,
Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur
DELPEYRAT, Madame KISS, Monsieur
PAPADATO, Monsieur PFEIFFER,
Monsieur GUENDEZ, Madame BRET,
Madame RECALDE, Monsieur SAINT-
PASTEUR, Monsieur TOURNERIE

M. DELPEYRAT

(n°19) Association de préfiguration TARMAQ - Subvention de fonctionnement et d'investissement pour le soutien à la réalisation et l'animation de TARMAQ, cité des savoirs aéronautiques et spatiaux, Désignation - Décision - Convention - Autorisation

Majorité

**Abstention : Monsieur HURMIC, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur LABESSE, Monsieur GARNIER, Madame NOEL, Madame CASSOU-SCHOTTE, Madame BICHET, Madame BLOCH, Madame PAPIN, Monsieur PAPADATO, Madame JAMET, Monsieur THONY, Madame RAMI, Monsieur CAZAUX, Madame CHOPLIN, Monsieur CUGY, Madame CURVALE, Madame DEMANGE, Monsieur GHESQUIERE, Monsieur GOMOT, Monsieur GUILLEMIN, Monsieur JABER, Madame JUQUIN, Madame JUSTOME, Madame LE BOULANGER, Madame LECERF MEUNIER, Madame LEPINE, Monsieur MARI, Madame SAADI;
Contre : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur PFEIFFER, Madame RECALDE, Monsieur RIVIERES**

M. DELPEYRAT

(n°20) Association Way4Space - Subvention de fonctionnement 2023 - Convention - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. ESCOTS

Monsieur le Président, mes chers collègues

De nouveau nous sommes sur un argument légitime de synergie mais là encore pour qui ? Les mêmes grands groupes cotés en bourse tel que Thales (chiffre d'affaires 2022 + 7,7%), Safran (CA +24,8%), ou encore Dassault Aviation avec un bénéfice net en hausse de 18,3% en 2022. Que dire de Telespazio dont l'actionnaire principal est le 2^{ème} groupe industriel italien ? Les logiques des profits et de rentabilité de ces groupes vont à l'opposé de ce que porte le groupe communiste. Nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de travailler un nouveau modèle de régulation, qui fasse prédominer la coopération face à la concurrence, qui donne des objectifs sociaux et environnementaux ambitieux. L'Etat et les collectivités doivent travailler en ce sens.

Majorité

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

Ne prend pas part au vote : Monsieur DELPEYRAT, Madame RECALDE, Monsieur RIVIERES

M. DELPEYRAT

(n°21) Association "La Mémoire de Bordeaux Métropole" - Centre de documentation et de recherche - Subvention de fonctionnement 2023 - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Ne prend pas part au vote : Monsieur
ESCOTS, Monsieur GIRO**

Mme FERREIRA

(n°23) BORDEAUX - SA d'HLM VILOGIA - Acquisition dans le cadre d'une VEFA de 86 logements étudiants collectifs locatifs sociaux en ULS, sis, quai de Brazza sur la commune de Bordeaux - Emprunts des types PLS et Booster d'un montant global de 2 990 203 euros contractés auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. POUTOU

Nous voterons contre cette délibération. Nous sommes pour le développement de logements en direction des étudiant(e)s. Des logements dont le loyer est modéré. Nous le savons, sur la métropole bordelaise les logements étudiants manquent cruellement. La précarité étudiante galopante alors que les prix augmentent doit poser au centre des politiques publiques la question étudiante. Pour autant, nous nous opposons fermement à la construction ou l'acquisition en VEFA. En effet, nous défendons une politique de maîtrise politique foncière publique. A travers les VEFA nous assistons trop souvent à des malfaçons mais aussi à des méthodes polluantes. Les pouvoirs publics se désengagent totalement en passant par les VEFA de sa capacité à contrôler à la fois les règles environnementales et sociales. Même si les exécutifs en justifient le recours au nom du fait que rien n'est vraiment possible autrement, sans passer par le privé, nous sommes convaincus au contraire qu'il y a tout intérêt à nous opposer à la mainmise du privé sur le foncier et sur le bâti pour contrer les logiques de gentrification et de spéculations immobilières. Il est si nécessaire de développer un service public du logement, de favoriser partout la maîtrise publique, de sortir de la propriété privée lucrative.

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

Mme FERREIRA

(n°24) BRUGES - OPH de Bordeaux Métropole Aquitanis - Réhabilitation de 74 logements collectifs locatifs sociaux, sis, EHPAD Sainte Germaine, 3 rue de la colonne / 2 rue de la Chapelle - Emprunts de type PLS d'un montant global de 7 231 727 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET
Ne prend pas part au vote : Monsieur
HURMIC, Monsieur PUYOBRAU,
Monsieur PFEIFFER, Monsieur
GUENDEZ, Madame GAUSSENS,
Madame LE BOULANGER, Monsieur
N'JIKAM MOULIOM**

Mme FERREIRA

(n°25) PESSAC - SA d'HLM Domofrance - Acquisition dans le cadre d'une VEFA de 18 logements collectifs locatifs sociaux en ULS, sis, Résidence Lumières, boulevard du Haut Livrac, rues Félix Faure et Roger Vilanova - Emprunts de type PLS d'un montant global de 1 205 863 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
PFEIFFER, Madame LE BOULANGER**

Mme FERREIRA

(n°26) EYSINES - SA d'HLM Domofrance - Réhabilitation de 357 logements collectifs locatifs sociaux, sis, résidence Les Hauts de l'hippodrome, rue de Treytins - Emprunt de type PAM d'un montant de 18 414 433 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MORISSET

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
PFEIFFER, Madame LE BOULANGER**

Mme FERREIRA

(n°27) LE BOUSCAT - SA d'HLM Domofrance - Acquisition dans le cadre d'une VEFA de 5 logements collectifs locatifs sociaux en ULS, sis, 230-238 avenue de Tivoli - Emprunt de type PLS d'un montant global de 222 337 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
PFEIFFER, Madame LE BOULANGER**

Mme FERREIRA

(n°28) SAINT-AUBIN-DU-MEDOC - SA d'HLM Clairienne - Acquisition dans le cadre d'une VEFA de 21 logements collectifs et individuels locatifs sociaux, sis, Route de Mautemps - Emprunts de types PLAI et PLUS d'un montant global de 2 439 379 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
TOUZEAU**

Mme FERREIRA

(n°29) Conditions d'octroi de la garantie de Bordeaux Métropole a certains créanciers de l'agence France locale pour la durée de la mandature 2020-2026 - Décision - Autorisation

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

Mme FERREIRA

(n°30) Actualisation du taux d'intérêt pris comme référence pour l'évaluation des frais financiers grevant le coût des réserves foncières acquises par Bordeaux Métropole en 2022 - Décision - Autorisation

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

Mme FERREIRA

(n°32) BEGLES - SA d'HLM Domofrance - Acquisition foncière et construction de 15 logements collectifs en location-accession, sis, opération "Le plateau des possibles", allée Saint-Exupéry - Emprunt de type PSLA d'un montant de 2 414 616 euros souscrit auprès du Crédit Agricole d'Aquitaine - Garantie - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur
PFEIFFER, Madame LE BOULANGER**

Mme FERREIRA

(n°33) Fiscalité directe Locale - Exercice 2023 - Fixation des taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. POUTOU

Nous soutenons l'idée et l'objectif de réduire la quantité de déchets, nous ne sommes pas dérangés par la diminution des taux des taxes de ramassages. Cependant nous sommes sceptiques sur la justesse de réduire les fréquences des collectes et même sur la baisse des taxes même si elles sont liées à cette baisse de fréquences des collectes. Pas certains du tout que la quantité des déchets soient en telle diminution que la fréquence des collectes puisse diminuer. Nous pensons au contraire qu'il est plus judicieux aujourd'hui d'améliorer le service public de ramassage des déchets, de renforcer les moyens en matériel et en personnel à la fois pour assurer un meilleur service de collectes et pour garantir des conditions de travail correctes. Nous craignons en effet que la baisse des taxes limite les moyens financiers pourtant si nécessaires pour assurer les conditions d'un service public de qualité. Finalement, la préoccupation nous semble plus de faire de économies que la protection de l'environnement. Nous votons contre.

**Majorité
Abstention : Monsieur MORISSET
Contre : Monsieur POUTOU**

M. GARNIER

(n°37) Economie sociale et solidaire - Soutien métropolitain 2023 en investissement immobilier en faveur de Marie Curry - Décision - Autorisation - Convention

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°39) Travaux de reprofilage du pont saint Jean et du Pont Deschamps - Avenant n°1 à la convention de transfert de MOA - Décision - Autorisation

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

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
HURMIC, Monsieur ROSSIGNOL-
PUECH, Monsieur PUYOBRAU**

M. EGRON

(n°42) Création d'un groupement de commandes pour la fourniture de prestations de protection sociale complémentaire, prévoyance et complémentaire santé, entre Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux, son Centre Communal d'Action Sociale et l'Opéra National de Bordeaux

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

M. EGRON

(n°43) Avenant au groupement de commandes pour la surveillance humaine et le gardiennage des sites métropolitains entre Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et le Centre Communal d'Action Sociale de Bordeaux - Décision - Autorisation

**Majorité
Abstention : Monsieur MORISSET
Contre : Monsieur POUTOU**

M. EGRON

(n°44) Commune de Bouliac - Ma Métropole sans pesticide et Stratégie funéraire - Travaux de végétalisation et d'extension du cimetière communal - Contrat de co-développement 2021-2023- Subvention d'aide à l'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité

M. EGRON

(n°45) Commune de Gradignan - Stratégie funéraire - Extension du cimetière communal "Le Plantey" - Contrat de codéveloppement 2021-2023 - Subvention d'aide à l'investissement - Décision - Autorisation

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

M. EGRON

(n°47) Revalorisation du montant de l'indemnité forfaitaire de télétravail - Décision

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

M. EGRON

(n°48) Avenant à la convention de partenariat entre Bordeaux métropole, la Ville de Bordeaux et la Régie Personnalisée Opéra National de Bordeaux - Prolongation de la durée de la convention - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. POUTOU

Nous votons pour. De toute façon, il n'y a pas vraiment le choix que de prolonger d'un an la convention actuelle, il n'y en a pas d'autre de prête. Il se trouve que pour les employés concernés de l'Opéra, il est nécessaire de revoir les conditions d'utilisation des locaux, les conditions de travail y sont très discutables, en tout cas, elles sont contestées par les syndicats. La convention mérite donc d'être revue et discutée en toute transparence avec les organisations syndicales, avec le personnel concerné, en tenant compte de leurs revendications et propositions.

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

M. EGRON

(n°49) Règlement des déplacements professionnels de Bordeaux Métropole-Actualisation - Décision - Autorisation

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

Mme CASSOU-SCHOTTE

(n°50) Association Cycl'eau - Année 2023 - Subventions pour le Village de l'Eau et Cycl'eau le Salon - Conventions - Décision - Autorisation

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

Mme CASSOU-SCHOTTE

(n°51) Avenant n°3 au contrat de concession des services publics de l'assainissement collectif des eaux usées et de gestion des eaux pluviales urbaines de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

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

Mme NOEL

(n°53) Conventions d'occupation ou de sous-occupation temporaire de parkings en vue d'autoriser la réalisation de centrales photovoltaïques - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme BICHET

(n°54) Attribution globale de subventions aux diverses associations 2023 - Actions de sensibilisation à la transition écologique et énergétique - Décision - Autorisation

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

Mme BICHET

(n°55) Réseau de chaleur Métropole Sud - Modifications du projet et compléments à la décision de faire du projet de réseau de chaleur Met Sud du 7 juillet 2022- Protocole d'accord négocié avec l'Université de Bordeaux - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET
Ne prend pas part au vote : Monsieur DELPEYRAT, Madame PAPIN, Madame BOUSQUET-PITT, Madame CHOPLIN, Monsieur CUGY**

Mme FERREIRA

(n°56) Partenariat de Bordeaux Métropole/Agence Locale de l'Energie et du Climat (ALEC) - Subvention annuelle - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET
Ne prend pas part au vote : Madame BICHET, Madame RAMI, Madame ANFRAY, Madame CURVALE, Monsieur TROUCHE**

M. PUYOBRAU

(n°57) Programmation des crédits d'investissement de la politique de la ville au titre de la construction/réhabilitation d'équipements de proximité et des études dans les quartiers prioritaires et de veille -participation de Bordeaux Métropole- contrat de ville métropolitain- Décision- Autorisation

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°58) Renouvellement urbain du quartier Dravemont à Floirac - Déclaration de projet au titre du Code de l'expropriation - Décision - Autorisation

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

M. PFEIFFER

(n°60) Convention de partenariat entre le Réseau Paul Bert, le Centre d'Accueil d'Information et d'Orientation, l'Etat et Bordeaux Métropole - Année 2023 - Projet d'accueil et d'hébergement temporaire de personnes en difficultés dans des logements à vocation sociale appartenant au Réseau Paul Bert - Autorisation - Convention - Décision

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°61) SEML 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 2022 - Exercice 2021 - Information

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°62) SEML InCité - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code général des collectivités territoriales - Rapport 2022 - Exercice 2021 - Information

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°63) SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole dite "La Fab" - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code général des collectivités territoriales - Rapport 2022 - Exercice 2021 - Information

Unanimité

M. PUYOBRAU

(n°65) Floirac - Programme national de renouvellement urbain (PRU) Dravemont - Convention de partenariat pour le financement des missions d'études et d'ingénierie - Convention - Décision - Autorisation

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

Mme MELLIER

(n°66) RER métropolitain - Convention de financement de l'étude d'exploitation et des investigations pour l'amélioration capacitaire de la ligne du Médoc - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. POUTOU

Au fil des conseils, nous avons la bizarre impression de toujours voter des nouvelles subventions pour des études sur la mise en place du RER métropolitain. Il s'agit à chaque fois de coûts très importants (plus de 700 000 euros !), sans savoir vraiment ni le pourquoi ni l'intérêt.

De plus, ce sont des études dont on ne sait pas par quel cabinet elles sont faites. Plusieurs raisons donc pour que nous votions contre encore cette fois-ci.

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur MORETTI**

Mme MELLIER

(n°67) Avenant à la convention relative au financement des études environnementales, du pilotage des procédures et de la production des dossiers réglementaires RER - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur
MORETTI**

Mme BLOCH

(n°70) Coupe du monde de rugby France 2023 - Programme d'animations - Subventions d'aide à des manifestations - Décision - Autorisation - Convention

Intervention écrite de M. POUTOU

Nous nous abstenons. Nous n'avons rien contre les associations concernées, au contraire même, nous pensons qu'elles effectuent un travail utile. Mais nous avons un sérieux problème avec les compétitions sportives professionnelles, toutes ces grandes cérémonies officielles. Illustration avec le sponsoring principal de la multinationale Total, polluieuse, tricheuse fiscale, liée à quelques affaires politiques (Birmanie, Russie...). Nous sommes comme ça, nous apprécions le sport, le sport populaire, un sport qui ne se mélange pas avec les affaires ni avec les pouvoirs. Comme le dit Greenpeace, « la multinationale Total se sert de l'image populaire et sympathique dont bénéficie le rugby pour redorer un blason terni » et « Est-ce à ces activités que le monde du rugby veut associer ses valeurs ? ». Du coup, ce serait une sage décision de la part de la métropole qui se revendique écologiste et aux valeurs de gauche, que d'empêcher la visibilité de Total autour des matchs à Bordeaux. Au moins ça puisque la délibération sera votée sans suspens.

**Majorité
Abstention : Monsieur POUTOU
Contre : Monsieur MORISSET**

Mme BLOCH

(n°71) Subventions 2023 - Manifestations culturelles dans le cadre des contrats de co-développement - Décision - Autorisation

**Unanimité des suffrages exprimés
Ne prend pas part au vote : Monsieur
DELPEYRAT, Madame FERREIRA**

Mme BLOCH

(n°72) Villa Valmont - Association Villa Valmont - Subvention de soutien au Programme événementiel 2023 - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme BLOCH

(n°73) Association pour le développement des épreuves combinées et du meeting de Talence (ADEM) - Décastar - Année 2023 - Subvention d'aide à une manifestation - Décision - Autorisation - Convention

**Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur
SALLABERRY**

Mme BLOCH

(n°74) Association Villa Primrose Bordeaux - Année 2023 - Subvention d'aide à une manifestation - Décision - Autorisation- Convention

Majorité

Abstention : Monsieur MORISSET

Contre : Monsieur POUTOU

Mme BLOCH

(n°75) Règlement d'intervention "Piscines" - Communes de Pessac, Lormont et Le Bouscat - Versement de fonds de concours - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme BLOCH

(n°76) Association Les Girondins de Bordeaux omnisports - Année 2023 - Subvention d'aide à une manifestation - Décision - Autorisation- Convention

Unanimité

Mme DE FRANÇOIS

(n°79) Convention entre Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine pour l'information multimodale sur les réseaux urbain et interurbain et la vente de titres de transport du réseau interurbain - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Ne prend pas part au vote : Monsieur

MAURIN, Madame ANFRAY, Madame

BOUSQUET-PITT, Monsieur DUPRAT,

Monsieur FLORIAN, Monsieur

ROBERT, Monsieur TRIJOLET

Mme PAPIN

(n°80) Action de solidarité avec la Turquie et la Syrie - Contribution exceptionnelle au Fonds d'Action extérieure des Collectivités territoriales - FACECO - Subvention exceptionnelle à l'association ' Pompiers Solidaires ' - autorisation - décision -

Unanimité

Mme KISS

(n°81) ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier - Aménagement du secteur Amédée Saint Germain et construction du Pont de la Palombe - Convention relative à la signalisation de jalonnement routier dans le cadre de la création et la mise en circulation du Pont de la Palombe et de la rue des Ateliers - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MORISSET,

Monsieur POUTOU

Ne prend pas part au vote : Monsieur

HURMIC, Monsieur ROSSIGNOL-

PUECH, Monsieur PUYOBRAU

Mme KISS

(n°82) Protocole transactionnel n° 1- Accord-cadre n° 2019-E0119M - Chantier Cours Louis Fargue (Bordeaux) - Parvis du collège Edouard Vaillant

Majorité

Abstention : Monsieur MORISSET

Contre : Monsieur POUTOU

Mme KISS

(n°83) Convention de partenariat entre la commune de Mérignac, Bordeaux Métropole et le Conseil départemental de la Gironde relative à la construction d'un collège à Mérignac - Décision - Autorisation

Majorité

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

Contre : Madame CASSOU-

SCHOTTE, Monsieur RIVIERES

Ne prend pas part au vote: Madame

BOST, Monsieur EGRON, Madame

AMOUREUX, Madame CURVALE,

Madame DEMANGE, Madame

LACUEY, Monsieur MANGON,

Madame RECALDE, Monsieur SAINT-

PASTEUR, Madame VERSEPUY

Mme KISS

(n°84) Convention avec la SNCF Réseau portant sur les modalités de gestion et de maintenance de l'ouvrage d'art de franchissement des voies ferrées dénommé Pont de la Palombe - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

**Abstention : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU**

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
MORETTI**

Mme KISS

(n°85) GRADIGNAN - Opération de requalification générale des rues de Catoy et Chaut - Ouverture de la concertation réglementaire - Décision - Approbation

Unanimité

M. PAPADATO

(n°86) Le Taillan-Médoc - Acquisitions foncières de parcelles boisées - Subvention d'investissement - Contrat de co-développement 2021-2023 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PAPADATO

(n°87) Validation de la demande de subventions au GIP GPV pour leur Projet Alimentaire de Territoire - Défi famille à alimentation durable et inclusive (fiches codev) - Décision - Autorisation

Intervention écrite de M. POUTOU

Les PAT (projets alimentaires de territoire) peuvent être utilisés pour favoriser les circuits courts, lutter contre la précarité alimentaire, renforcer la commande pour les maraîchers bios et locaux et travailler conjointement avec l'aide alimentaire à travers les épiceries sociales notamment.

Or, le projet que présente cette délibération s'arrête à proposer un "encadrement mobilisateur" pour notamment "apprendre à bien gérer son frigo" (formule, juste en passant, que nous trouvons choquante). Cette démarche est en direction des publics les plus précaires. Il n'est pas fait état que pour les plus pauvres, il est compliqué de pouvoir s'alimenter convenablement en raison des prix de l'alimentation. Le discours est culpabilisateur et ne prend pas en compte l'aspect social.

Nous appelons à la création d'une sécurité sociale de l'alimentation comme c'est défendu par tout un milieu associatif et politique dans la gauche radicale. Une politique alimentaire, assurer le droit à l'alimentation pour toute la population, signifie se confronter aux logiques capitalistes, c'est la question d'un service public (là encore) c'est celle de la réappropriation des outils de production, notamment l'agriculture, pour mettre en place un modèle en rupture avec le productivisme, qui va vers la petite production de qualité, avec des circuits courts, par la création de petites parcelles avec un développement du maraîchage, avec le recrutement des maraîchers dans la l'agglomération et tout autour.

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur POUTOU

Ne prend pas part au vote :

Monsieur TOUZEAU, Monsieur EGRON, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur RUBIO, Madame LACUEY, Madame LEPINE

M. PAPADATO

(n°88) Laboratoire CNRS Passages - Convention de recherche et développement relative au Programme européen Life Biodiver'Cité et Résilience ' Création de Zones de ressourcement multibénéfices ' - Décision - Convention - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MORISSET

Mme JAMET

(n°89) Proposition d'adhésion à la centrale d'achat CAIH - Décision - Autorisation

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

Mme JAMET

(n°90) Convention d'appui à la lutte contre la pauvreté - Subvention d'une action d'inclusion numérique - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme RAMI

(n°92) Plan marche métropolitain - Mise en place d'un fonds de désencombrement des trottoirs - Modification des conventions - Décision - Autorisation

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

Affaires dégroupées

Baptiste MAURIN : Merci. Nous allons commencer par la délibération n°40, dans la délégation de Monsieur Jean TOUZEAU : Transport par câble – Concertation publique avec garante – Synthèse et analyse des contributions exprimées – Prise en considération du bilan de la garante.

M. TOUZEAU

(n°40) Transport par câble - Concertation publique avec garante - Synthèse et analyse des contributions exprimées - Prise en considération du bilan de la garante - Décisions

Monsieur Jean TOUZEAU présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci pour ce grand travail. Je tiens à rappeler l'objet du débat d'aujourd'hui. En principe, on ne débat que de la concertation et des recommandations de la garante. Le temps de la décision viendra et ce sera au mois de juin. C'est un vœu pieu que je vais formuler mais essayez de vous en tenir à l'objet du débat d'aujourd'hui. Nous aurons bien d'autres moments pour discuter du métro, du tramway et d'autres moyens de transport.

Monsieur Christophe DUPRAT demande la parole.

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, mes chers collègues. Après cette longue plaidoirie de Monsieur Jean TOUZEAU, je vais essayer de faire beaucoup plus court.

Enfin, cette délibération est symptomatique de ce qui se passe ici depuis le début de la mandature. Nous sommes d'accord sur le constat. On le partage souvent mais nous n'avons pas la même vision de ce qu'il faut mettre en œuvre pour aller dans le sens d'amélioration de ce constat. Je voudrais remercier Madame AZARIO du travail qui a été le sien, puisqu'elle n'a pas ménagé son temps mais au moins cette concertation a apporté la confirmation pour certains, découverte pour d'autres, que la

liaison Rive Droite/Rive Gauche ou Rive Gauche/Rive Droite doit être confortée. Au moins on est d'accord sur ce point-là. Je pense qu'il n'y a pas un seul groupe dans cet hémicycle qui ne pense pas la même chose.

Comment résoudre cette difficulté ? Je pense que si on regarde de près tous les programmes qui ont été validés au moment des élections municipales de 2020, tout le monde proposait des choses pour améliorer cette liaison. Aujourd'hui, on a eu cette concertation. D'abord, premier point positif, comme le RER métropolitain (Réseau express régional) qui est le sujet suivant, elle a passionné les habitants. Elle démontre, certes, qu'il y a aujourd'hui des avis favorables. J'ai envie de dire qu'heureusement, vu tout ce qui a été mis en œuvre pour que les gens puissent dire oui au téléphérique. Juste un exemple, Monsieur le Président. Nous sommes en train de construire un BHNS (Bus à haut niveau de service) entre Saint-Aubin et Bordeaux, on ne peut pas encore avoir vu le véhicule, mais on connaît déjà les cabines de quelque chose qui ne se fera pas. Ensuite, on a fait une publicité dans la presse, sur les médias, comme jamais cela a été fait. Donc, la moindre des choses c'est que les gens soient quand même favorables.

Puis, dans cette concertation, on avait le choix entre quoi et quoi ? Entre le téléphérique ou le transport par câble, c'est-à-dire la même chose. Il n'y a pas eu de présentation dans cette concertation. Contrairement à ce qui avait été fait sur la liaison Pellegrin/Gradignan/Talence où il y avait le tram et le BHNS. Les deux ont avancé de concert et le choix a été fait du BHNS au détriment du tram. Là, on avait le choix en un seul projet, certes, intéressant, on ne peut pas le contester. Il apporterait quelque chose, le nier serait être tout à fait malhonnête intellectuellement. Mais il n'est pas à la hauteur de l'enjeu. La liaison Rive Droite/ Rive Gauche aujourd'hui effectuée par le tram de la ligne A, va atteindre sa saturation dans les années qui viennent. Alors là aussi, c'est vrai que les tendances disent aujourd'hui que tout augmente, mais là, les bras m'en tombent. Au début du projet, on nous parlait d'un chiffre maximal de 9 à 10 000 voyageurs, on est rendu à 18 000 voyageurs. Je ne sais pas où vous allez les chercher les 18 000 voyageurs, parce qu'à Toulouse ils sont 5 000 voyageurs par jour. Donc, 18 000, on ne les atteindra pas. Cependant, c'est beaucoup plus qu'il va falloir atteindre. C'est pour cela qu'a été proposé dans cette concertation de remplacer ce transport par câble par un tramway. Cela va au-delà de la liaison Rive Droite/Rive Gauche, puisque ce tramway aura même un effet d'exploitation en améliorant le maillage. Je ne gère plus les transports sur la Métropole, mais je vis intérieurement comme un traumatisme le fait qu'il se repasse ce qui s'est passé aux Salinières. C'est-à-dire qu'à un moment donné on soit coupé et que l'on ne puisse plus rapatrier des rames qui seront coupées de l'autre côté. Et notre point de fragilité de ce réseau, et j'en assume éventuellement une part de responsabilité, c'est le pont de pierre. Cela veut dire que ce tramway que nous mettrions en place entre Cenon gare et la Rive Gauche sur la ligne B quais Rive Gauche, nous permettrait de sécuriser notre réseau. Cela veut dire que c'est aussi bien un investissement d'amélioration du transport des passagers, qu'une nette amélioration de l'exploitation. On ne coche pas une case, mais on en coche deux. Alors que le téléphérique n'améliore que le transport des passagers, et complique l'exploitation, permettez-moi de le dire, puisque l'on fait rentrer un mode supplémentaire dont on n'a pas forcément aujourd'hui la compétence. Il faudra le gérer en plus du tram, en plus du bus, en plus des vélos, en plus des navettes, en plus des bateaux, en plus de tout le reste.

De plus, on peut me rétorquer que ce tramway, on l'avait quand même imaginé au départ. Quand on a conçu ce pont Chaban qui a coûté plus cher que ce que l'on aurait pu verser parce que l'on avait envisagé qu'un tramway pourrait y passer dessus. D'ailleurs des projets ont existé. Alors, on va me dire : « oui, mais le pont se lève et se baisse ». Oui et on voit qu'à peu près entre 15 et 20% sont dans l'heure de pointe,

c'est-à-dire ni plus ni moins que l'arrêt pour maintenance du téléphérique, parce que le téléphérique, il s'arrêtera pour maintenance. Il s'arrêtera quand il y a du vent, parce que cela bouge un peu.

Vous avez raison, Monsieur le Président, vous l'avez souligné, le débat viendra. En commission conjointe où vous étiez présent, on vous a demandé à plusieurs voix d'avoir accès à l'étude de ce tramway. Parce que le jour où il faudra vraiment choisir (pour l'instant, on voit le bilan) il faudra que l'on ait les deux études : celle du téléphérique que l'on connaît par cœur et l'autre puis on choisira en toute connaissance de cause. Je note quand même que 142 personnes, sans même que cela leur soit présenté, ont proposé une solution alternative, c'est quand même beaucoup. Si vous êtes habitués aux concertations que vous faites dans vos communes, si vous décidez de faire un aménagement de voirie, vous avez des gens qui vont dire : « je suis très favorable » ou « c'est nul », mais rarement avec une aussi grande ampleur vont vous faire une proposition alternative.

C'est vrai que la réponse à la question n'est pas forcément la bonne, mais le seul moyen que l'on ait trouvé pour démontrer notre opposition à ce mode de transport, c'est qu'on va voter contre ce bilan de la concertation. Non pas parce que le travail a été mal fait, mais parce que l'on pense qu'il faut vous donner une alerte, Monsieur le Président, en disant : « remettons sur le métier ». Puis, quand même, Monsieur Touzeau cela fait des années que vous êtes dans cette maison, vous ne pouvez pas dire que le coût du téléphérique, entre 50 et 80 millions, ce n'est rien, c'est une somme.

Je rappelle juste que le tramway desservait beaucoup plus de gens. Ce n'est pas 100 000 habitants que l'on a desservis avec le tramway. C'est plutôt 400 000 ou 500 000, il faut quand même s'en souvenir. Puis, je vous rappelle au passage que pour le tramway on avait l'argent, on n'a pas eu besoin de l'emprunter. Aujourd'hui, le tramway coûtera moins cher et rendra beaucoup plus de services par rapport à cela. Rediscutons de ce projet à la lumière de la concertation.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci.

M. Thomas CAZENAVE : Merci, Monsieur le Président. Merci à Jean TOUZEAU pour sa présentation complète et détaillée du projet.

Je voudrais juste exprimer quelques observations sur le dossier et la concertation. Premier point, je voudrais rejoindre l'intervention de Monsieur Christophe DUPRAT, cette concertation est amputée d'une analyse des alternatives au transport par câble. Il y en a une évidente qui avait été d'ailleurs été, un temps, imaginée, c'est la comparaison avec le bouclage du réseau du tramway. Cela me semble un peu étonnant comme présentation de ne pas livrer à la concertation les véritables alternatives qui sont sur la table. Je me permets, Monsieur le Président, de réitérer la demande que nous avons faite. Nous avons écrit pour accéder au dossier, aux éléments d'expertise qui nous permettraient de savoir si oui ou non il existe une alternative crédible techniquement, financièrement, pour rejoindre les réseaux de tram. Cette lettre est restée sans réponse et je considère qu'au-delà même de la concertation, l'information des élus n'est pas complète.

Troisième élément, notre collègue Monsieur Jean TOUZEAU disait que ce projet est accueilli favorablement. Sauf à ce que je compte mal, mais dans les résultats de la concertation, 52% ont émis un avis contre ou neutre. Je sais que l'on a parfois des

débats sur les majorités, les majorités relatives, mais là, c'est majoritairement non favorable. Je ne sais pas comment vous arrivez à dire que c'est une majorité favorable qui s'est exprimée.

D'autre part, je voudrais exprimer quand même notre inquiétude sur l'insertion paysagère, parce que l'on aura beau travailler sur les poteaux et les câbles, cela restera des poteaux et des câbles. Je suis convaincu que cette dimension doit être aussi au cœur de la concertation.

Enfin, la concertation, c'est très bien, mais il me semble important de prendre l'avis des élus des trois territoires concernés, à savoir de la ville de Bordeaux, de Cenon et de Lormont. Vous l'avez dit : « je suis heureux que les trois villes soutiennent ». Moi, je suis élu à Bordeaux, je n'ai pas voté, je n'ai pas été saisi. La ville de Bordeaux n'a pas été saisie. Donc, je souhaite que cette concertation soit complétée aussi par l'avis de celles et ceux qui représentent les habitants, notamment des trois villes concernées. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : On intervient au bon moment. Vous savez, j'ai eu à plusieurs reprises pendant cette concertation l'occasion de dire que j'ai la particularité d'être Maire de la Rive Droite et de la Rive Gauche. Donc, il est important pour moi de voir émerger de nouveaux modes de franchissement entre les deux Rives car je pense que l'on peut tous en convenir, c'est l'un des points faibles de notre Métropole actuellement. J'ajoute qu'il y a de vraies attentes de la part des habitants et des salariés qui sont obligés de franchir la Garonne quotidiennement. Nous nous donnons collectivement les moyens d'améliorer ces liaisons. Bientôt le pont Saint-Jean va être rénové. Dans un an, nous allons livrer et inaugurer le nouveau pont Simone Veil qui reliera les boulevards et la ville côté Rive Gauche et la ville de Floirac. Et dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public avec Keolis, nous allons doubler le nombre de BatCub et créer de nouveaux pontons. Nous sommes plutôt dans une stratégie d'amélioration de ces relations.

Aujourd'hui, le projet qui nous est présenté montre l'intérêt de proposer pour un coût et dans un délai raisonnable, une nouvelle solution pour améliorer ces déplacements entre les deux Rives. Il faut le rappeler, il s'inscrit aussi pleinement dans le schéma des mobilités que nous avons adopté en 2021 et dans lequel nous avons ciblé comme priorité politique de décongestionner Bordeaux, de lutter contre les embouteillages et la pollution automobile. Pour cela, c'est évident qu'il n'y a pas de solution miracle, il n'y a pas de solution unique. Cela passe par la décarbonation des véhicules, par le développement du vélo, développement de la marche, des transports en commun. Ce projet de télécabines, je le dis, il n'y a pas de miracle, mais il a le mérite de présenter une alternative supplémentaire. J'ajoute qu'il ne vient pas de nulle part, il ne faut pas laisser entendre que ce serait un gadget ou un caprice local. À l'étranger, Rio de Janeiro, Porto ou New York ont déjà intégré une télécabine dans leur réseau de transport urbain. En France, Brest a été précurseur et a été rejoint par plusieurs grandes villes comme Toulouse, bientôt Grenoble et Nice.

Pour revenir à aujourd'hui, 9 tracés ont été soumis à concertation. Chacun présente un certain nombre d'atouts et d'éléments à prendre en considération. Je voudrais insister sur le fait que Bordeaux est classé au patrimoine mondial de l'humanité, et ce transport par câble devra donc s'insérer parfaitement dans le paysage urbain historique de la ville. J'en prends l'engagement, j'y serai vigilant. En tant que maire de Bordeaux, je

serai également attentif au survol d'un certain nombre d'entreprises de notre territoire, qui se sont d'ailleurs exprimées à l'occasion de cette concertation. Le souci que j'avais ou que j'ai, c'est le survol de construction navale de Bordeaux et vous avez le directeur général de construction navale qui dit : « il faut concilier éco-mobilité, intérêt économique et innovation » et il se montre satisfait par l'opacification promise des cabines lors du survol de ses locaux. Donc, il y a des solutions heureusement qui existent pour rassurer ce type d'entreprises.

Nous serons également attentifs à ce que le projet préserve la végétation actuelle, engendre le moins possible d'artificialisation des sols, et nous souhaitons que les interconnexions entre le tracé retenu et les autres modes de transport, soit le tram, le bus, BatCub et les parkings relais soient fluides pour favoriser leur utilisation par un maximum de voyageurs. J'ajoute que l'emprise au sol est très faible, tout comme ses émissions de CO₂. Le projet suscite un certain nombre d'interrogations. Je trouve cela tout à fait normal, mais nous pouvons d'ores et déjà nous féliciter de la pertinence des avis recueillis dans le cadre de cette concertation, la quantité aussi de ces avis. Je pense que la concertation a passionné nos habitants.

Je terminerai en disant que ce projet constituera un moyen de franchissement supplémentaire pour relier nos deux rives, qu'il participera comme les autres politiques de transport à limiter l'usage de la voiture en ville et lutter contre la pollution atmosphérique. Mais je ne voudrais pas terminer mes propos sans vous proposer et vous dire qu'à un moment donné, je ne vais pas élargir le débat comme certains l'ont fait, or il me semble que nous devons nous donner les moyens de le faire. Aujourd'hui, nous débattons sur un tuyau supplémentaire qui va permettre de fluidifier la circulation mais nous ne pouvons pas nous contenter de raisonner sans cesse en matière de tuyaux pour continuer à encourager et accompagner les besoins de mobilité. Je pense qu'à un moment donné, nous devons aussi nous soucier de savoir s'il ne faut pas réfléchir à un changement de modèle. Est-ce que ce modèle qui consiste à accompagner toujours plus de mobilité est viable ou non ? Je vois que la stratégie nationale du gouvernement consiste désormais à le dire, mais il va falloir à un moment donné réfléchir aussi pour limiter certaines mobilités. Et je voudrais faire le lien avec des propos très intéressants que nous avons pu avoir hier soir. Pour ceux qui étaient là, des échanges avec Monsieur PISANI-FERRY qui s'est vu confier une mission sur l'évaluation des impacts macroéconomiques de la transition écologique par Madame la Première Ministre. L'enjeu climatique est un enjeu macroéconomique. Il a sorti un pré rapport là-dessus. Hier soir, j'ai pu lire attentivement ce rapport de Monsieur PISANI-FERRY. Je vous engage à le faire, il est passionnant, et il rejoint les propos que je viens de tenir, et je vais le citer : « nous ne pourrions pas échapper à un débat sur la sobriété structurelle, qui consiste à organiser l'espace et nos activités de façon à limiter les distances à parcourir pour accéder au travail, aux commerces, etc., et donc à réduire la demande de mobilité des ménages ». Est-ce que pour cette réflexion-là, c'est la peine de faire venir Monsieur PISANI-FERRY ici ? De trouver ses propos tout à fait intéressants, et nous-mêmes, de ne pas en tirer les conséquences, nous priver de ce type de débat ? L'échelon qui est le nôtre me paraît particulièrement pertinent. Donc, ce que je souhaiterais, c'est que nous trouvions un moment tous ensemble. On aura des divergences, mais c'est cela l'échange. L'échange, c'est être capable de gérer intelligemment nos divergences et de nous projeter un peu, plutôt que de nous contenter parfois du court terme, des rustines. Je pense que ce vrai débat, nous ne pourrions pas y échapper et que le plus tôt sera le mieux. Voilà ce que je voulais vous dire en conclusion. Je vous remercie.

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

M. Guillaume GARRIGUES : Merci Monsieur le Président. Merci pour cette concertation et pour cette synthèse. Ce que l'on peut en déduire c'est que les avis favorables démontrent que la situation actuelle est profondément insatisfaisante. Je vais peut-être revenir à l'échelle plus micro que les deux interventions précédentes mais les usagers de la ligne 32 qui relie Cenon gare à Ravezies sont en grande souffrance aujourd'hui. La proposition soumise était effectivement, le téléphérique ou rien. Donc, il est logique qu'il y ait un soutien, puisque la situation actuelle est très insatisfaisante. Il aurait été vraiment plus judicieux de faire ce que nous avons fait à Talence, c'est de mettre plusieurs modes à la concertation. Nous avons mis le tram, nous avons mis le BHNS. La concertation a débouché sur le bus à haut niveau de service, mais cela aurait été très pertinent. Il n'empêche que le téléphérique, c'est un mode dont nous savons l'intérêt, mais j'aimerais quand même vous alerter sur un sujet qui n'a pas été abordé, celui de l'usager. Si demain on prend un usager qui habite à La Morlette et qui veut aller à Ravezies (scénario souhaité par cette concertation), il va devoir prendre le tram de Cenon jusqu'à la Buttinière. Arrivé à la Buttinière, il va changer de mode de transport et arriver devant la station de téléphérique en heure de pointe où on le sait pour les amateurs de ski, on peut avoir un certain nombre de personnes qui s'agglutinent devant les gares des téléphériques. Donc il va devoir attendre, il va prendre sa télécabine peut-être demain jusqu'à la rue Achard, il va devoir prendre le tram de la rue Achard jusqu'à la Cité du Vin, puis une autre ligne de bus jusqu'à Ravezies. Autant dire qu'il continuera à faire autre chose ou à prendre la voiture. Puis, s'il veut aller à Bordeaux, il continuera à prendre la ligne A du tram. C'est une évidence.

Au-delà des chiffres et au-delà des belles photos, au-delà des belles communications, il faut aussi penser aux usagers. Il faut penser à celles et ceux qui vont prendre ces lignes et bien avoir en tête que rajouter des correspondances, et c'est intrinsèque au téléphérique, c'est rajouter du stress et de l'incertitude pour nos usagers. D'où l'intérêt du tramway grâce auquel nous pourrions pleinement éviter cela, puisque si nous parvenions à relier la gare de Cenon à Ravezies, voire à la gare, à la station de Cracovie, nous pourrions avoir une liaison directe et même prolonger jusqu'à Floirac et Dravemont, via les rails de la ligne A qui sont sous utilisés entre la Buttinière et Dravemont. Puisque vous savez que c'est une antenne et qu'il n'y a qu'un tram sur deux qui va sur chacune des antennes. Nous pourrions faire une liaison entre Dravemont et Cracovie, et cela va faire écho à ce qu'évoquait Monsieur HURMIC à l'instant, permettre de relier ce bassin d'emploi important qu'est le nord de l'agglomération à cette zone de population importante, très dense aussi des Hauts-de-la-Garonne. Parce que si on veut réduire les trajets, il faut rapprocher les zones d'emploi des lieux de vie, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Aujourd'hui, on a beaucoup d'emplois sur Bruges et sur Blanquefort, si on veut relier ces territoires à la Rive Droite par des scénarios qui sont judicieux pour les usagers, le tram s'avère être la solution la plus efficace. Donc, poursuivons cette étude, il est vraiment important que l'on puisse l'avoir assez rapidement, pour que l'on puisse choisir un mode qui soit le plus favorable aux usagers. Et surtout pensons à la place de l'usager, mettons-nous à la place de ceux qui prendront demain ces modes de transport avant de les envisager. Merci.

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

M. Marc MORISSET : Merci, Monsieur le Président. Je souhaiterais répondre un petit peu à l'aspect un peu démagogique de Monsieur DUPRAT, parce que finalement on

est face à une situation où quand cela les arrange du côté de la Droite, Métropole commune aujourd'hui, mais pour certains ce sont d'autres couleurs politiques, on est dans une logique où on va faire les concertations sur Saint-Aubin-de-Médoc en ne tenant absolument pas compte du Trambus aujourd'hui, c'est-à-dire le BHNS, c'est-à-dire le bus express. Dans les concertations, cela n'a été que des alternatives sur le tram, le tram avec différentes lignes, sans aucune approche différente vis-à-vis d'un autre mode de transport qui était tout à fait en parallèle, puisqu'au tout début Monsieur MANGON pourrait encore en parler, il n'est pas là à l'instant, mais en tout cas la ligne E à l'époque était sur la ligne des vélos, donc la piste cyclable qui rejoignait Salaunes, et on était dans une logique où on faisait du matraquage en permanence de communications publiques envers un seul mode de transport, le train. Donc, les alternatives, je trouve cela assez drôle de ce côté-là de les remettre en débat, alors qu'on les a occultées par le passé. Je suis favorable aux alternatives, allons-y de façon très ambitieuse, c'est ce que j'ai évoqué à différentes reprises en commission et en Conseil

Je crois qu'avant tout pour la concertation et pour le bien des usagers et de la vision globale de ce que doit être cette Métropole, c'est d'envisager effectivement quelque chose que l'on voit de façon plus globale, et avec une vision à long terme, qui me semble assez reprise dans les schémas de certains futuristes ou de bandes dessinées. Ceux-ci mettent en avant le mode de transport de demain, qui passe au-dessus d'une grande végétation dans les villes et qui est effectivement avec un moindre impact au niveau du sol, avec en particulier des lignes aériennes de ce que l'on pourrait appeler plutôt un train aérien. Dans la vision effectivement de proposer quelque chose sur cet axe vers la Rive Droite, c'est de travailler encore une fois sur la façon dont demain cette première pierre qui aura été mise ici en débat fasse sens, parce qu'il y aura une vision globale du transport sur la Métropole, avec surtout des axes de diamétralisation, parce qu'il y a un besoin de traverser rapidement la Métropole que ce soit du nord au sud, ou de l'est à l'ouest. Donc, cela veut dire que l'on a aussi une recherche à faire sur la circulaire. Encore une fois, un transport par câble ou aérien peut travailler à résoudre tous ces problèmes-là, c'est-à-dire sur les axes comme la rocade, à faire un transport en commun utile à tout le monde dans le sens de la circulaire tout autour de la Métropole. Je trouve que là cela aurait du sens. Cela aurait permis effectivement de dire de façon très soutenue par la population que ce n'est pas seulement un énième type de modes de transport qui va compliquer la situation. Au contraire, je pense que c'est une première pierre qui va simplifier à terme la circulation du transport. Je pense que de ce côté-là c'est toute la pertinence de présenter au public des choses qui ont un sens à long terme.

Cela me permet aussi de dire que, encore une fois, quand la vision est attractive comme certains l'ont mis en avant régulièrement, il faut que Bordeaux soit attractive. Effectivement Bordeaux, d'une vision aérienne, sera beaucoup plus attractive pour le tourisme, et encore une fois, je crois que cela aussi aura son utilité de façon quotidienne pour les usagers pour traverser, et comme je l'ai expliqué pour rejoindre tous les modes de développement, que cela soit culturel ou de l'emploi, à travers cette Métropole. Je pense qu'il faut vraiment travailler à terme sur des propositions dans ces concertations qui mettent en avant l'intérêt global d'un mode de transport nouveau où on a un savoir-faire évident, mondialement reconnu. Le transport par câble, aujourd'hui, on est leader mondial. Donc, il ne faut absolument pas rejeter en plus tous les avantages qui ont été mis en avant par Monsieur TOUZEAU sur tout ce qui est aspect énergétique et tout ce qui est aussi impact au sol. Cela veut dire que demain, on aura moins de béton, moins de bitume et cela, c'est déjà un gros, gros avantage.

Merci à vous.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur MORETTI.

M. Fabrice MORETTI : Merci, Monsieur le Président. Je ne vais pas revenir sur les éléments qui ont été abordés par les uns et les autres. Je veux juste attirer votre attention sur quelques éléments qui, me semble-t-il, ont été un peu oubliés dans cette concertation. La majorité d'entre vous a voté il y a quelques années la nécessité d'un tram pour irriguer les différents secteurs de la Métropole. Pour avoir vécu l'arrivée du tramway sur ma ville, Cenon, c'était vraiment une aubaine et cela l'est toujours. La majorité d'entre vous a porté la nécessité de mettre en œuvre des gares multimodales, dont celle de Cenon, qui enregistre aujourd'hui plus de 400 000 voyageurs par an. Le succès de ces gares multimodales ne se dément pas, d'ailleurs d'autres voies verront le jour. Chaque jour, des milliers de personnes sortent des TER (Train express régional) et s'engouffrent dans les tramways. La majorité d'entre vous a porté la nécessité d'avoir des voies de garage à la gare de Cenon, permettant ainsi d'intégrer au réseau des rames de tram à l'arrivée des TER quotidiens, le matin et le soir. Demain, le RER girondin absorbera encore plus d'utilisateurs poussés aujourd'hui en dehors des limites de notre Métropole. Et que ferons-nous si le pont de pierre ne peut plus accueillir le tramway d'ici quelques années ? Comment pourrions-nous continuer la maintenance des rames si on ne peut plus les amener dans les ateliers situés Rive Droite ?

Mais ce ne sont pas les seules raisons qui me poussent à m'exprimer sur ce sujet. En effet, les constructions de Brazza, environ 5 000 logements, combinées aux différents projets du Bas-Lormont et du Bas-Cenon, vont venir bloquer l'accès du pont Chaban qui est déjà très compliqué. Pourquoi alors s'évertuer à pousser un saut de puce là où nous pourrions envisager une desserte en mode lourd au départ de la gare de Cenon ? Elle permettrait de desservir la place de la Demi-lune, qui a d'ailleurs été en partie financée par Bordeaux Métropole, située en face des constructions futures (environ 1 000 logements), les logements actuels (500 ou 600), sans oublier les projets du Bas-Lormont (environ 1 700 logements) et sans oublier également les salariés de deux grosses entreprises situées sur ce parcours. Pourquoi donc ne pas opter pour le mode lourd ? Pourquoi favoriser un saut de puce ? À l'heure des défis écologiques et sociaux, à l'heure du développement du RER girondin, il serait illogique d'opter pour un projet non dimensionnant. Pourquoi ? Parce que ce saut de puce restera à l'état de saut de puce. Alors qu'un transport lourd peut être phasé, extensible dans le futur, permettant ainsi de répondre aux évolutions futures. N'est-ce pas la principale qualité des élus que nous sommes que de prévoir sur des temps lointains ? Sans parler de la mise en œuvre de la future ZFE (Zone à faible émission) qui viendra amplifier les volumes de mobilité. Et que dire du devenir des habitants de Lormont qui verront passer au-dessus de leurs habitations des cabines qui dévalueront la valeur de leur bien.

Finalement, je me pose une question : prenez-vous le tram depuis la Rive Droite ? Je me questionne, parce que si j'arrive en train de Sainte-Eulalie, Saint-André, Saint-Mariens demain, il va falloir qu'éventuellement je remonte à la Buttinière pour prendre la télécabine. Je trouve qu'il y a quelque chose qui ne va pas et on appelle cela des ruptures de charge. Changer de mode de transport sur un parcours global, je peux vous certifier, et je pense que la plupart d'entre vous le savez, vous n'utilisez pas s'il y a plusieurs changements de mode de transport, ce n'est pas vrai. Toutes les études le montrent. Dès lors, pensez-vous que les usagers quotidiens souhaiteront multiplier ces changements ? Je ne pense pas, mais vraiment pas. Les salariés, les utilisateurs ne démultiplieront pas les changements. Donc, au lieu d'abîmer nos sous-sols avec des tonnes de béton, y compris dans le lit de la Garonne, au lieu de couper certains arbres, au lieu de dénaturer notre Rive Droite qui souffre déjà de son image de ville-dortoir, je

pense qu'il faut effectivement ouvrir la vision et reconsidérer le transport lourd par le passage de la gare de Cenon vers la Rive Gauche.

Pour finir, ce projet de télécabines mérite un rembobinage au profit d'un mode de transport digne des modes de déplacement du quotidien, attendu à la fois par les habitants des deux Rives et de notre Département. Soyons pragmatiques et non dogmatiques.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur SALLABERRY.

M. Emmanuel SALLABERRY : Monsieur le Président, mes chers collègues. Je voulais revenir sur l'aspect financier, même si notre collègue Monsieur Jean TOUZEAU nous a appris aujourd'hui que 60 à 80 millions d'euros, ce n'était pas un grand projet. Nul doute que la Vice-présidente en charge des finances ne sera pas tout à fait d'accord avec cela.

Je voulais revenir sur deux points. D'abord, Monsieur le Président, vous reposer notre question pour savoir quel a été le prix de la concertation. Comme l'a rappelé Monsieur Christophe DUPRAT, nous n'avions jamais vu, en tout cas depuis plusieurs années, autant de moyens mis en œuvre pour un mode de transport. Donc, nous souhaiterions avoir le prix de cette concertation de la télécabine, des agents, d'ambiance, etc...

Sur le prix au kilomètre, Monsieur le maire de Bordeaux a pris l'exemple de Toulouse, le prix du téléphérique, c'est 32 millions d'euros du kilomètre. Le prix du tramway est compris entre 20 et 25 millions d'euros. Je parle bien avec triple câbles, en prenant les éléments tels qu'ils sont là. Vous nous avez souvent parlé de sobriété financière, toutes les collectivités doivent s'y plier. Indépendamment de la technique, de ce que l'on peut en penser et de la concertation, puisque comme l'a rappelé Monsieur Thomas CAZENAVE, il n'y a pas de majorité absolue sur ce projet, en tout cas pas qui révèle de la concertation du public. Il y a beaucoup mieux à faire. Beaucoup de nos collègues, y compris dans votre majorité, mais ils ne le diront pas ce soir, expriment de vrai doute sur ce projet. Certains m'ont dit : « qu'est-ce que l'on est allé faire dans cette galère ? ». En fait, tout le monde est d'accord sur le constat. Monsieur Jean TOUZEAU le disait en janvier 2020 quand nous avons fait la clôture de la concertation sur le BHNS, qu'il y avait un vrai problème et qu'il fallait un mode lourd.

Donc, si on partage le diagnostic, ce n'est pas le cas pour le remède. Notre collègue maire de Bordeaux nous a appris à dézoomer. Je pense effectivement qu'à la lumière d'une étude d'opportunité et de faisabilité, on n'a toujours pas bien compris l'accord-cadre qui aura mis pas loin de 3 ans à sortir sur le métro qui peut-être sera lancé. Je ne vois pas comment on pourrait mener de front le franchissement, sans se poser la question du métro. On est en train de voter sur une concertation, alors que l'on n'a pas les éléments sur le métro. Et cette étude, me semble-t-il, en tout cas c'était la promesse du Vice-président en charge, devait nous parvenir avant la fin 2023. C'est-à-dire que l'on est en train de multiplier les concertations, sans forcément se poser la question de quelle est la bonne réponse. Vous le savez pour nous, et depuis début, le métro doit faire l'objet d'une étude très sérieusement menée. C'est compliqué. C'est très cher, mais c'est la seule façon de résoudre durablement ces problèmes.

Pour terminer, il n'est pas question de remettre en cause les résultats de la concertation et surtout, on peut peut-être se réjouir que grâce à tout ce qui a été mis en œuvre, nous avons une concertation qui a rencontré un public. Pour une fois, nous avons des gens

qui se sont exprimés, même si je pense que la ZFE va très largement dépasser les chiffres obtenus sur la télécabine. Essayons d'avoir la vraie réponse globale à la faiblesse du réseau du tramway et à la jonction, et essayons d'aller plus loin sur un mode de transport beaucoup plus lourd, et dans le cas du tramway, beaucoup moins onéreux que la télécabine.

Merci Monsieur le Président.

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

M. Philippe POUTOU : Monsieur ANZIANI avait prévenu qu'il ne s'agissait pas de mener un débat de fond sur les transports, mais l'avertissement n'a pas été bien entendu. C'est vrai qu'il est difficile de déconnecter le vote sur une délibération qui dit que l'on prend acte de la concertation, sans le lier à une prise de position sur une question de fond. C'est vrai que nous avons un peu hésité. On a décidé de s'abstenir sur la délibération par rapport à cela, parce que l'on comprend bien qu'il s'agit d'une certaine manière d'acter la concertation, mais derrière, on a envie de montrer aussi que l'on est un peu sceptique sur tout cela. On ne sait pas trop quoi penser de ce téléphérique. On n'a pas de position ferme. On ne sait pas si c'est une bonne ou une mauvaise idée. On a du mal à voir si cela peut être efficace, si cela pourrait répondre à des problèmes justement de franchissement de la Garonne, donc on s'abstient par rapport à cela. C'est vrai que par rapport à d'autres modes de transport où c'est plus facile de prendre position, par exemple, le métro, nous, on s'opposerait à l'idée d'un métro. Cela mériterait aussi une discussion. Cela a été un peu abordé dans les différentes interventions un peu plus larges sur comment on essaie de lier cette question du franchissement de la Garonne, donc du téléphérique, avec le reste du transport ? Et la question d'un service public du transport au niveau de l'agglomération, y compris au niveau de la Gironde, parce que l'on voit que le RER métropolitain aussi pose ce problème-là. Donc comment organise-t-on les transports à l'échelle du Département ? Là, on est bien au-delà, en réalité, de la question de l'agglomération.

Puis, derrière cela aussi, il y a un problème politique qui est posé. Il a été un peu posé, il me semble, par Monsieur Pierre HURMIC, et puis peut-être par d'autres, c'est la question de l'aménagement du territoire. On a l'impression que l'on essaie d'apporter des solutions à des problèmes de transport et que l'on court toujours après à un problème, et on n'arrivera jamais à résoudre, parce qu'en même temps qu'il y a de nouveaux modes de transport ou qu'il y a un développement du transport comme l'arrivée du tram ou la construction de nouveaux ponts, derrière on est toujours face à un problème, c'est que la population augmente très rapidement quand même. On le voit justement entre Floirac, Bègles, tout Bordeaux sud, même du côté de La Bastide, cela construit de partout, c'est une population qui arrive et on sait que derrière, cela va être de nouveaux problèmes avec cette intensification de la population. On se demande si on va arriver à résoudre ces problèmes-là. Donc, cela pose quand même un problème politique de fond. On paie assez cher les politiques de métropolisation. Ce truc « on sera 1 million un jour, cela sera super chouette », on concentre tout sur des agglomérations, des services, des commerces, les entreprises et comme on sait que tout le monde ne peut pas loger là, il y a des tas de gens et notamment les plus modestes ou les plus pauvres qui vont être écartés des centres-villes. Ils vont être écartés de l'agglomération et vont être de plus en plus loin, mais ils auront besoin quand même d'aller travailler au niveau de l'agglomération. On a tous ces problèmes-là, et on le paie. Aujourd'hui, personne n'ose dire que c'est aberrant d'avoir mené des politiques comme cela, et pas qu'à Bordeaux. Et là, aujourd'hui, comment fait-on ? On se coltine de grosses difficultés, d'une certaine manière, on ne sait plus comment on s'en sort. C'est vrai que cela poserait le problème à chaque fois que l'on discute des

transports, de comment on peut remettre en cause ces politiques-là, et comment on peut arriver à redévelopper de l'activité dans les zones autour de l'agglomération. Alors, ce ne sont pas que les zones rurales, c'est ce que l'on appelle les zones périurbaines. Comment on remet du service, du commerce, de l'emploi, et comment on fait en sorte que les gens n'aient pas tous besoin, ou presque tous, d'aller dans les agglomérations et de pouvoir travailler là où ils vivent, soit autour de Langon, soit autour de Libourne. C'est pour cela que ces discussions-là, on a besoin de les relier à chaque fois, sinon, on a l'impression que l'on discute d'un truc sans bien mesurer que c'est complètement lié à d'autres problèmes politiques qui sont la question du logement, même la question du travail, du développement économique. Je finis là-dessus, on s'abstient par rapport à tous ces problèmes-là.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, mes chers collègues. Nous saluons le travail présenté et la qualité de cette concertation publique. À bien des égards, ce dossier démontre une nouvelle fois l'intérêt de nos concitoyens sur les enjeux de mobilité. En effet, comme il est souligné dans le rapport, c'est dans une approche plus large des déplacements sur la Métropole bordelaise que les personnes se sont exprimées. Même si les personnes ont donné un avis majoritairement favorable à ce nouveau mode de transport par câble, il est important de souligner leurs besoins comme un deuxième franchissement du fleuve par le tramway. Permettez-moi, sur ce sujet, de saluer l'apport de mon camarade Monsieur Vincent MAURIN dans cette enceinte. Concernant le projet de franchissement du tramway sur le pont Bacalan Bastide permettant l'interconnexion des lignes de tram A et B, ainsi que l'idée de jonction des lignes B et C au nord de Bordeaux, on continue ou on ne continue pas ?

M. Christophe DUPRAT : C'est le nom du pont qui a changé depuis son inauguration.

Mme Claude MELLIER : Merci de me le rappeler effectivement.

M. Christophe DUPRAT : Comme le pont d'Arcins devenu le pont François Mitterrand.

Mme Claude MELLIER : On revient, Monsieur DUPRAT sur un aspect que vous avez soulevé dans cette enceinte. Effectivement le tramway pourrait être utilisé sur ce pont. Moi, j'ai dit Baba, c'est aussi un peu l'histoire bordelaise. Je trouve que c'est intéressant que l'on ait ce débat dans cette enceinte. On aurait pu, me semble-t-il, l'avoir plus tôt, et comme cela la question ne se poserait pas maintenant, mais on aurait pu la poser plus tôt. C'est déjà un aspect, à mon avis, qu'il faut souligner.

Je voulais aussi revenir sur le projet que notre groupe porte aujourd'hui dans la synthèse de cette concertation, l'utilisation de la ligne de ceinture. On a vu que dans cette concertation, cela correspond également à une attente des citoyens. Prenons conscience d'un autre besoin exprimé, celui d'augmenter les capacités des transports en commun avec des solutions complémentaires, et pourquoi pas le métro ? C'est une question qui mérite d'être débattue et nous nous félicitons qu'une étude soit lancée sur ce moyen de déplacement à l'horizon 2040. Mais vous comprenez bien que c'est un

peu loin. Vous avez dit, Monsieur SALLABERRY « c'est cher, c'est compliqué », mais tout ce qui relève des transports est cher. Nos impôts sont là pour y contribuer. Donc, je crois qu'il faut que l'on avance sur ces propositions complémentaires et qui sont nécessaires. Je dirais qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire. Pour ces raisons, nous voterons cette délibération.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur FLORIAN.

M. Nicolas FLORIAN : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'interviens pour rebondir sur les propos de Monsieur Christophe DUPRAT et de Monsieur Thomas CAZENAVE. Trois points, d'abord sur la forme. Cela a été dit par les uns et les autres. Personne ne conteste l'organisation de cette consultation, même si on pourrait regretter qu'il n'y ait pas eu d'alternative proposée. Mais je veux revenir sur la proposition de Monsieur Thomas CAZENAVE, c'est vrai que cela n'aurait pas été choquant qu'à la mairie de Bordeaux on puisse avoir un débat en Conseil municipal. Je ne sais pas si cela aurait pu se traduire par une motion, un vœu, une contribution apportée au débat, mais il aurait été logique que l'on puisse avoir ce débat en Conseil municipal. Il n'est pas trop tard pour le faire d'ailleurs et on est toujours à temps de porter ce débat.

Sur le fond, le téléphérique a une utilité, mais de quoi on parle ? On parle d'un équipement qui serait un trait d'union entre deux points, une desserte qui allie d'un point à un autre. Il n'a pas une vocation, tel qu'il est présenté, d'irrigation, de développement d'un réseau ou même d'un maillage du réseau. C'est aller d'un point à un autre, et je serais même tenté de le dire, je m'en excuse par avance auprès de Monsieur Jean TOUZEAU, c'est presque un téléphérique de quartier. Entre Lissandre et la Rive Droite, même si on va chercher à la Buttinière, je n'irais pas jusque-là, mais quand même. Et par ailleurs, il n'assure qu'une desserte très minimaliste. L'idée d'un tramway, d'où vient-elle ? Elle vient déjà du fait que quand on décide de faire le pont Baba, devenu Chaban-Delmas, on intègre sur le tablier un rail. 5 000 d'euros à l'époque et tout le monde convenait ici, en tout cas pour ceux qui y siégeaient et je pense notamment aux maires de la Rive Droite et des élus de la Rive Gauche, qu'il était utile de se préparer, d'anticiper cette future desserte par tram. On a intégré des rails sur le tablier. Il ne s'agirait pas que cela reste lettre morte, et si on l'a fait à l'époque, cela doit aussi justifier que l'on se repose la question aujourd'hui de l'utilisation de cet équipement. Quand on parle de l'utilisation de cet équipement, et cela a été dit par plusieurs intervenants, quelle est l'idée ? C'est de pouvoir, à un moment ou à un autre, aller plus loin dans la desserte du secteur dit du stade. Cela peut être le sens d'une première connexion, avec la ligne C au niveau de la Cité du Vin, au débouché du pont qui irait après avec la ligne C, pourrait être prolongée vers le stade. Il pourrait y avoir une véritable connexion entre la ligne B et la ligne C (Cité du Vin/Achard, ligne B, Cité/Stade ligne C). Cela permet de désenclaver tout ce secteur et d'assurer un vrai transit, parce que le problème du téléphérique est qu'il ne fait que de la desserte. À aucun moment, il n'assurera du transit avec des destinations différentes que celles des points d'arrêt des télécabines. C'est le premier point.

Second point, nous avons été nombreux à nous interroger sur les meilleurs moyens de soulager le pont d'Aquitaine. On s'était posé la question à quelques-uns, j'espère que tu ne me démentiras pas, mais c'est avec l'ancien Maire de Bassens, d'un franchissement aval. Je ne voudrais pas que par une décision définitive sur le téléphérique, on obère toute capacité à prendre des décisions sur ce que serait un franchissement aval. Et avant même de parler du franchissement aval, comme je l'ai

précisé il y a quelques minutes, la desserte de ce grand secteur de Bordeaux nord. C'est l'une des dernières places foncières disponibles pour l'activité économique et c'est connecté vers le stade.

Troisième élément, je fais confiance au maire de Bordeaux, quand il nous dit qu'il sera très vigilant sur l'intégration au-dessus de la Garonne eu égard aux prescriptions ou les contrôles que pourrait mener l'Unesco. Je ne sais pas si ce serait le personnel qui œuvrait au moment de la construction du pont Chaban et qui nous avait fait raccourcir de 4 mètres ou 5 mètres les piliers du pont. On s'était d'ailleurs aperçu que cela coûtait plus cher avec des piles plus basses. Donc, il y aura quand même ce sujet, et je redoute par avance que l'on se fasse retoquer par l'Unesco. Cela aurait été beaucoup de pertes de temps pour un sujet important.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je crois que nous pouvons tous faire plus bref et tout le monde y gagnera.
Monsieur CAZABONNE.

M. Alain CAZABONNE : Je vais faire très bref Monsieur le Président. D'abord parce que j'ai une grande expérience des téléphériques télécabines en tant que skieur émérite, et je vois comment cela fonctionne. Je me suis posé quelques questions, dont une sous forme de boutade. Si on avait été en période de glaciation, j'aurais été mille fois pour en disant : « c'est peut-être l'amorce d'une station de ski à Lormont ». Mais malheureusement ou heureusement nous ne sommes pas en période de glaciation. Je reviens plus sérieusement à l'utilisation. Quand je me suis occupé du tramway, puisque j'étais responsable de la mission tramway, on s'est beaucoup posé la question dans la continuité du déplacement, de l'accessibilité des handicapés, des mamans avec poussette, des vélos. Dans une télécabine, je voudrais savoir comment on va gérer ce problème humain extrêmement important des personnes qui arriveront avec un autre moyen de transport et qui souhaiteraient de la continuité. Vous voyez Monsieur le Président que j'ai été très bref.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Monsieur le Président, mes chers collègues. Ce débat me laisse un peu sans voix, mais je vais quand même la retrouver. C'est un peu haro sur la télécabine, comme si tout le schéma des mobilités et la traversée de la Garonne ne reposaient que sur la télécabine, mais non. Enfin, dézoomons. Regardons l'ensemble de la stratégie des mobilités que nous avons votée en septembre 2021. L'objectif n° 2, c'est ce que vous demandez : fluidifier les liaisons Rive Droite/ Rive Gauche, avec un certain nombre de points que je me permets de rappeler. Tout d'abord, rénover ou créer de nouveaux franchissements. Dans la rénovation, il y a le pont de pierre. C'est en cours. Cela sera d'ailleurs fait avant l'hypothétique tramway. Sur le pont Chaban-Delmas, la passerelle Eiffel, le pont Saint-Jean, la création du pont Simone Veil, la passerelle sur le pont François Mitterrand, l'étude sur le pont aval. C'est dans le schéma des mobilités. Sur ces différents franchissements, nous aurons quatre autoroutes à vélo, quatre REVe (Réseau express vélo). Nous aurons quatre lignes de bus express articulés, c'est important, et également nous allons augmenter fortement les fréquences des BatCub. Par ailleurs, si on veut un vrai mode lourd, il est dans le schéma des mobilités, on va en discuter dans quelques instants, c'est le RER métropolitain. Le RER métropolitain permet le franchissement de la Rive Droite à la

Rive Gauche. Il permet d'aller de la gare de Cenon à la gare de Pessac en quelques minutes. C'est imbattable en termes de capacité de transport et de vitesse de franchissement. Donc, ne faites pas croire que la télécabine est la seule solution au franchissement entre la Rive Droite et la Rive Gauche. C'est un maillon dans une chaîne de mobilité extrêmement riche.

Sur le tramway, on l'a dit et je vais le redire, nous avons lancé une étude d'optimisation et de robustification du tramway sur l'ensemble du réseau et notamment il a été proposé un maillon du tramway pour relier les deux Rives sur le pont Chaban-Delmas. C'est en cours, je vous le dis. Ce n'est pas l'un ou l'autre, ce n'est pas le téléphérique et rien. C'est tout, je vous le dis, chers collègues. On étudie l'ensemble des solutions, puisque la mobilité, c'est le premier budget de la Métropole et cela va le rester. On a des investissements extrêmement conséquents sur la décennie qui arrive. 800 millions d'euros de plus que la mandature passée. C'est une priorité collective. Ne faisons pas croire qu'un maillon de la mobilité vient effacer tout le reste. Vous verrez, cette télécabine se fera et ce sera un vrai succès populaire. Les gens viendront pour le prendre, à la fois évidemment pour la mobilité du quotidien, professionnel, les études, et également comme rayonnement de l'agglomération. Vous verrez, comme à Brest, par exemple, je suis allé visiter la télécabine de Brest où d'ailleurs, hors période de pointe, c'est un lieu à destination touristique.

Pour le métro, cela a été dit, le cahier des charges a été publié. Des bureaux d'études vont répondre. Donc, nous aurons le débat évidemment durant toute l'année 2023, comme nous nous sommes engagés.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ÉGRON.

M. Jean-François EGRON : Monsieur le Président, mes chers collègues. Nous avons tous le souci et l'objectif d'améliorer dans des temps contenus, voire très rapides, des solutions de mobilité de transport en commun sur le territoire métropolitain. En effet, je souligne l'engagement de notre Président et de notre majorité pour faciliter la vie de nos habitants à l'heure où notre territoire est le quatrième le plus embouteillé de France. D'autre part, 70% des flux venant de la Rive Droite pour aller vers la Rive Gauche, car la majeure partie de l'emploi est sur la Rive Gauche. Merci d'ailleurs à Monsieur Alain ANZIANI d'avoir enfin lancé la création de l'OIM (Opération d'intérêt métropolitain) Rive Droite pour rééquilibrer cette situation à terme.

Cela étant dit, je le répète, il n'y a pas une solution, mais un ensemble pour affronter la situation. Je tiens à remercier Monsieur Jean TOUZEAU et Madame AZARIO qui était la garante pour la qualité de la concertation qui a été menée et qui est une de celles qui a été la plus suivie et la plus participative depuis bien longtemps.

Monsieur Christophe DUPRAT et les membres de votre groupe, merci d'évoquer les alternatives mais permettez-moi d'être surpris. Je m'explique. On va faire un petit retour en arrière. Le 27 janvier 2017, nous votons le SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), une grande partie de ceux qui sont ici le votent. Dans ce SDODM, une ligne dont on parle était validée, Cenon gare/Boulevards/Talence/Gradignan. Mais surprise, en 2018 disparaissait cette ligne, et cela a donc rompu avec, je parle de cogestion, mais le respect de nos engagements collectifs. C'est donc avec surprise, mais très réjoui, que je vois que Monsieur Christophe DUPRAT a évolué sur ce sujet. Quel stress, comme je le dis, aurait été épargné comme cela a été évoqué.

Quant au téléphérique, Toulon, Grenoble, Toulouse, Nice, Brest. Brest que n'a-t-on dit sur Brest ? Les mêmes remarques sur Brest et pourtant on avait estimé le nombre de voyageurs à 600 000, on en est aujourd'hui 1 200 000, et ce projet a fait de Brest (la meurtrie pendant la Seconde Guerre mondiale qui a conduit à reconstruire cette ville) un des dix lieux les plus touristiques de France. Voilà un exemple de transformation et de réussite grâce au transport par câble. Alors, oui, la Rive Droite a lutté de haute main pour le tramway, je le rappelle, à l'époque nous avons d'ailleurs évoqué le métro. Mais c'était une ligne qui n'est presque pas maillée, qui était un oblique sur la ville de Bordeaux et qui jamais ne nous aurait permis de faire ce que nous avons fait collectivement. Ouvrir le territoire de toutes nos communes. Donc, nous avons sur la Rive Droite lutté pour ce tramway qui est une très bonne chose. Cette Rive Droite, c'est celle qui comporte, vous le savez, le plus de logements sociaux et qui mérite que l'on s'attache enfin à son désenclavement.

Le saut de puce, est pour nous, vous le savez, un pas de géant pour l'humanité de la Rive Droite pour rejoindre le port de la Lune. Oui, le téléphérique est une bonne solution pour traverser rapidement la Garonne et se connecter comme cela a été dit au tramway et à la ligne C. Pour faciliter le quotidien de nos habitants, pour participer à un projet de territoire pour les trois communes, Bordeaux, Lormont et Cenon où transport, emploi, culture et tourisme sont pris en compte. J'évoquerai celui de mon territoire : le Rocher avec 200 000 personnes par an, l'Utopia avec 150 000, le parc de Palmer. Et puis, pour parvenir sur le plateau, nous avons sur les communes de la Rive Droite la même difficulté pour aller du bas vers le haut. Surtout pour les plus fragiles et c'est le Vice-président au handicap du Département de la Gironde qui vous parle. C'est pour nous une nouvelle offre qui émerge ainsi pour les plus fragiles.

Alors, merci de nous engager Monsieur le Président volontairement et dans un avenir compatible avec l'attente de nos habitants.

Merci.

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

M. Gérard CHAUSSET : Monsieur le Président, chers collègues, je vais intervenir très rapidement. Je pense qu'il faut prendre un peu de hauteur sur ce dossier. Avec le câble, on a peut-être la bonne occasion. Je veux rester dans le cadre du schéma des mobilités. Je crois que j'ai été un des premiers ou peut-être le premier à demander que l'on réfléchisse dans le cadre du schéma des mobilités au maillage du tramway. C'est mon cheval de bataille. On a 80 km de réseau de tramway, câble ou pas câble et franchissement aval ou pas, métro ou pas métro, le tramway, il est là, et on ne doit plus craindre ce mot. J'ai l'impression que quand on évoque le tramway, cela devient un débat quasiment idéologique. On a 80 km de réseau de tramway et on a des possibilités de le mailler, pour pouvoir créer de nouvelles destinations, cela est vraiment notre priorité. Je pense que c'est une priorité que l'on doit mettre en avant, quels que soient les débats que l'on puisse avoir par ailleurs. Donc, il y a plusieurs possibilités de maillage. Il y a celle de la liaison ligne B/ligne C au niveau du grand stade, qui me semble vraiment très intéressante. Il y a d'autres possibilités, une qui va être faite dans le cadre de la DSP (Délégation de service public) et il y a aussi celle qui doit être étudiée, vous l'avez annoncé, et je souhaite que cela soit fait. Celle sur le pont Chaban-Delmas qui pourrait nous permettre de faire une liaison Rive Droite/Rive Gauche, ligne A/ligne B. Ce qui est important sur cet aspect-là surtout c'est la sécurisation du tramway, parce que là on a un vrai enjeu dans un an, deux ans, cinq ans, dix ans, on peut avoir un jour un problème, je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, et on se retrouverait complètement immobilisé. De toute façon, cette liaison doit être

étudiée à un moment, puisque l'on a construit le tramway pour vingt ans, trente ans, cinquante ans, voire un siècle, et on doit absolument regarder cela de près.

Je dirais à Monsieur Nicolas FLORIAN que l'on n'a pas mis les rails sur le pont. On a construit le pont en se gardant la possibilité d'y développer un tram-train ou un rail. Il a été conçu pour. Maintenant, comme tout projet de mobilité, il y aura des complications, mais il a été conçu pour. C'est la première chose, c'est vraiment mon point particulier.

Ensuite, pour la concertation, je dirais aussi bien aux uns qu'aux autres, que ce n'est pas un vote ou un référendum. Il n'y a pas plus pour ou plus contre. Cela ne veut rien dire. Il y a des associations, par exemple, qui ont donné leur avis et elles comptent pour un alors qu'elles représentent pour certaines plusieurs centaines d'adhérents. Donc, l'objet la concertation, ce n'est pas un vote. C'était pour remettre cela juste un peu au clair.

Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Avant de donner la parole à notre rapporteur, je souhaiterais livrer trois observations. La première sur la mobilité. Ne nous enfermons pas dans l'idée qu'il n'y a qu'une seule solution pour régler la question de la mobilité, bien entendu que non. La mobilité réclame une palette de solutions et Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH tout à l'heure l'a bien rappelé avec notre schéma des mobilités. Donc, il ne faut pas s'enfermer dans un débat. Il faut regarder l'ensemble des deux possibilités. Parmi cet ensemble des possibilités, il y a celle du câble. J'ai envie de dire : n'ayons pas une technologie de retard. Le câble, aujourd'hui, est une technologie très éprouvée dans le monde entier, mais également en France. Dans les derniers débats, j'ai souvent entendu dire : « oui, mais à Toulouse, cela ne fonctionne pas ». Écoutez, j'ai entendu exactement le contraire dans la bouche du Maire de Toulouse qui dit que le câble est une grande satisfaction et un grand succès. C'est dans le journal de dimanche dernier, c'était marqué très nettement, avec des chiffres qui, évidemment, vont évoluer. Mais les premiers chiffres sont déjà tout à fait intéressants. Donc, il ne faut pas que l'on ait une technologie de retard.

Deuxième point, sur la concertation. C'est l'intérêt de la population pour ce débat et ce câble. Il y a un intérêt. Jamais, ou presque jamais, en tout cas, depuis très longtemps, une concertation n'a eu autant de succès. Quelquefois, certains se plaignent en disant : « les gens ne s'y intéressent pas ». Là, ils sont venus, ils ont consulté, ils ont contribué. D'autre part, n'ayons pas d'interrogation sur le résultat. Le résultat de la concertation est favorable au câble. Vous avez 373 contributions favorables et 265 contributions défavorables. C'est important 265, bien sûr, mais c'est inférieur à 373. Donc, on a une concertation qui est tout à fait favorable.

Troisième point sur les alternatives. Sur l'alternative du tram, je n'ai jamais dit que j'étais contre le tram entre la Rive Droite et la Rive Gauche. Vous ne m'avez jamais entendu dire cela. Mais il y a quand même des difficultés techniques et une bonne solution sur le papier n'en est peut-être pas une dans la réalité. Vous aurez dans un mois, les services y travaillent, une note très précise montrant les difficultés que nous rencontrons pour imaginer un tram qui passe sur le pont Chaban-Delmas. La première servira à la mise en place d'une plateforme et son électrification. Techniquement, c'est possible, mais cela va prendre du temps. Cela va empêcher, par exemple, le passage des navires de croisière pendant un certain temps aussi. La deuxième, c'est à l'arrivée sur la Rive Gauche, c'est ce que l'on a fait pour le tram sur le pont Chaban-Delmas. C'est pour qu'il aille ensuite tout droit par Lucien Faure. Là, ce ne sera pas le cas, il faudra qu'il tourne à gauche. Donc, cela pose d'autres difficultés. En tout cas, vous

aurez les éléments dans un mois sur ce point-là.

Sur le métro, le marché a été lancé, il a été publié. On attend maintenant le résultat des offres. Donc, on ne s'en tient pas à une seule solution. En tout cas, je vous rappelle que nous allons de nouveau retrouver ce débat, au mois de juin, pour savoir si on fait ou si on ne fait pas une télécabine et quel est l'itinéraire de la télécabine. C'est à ce moment-là que les solutions vont être données.

Monsieur le Rapporteur.

M. Jean TOUZEAU : Monsieur le Président, simplement pour ajouter quelques remarques à vos propos. D'abord, pour souligner, Madame AZARIO l'a indiqué, que cette concertation fut extrêmement riche et surtout dans tous les ateliers, dans tous les espaces de débats. Il y a eu des regards différents mais un très grand respect des positionnements parfois différents les uns des autres. Et que ce soit le tissu économique ou les habitants sur la dimension qualitative de cette concertation, c'est quand même un élément extrêmement important. Je pense qu'il faut que nous, collectivement, prenions en compte cet appel qui, à travers cette concertation, a été lancé d'une façon extrêmement sereine par les habitants.

Première remarque, il s'agit d'un élément dans le cadre du schéma des mobilités. Le transport par câble avec des objectifs qui sont à la fois en calendaires, et puis des approches globales budgétaires par rapport au métro, à un pont, etc... Calendrier et approche, me semble-t-il, pas dans la même catégorie. Il s'agit là d'avoir un objectif à 2027-2028 pour permettre un franchissement en 7 à 10 minutes maximum d'un point à un autre.

Monsieur GARRIGUES, le tramway, je le prends, je l'ai pris encore ce matin pour aller depuis Buttinière jusqu'au point que vous avez mis en avant. 35 à 40 minutes, avec une rupture à Bourgogne. Là, 7 minutes. Ensuite, Lissandre, c'est en bas, tout un pôle qui peut se connecter avec le tramway, etc... Je peux vous affirmer que les habitants, ceux qui ont participé aux échanges, l'ont mis en avant comme un élément important. Un outil dans la boîte à outils des mobilités qui peut apporter une réponse rapidement et qui doit effectivement prendre en compte toute une série d'éléments qui n'en font pas un dossier facile. Mais il est évident que les obstacles, ils ne peuvent être surmontés que par les échanges, par le dialogue. Je voudrais souligner que tous les différents intervenants le regardent sur un plan économique. C'était souligné par le Président, ils se sont mis dans une posture de réussite pour leurs salariés et pour les habitants. Alors, essayons peut-être de prendre en compte cette concertation qui est un appel à réaliser. La temporalité est extrêmement importante. Aujourd'hui, sur ces territoires populaires que j'évoque, notamment le haut du plateau, il y a une attente de réponses rapides, et c'est un élément qui peut être extrêmement rassurant.

Pour répondre à Monsieur MORETTI, d'une façon extrêmement concrète, si j'habite à La Morlette ou à Génicart, je prends le tramway à Bassens-Carbon-Blanc, je prends le tramway à Dravemont, je vais à Buttinière dans le T du tramway ou à Buttinière en haut. Et là je monte et en 7 minutes, je suis de l'autre côté en 2028. Cela, c'est très concret et le message a été reçu, y compris avec les liaisons.

Enfin, aucune incompatibilité par rapport à un schéma tramway-gare de Cenon à mettre en place. Je me souviens les débats sur le pont Chaban-Delmas. Pour le tram-train, nous avons mis en avant tout ceci. Mais l'étude qui va être portée par le Président sur les éléments techniques, sur la réalisation de cette liaison gare de Cenon/pont Chaban-Delmas va montrer le poids du temps. Comme le disait Monsieur Jean-François EGRON, les schémas ont évolué. Et puis les éléments aujourd'hui rendent plus

compliqué ce qui a été envisagé pour aller tout droit et aller très vite. Je pense qu'il n'y a pas de contradiction, mais il y a la temporalité, il y a la possibilité d'avoir un signe fort en direction des populations. Je pense que cela nous honore les uns les autres d'avoir, quel que soit nos positionnements, la volonté vraiment d'enrichir les débats d'une façon extrêmement constructive sur quelque chose qui nous semble aujourd'hui essentiel.

Je remercie vraiment Monsieur le Président de sa démarche de concertation et des perspectives qui peuvent s'ouvrir dans le débat et également en s'appuyant sur cette concertation pour construire avec les différents acteurs qui se sont impliqués sur ce projet.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci à vous, Monsieur le Vice-président de votre travail.

Je passe au vote. Ont voté 103 votants, 64 pour, 2 abstentions, 37 contre. La délibération est adoptée. Je vous remercie.

Majorité

**Abstention : Monsieur ALCALA,
Monsieur POUTOU**

**Contre : Madame AMOUROUX,
Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET,
Madame BONNEFOY, Madame
BONORON, Madame BOZDAG,
Monsieur CAZABONNE, Monsieur
CAZENAVE, Monsieur COLES,
Madame DELATTRE, Monsieur
DUPRAT, Madame FAHMY, Monsieur
FLORIAN, Monsieur GARRIGUES,
Madame GAUSSENS, Madame
HELBIG, Monsieur LABARDIN,
Monsieur LAMARQUE, Madame
LOUNICI, Monsieur MANGON,
Monsieur MARI, Monsieur MILLET,
Monsieur MORETTI, Monsieur
N'JIKAM MOULIOM, Madame
PAVONE, 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**

Délibération suivante. Monsieur THONY.

M. Jean-Baptiste THONY : Merci Monsieur le Président. Délibération n°68, dans la délégation de Madame MELLIER : RER métropolitain – Mise à jour de la feuille de route – Décision – Autorisation.

Mme MELLIER

(n°68) RER Métropolitain - Mise à jour de la feuille de route - Décision - Autorisation

Madame Claude MELLIER présente le dossier.

M. Pierre HURMIC : Merci, Madame MELLIER. Je donne la parole maintenant à Jean TOUZEAU. Il n'est pas là.

Vous avez la parole Béatrice SABOURET.

M. Béatrice SABOURET : Je vous prie de m'excuser, mais je n'ai pas demandé la parole.

M. Pierre HURMIC : Vous avez appuyé quand même, je suis désolé, je vous remercie. Thomas CAZENAVE, vous avez demandé la parole ? Il y a vraiment un problème avec notre système. J'ai Christophe DUPRAT et Jean-Claude FEUGAS aussi sur la liste. Thomas CAZENAVE a la parole.

M. Thomas CAZENAVE : J'ai essayé, Monsieur le Maire de faire un peu d'humour, vous le prenez au premier degré. Merci de me passer la parole. Je serai assez bref sur le sujet, mais je voulais repartager au nom de notre groupe quelques remarques et convictions sur ce dossier de l'actualisation présentée par Madame MELLIER. Le premier, c'est peut-être dire effectivement que nous sommes attachés à ce projet. Il suscite beaucoup d'espoir et beaucoup d'attentes, et que je crois que nous serons attendus sur deux sujets assez concrets finalement que sont la fréquence et la régularité en matière ferroviaire et qu'il ne faudra pas que le RER dans sa mise en œuvre déçoive les usagers du service public.

Le deuxième point sur lequel je voulais insister et partager avec vous, c'est que ce RER qui est d'ailleurs un RER girondin, peut-être faudrait-il un jour définitivement choisir un nom qui traduise sa dimension géographique, il ne sera pleinement efficace que s'il est pensé avec les autres modalités de transport.

J'en reviens à la proposition que j'ai déjà eu l'occasion de partager avec vous, je crois que pour garantir l'efficacité des transports et de la mobilité et parce que désormais le RER est un RER girondin, il serait temps que nous changions d'échelle pour bâtir ensemble un schéma des mobilités girondin, en s'inspirant de ce qui a été fait dans d'autres territoires, je pense, par exemple, au territoire lyonnais, pour que nous franchissions une nouvelle étape en matière de mobilité. Je crois sincèrement que plus que de la coopération territoriale, et d'ailleurs le Président ANZIANI le rappelait dans son propos introductif de la précédente délibération, sur ce sujet compte tenu du fait que notre aire urbaine a largement dépassé, et d'ailleurs c'est l'aire qui fait l'objet de nos réflexions dans le cadre du Sysdau (Syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise), les périmètres de la Métropole, il nous faudrait changer d'échelle pour la mobilité. Je reformule cette proposition, parce que je crains que nous n'arrivions pas à répondre de manière structurante, et sinon, nous allons continuer à nous poser toujours les mêmes questions dans un même périmètre métropolitain, qui est un périmètre daté qui ne correspond plus à l'aire de vie des uns et des autres.

Troisième élément très important et j'en finirai par-là, c'est l'articulation avec la question routière, parce que le RER, il dépend de la route, parce que celles et ceux qui veulent rejoindre une gare ont besoin souvent de prendre leur voiture. Je voudrais insister sur

un point. J'ai lu et je regrette qu'il ne soit pas là, mais je lui redirais, j'ai lu l'intervention récente du Président ANZIANI souhaitant que l'on remette sur le devant de la scène la question d'infrastructures routières de contournement. Je suis ravi de cette prise de position du Président de la Métropole, mais elle m'a un peu surpris au début. Pourquoi ? Parce que lorsque le Conseil d'orientation des infrastructures qui vient de rendre ses travaux est venu interroger la Métropole, et je crois que pour la Métropole, c'est Madame MELLIER qui lui a répondu, je cite : « la Métropole est opposée à tout contournement ». C'était il y a un an. On a tout à fait le droit de changer, d'ailleurs, je me félicite de ce changement de pied, puisque nous sommes nombreux ici à penser que l'on ne peut pas faire l'économie d'une réflexion large sur la question routière. Le Conseil d'orientation des infrastructures qui cadre finalement les grands projets de soutien de l'État, aujourd'hui, il n'y a rien sur la question routière et ce n'est pas faute d'avoir alerté. Le 9 novembre 2022, le Président ANZIANI s'adresse à David VALENCE, le Président du COI (Conseil d'orientation des infrastructures) et redit qu'il n'y a pas de question routière. Sauf que désormais, la Métropole en appelle à l'État. Je veux bien qu'on en appelle à l'État, mais il y a encore six mois, on nous disait : « circulez, il n'y a rien à voir » si vous me permettez cette expression. Je lisais ce matin dans SUD-OUEST le Président ANZIANI, et j'en terminerai par-là, critiquant un peu l'État : « l'État, il faut qu'il arrête d'être l'empêcheur de tourner en rond », mais Monsieur le Président, c'est la Métropole qui nous donne le tournis un peu sur la question des infrastructures routières, il y a encore six mois. Oui, nous vous soutiendrons donc dans cette direction, mais maintenant nous avons besoin de clarifier la position de la Métropole sur ce sujet. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Je n'ai pas entendu le début de votre intervention et je vous prie de m'en excuser, mais je crois comprendre le sens. Je suis assez effaré de voir comment se comporte l'État. L'État dit : « je vais mettre 100 milliards », mais il ne dit pas d'où vient l'argent. En fait, il va mettre 100 milliards avec notre argent, avec l'argent des collectivités territoriales, sans nous avoir demandé quoi que ce soit. C'est comme si vous, Monsieur CAZENAVE, vous me disiez : « je vais mettre 10 000 euros », mais qu'en fait, sur les 10 000 euros, il y a 5 000 euros de Madame FAHMY sans lui avoir demandé. C'est quand même une drôle de conception de la démocratie locale que de procéder ainsi. Je trouve que l'État devrait dire : « je mets tant et je demande aux collectivités locales de m'accompagner ». Cela serait beaucoup plus clair comme situation.

Sur le reste, vous le savez, je suis favorable à cette logique de barreau, même employer le mot « contournement » ne me gêne pas. C'est un contournement par l'est, qui est beaucoup désiré, qui mobilise beaucoup depuis qu'avec Philippe BUISSON on a fait cette déclaration, pour qui je rencontre beaucoup d'adhésions et bien au-delà de la Gironde, parce que c'est aussi une question de l'aménagement du territoire, avec des soutiens de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, de la Charente même, les soutiens même peut-être de la Corrèze, et un vaste mouvement pour dire que c'est nécessaire. Pourquoi est-ce nécessaire ? Parce que comment voulez-vous que l'on explique aux gens qu'ils ont raison de rester pendant de longues minutes, parfois même presque une heure dans des embouteillages sur la rocade, c'est inexplicable. Vous n'allez pas pouvoir expliquer aux gens qu'il faut qu'ils restent là. C'est une erreur fondamentale de le croire. Pourquoi ? Parce qu'en plus de notre devoir à nous, c'est de regarder à dix ans. Si on le regarde à dix ans, les véhicules seront décarbonés, on peut l'espérer. La question de la décarbonation ne se posera pas du tout de la même façon, mais la question des embouteillages continuera à se poser. Notre responsabilité, c'est donc de voir à dix ans, je ne vois pas d'autre solution, sauf celle de l'élaboration de véhicules auxquels je ne crois pas du tout, que celle de faire évidemment un contournement Est.

Monsieur CAZENAVE, je demanderai à l'État. Pourquoi ? Parce que c'est l'État qui est compétent en la matière. La Métropole n'aura pas 1 cm² sur le grand contournement. J'en ai parlé à Monsieur le Préfet qui voit cela plutôt d'un œil intéressé, c'est l'État qui doit prendre la décision, mais lui dire que c'est l'État, ce n'est pas à un gros mot, ce n'est pas une accusation, mais il faut dire à l'État : « il faut que vous engagiez des études pour que l'on y voie clair sur le sujet ».

Puis c'est un peu triste qu'il y ait une polémique entre nous sur ce sujet. On est d'accord sur le fond. C'est peut-être le plus important.

M. Jean-Claude FEUGAS : Monsieur le Président, mes chers collègues, le projet du RER métropolitain porté depuis 2018 par la Région et la Métropole est une réponse aux enjeux de déplacement décarboné sur le Département de la Gironde, et l'arrivée du Département au sein de la feuille de route est une bonne nouvelle pour ce projet et son développement. La concertation qui s'est déroulée à l'automne dernier est une véritable réussite citoyenne. Cette concertation a montré un réel intérêt de nos concitoyennes et concitoyens pour ce projet. Des propositions ont émergé au fil de la concertation. Il faudra que l'on prenne le temps d'étudier leur pertinence, afin de répondre aux besoins de déplacement. Il nous faut entendre les exigences et les revendications qui émergent, le sentiment d'abandon qui peut exister sur certains territoires. Le phénomène de métropolisation nous pose question sur le développement de notre territoire, l'accumulation de nos populations, mais surtout les emplois et recherches sur l'agglomération bordelaise déstabilisent l'équilibre du territoire girondin, quand certaines zones du Département deviennent des zones de grande pauvreté. Il incombe donc au service public, à la collectivité, de rectifier cette réalité. Le RER doit aussi dans ce cadre devenir un outil pour l'accès à l'emploi, aux loisirs, à la culture, mais également un outil pour le développement économique des territoires les plus en difficulté. Il nous appartient ainsi d'envoyer des signes forts. Nous voyons que si c'est un beau projet qui arrive à maturité, nous ne sommes pas au bout. L'exigence et le prolongement à Marmande, Coutras, Blaye, appellent à poursuivre le travail. Mais nous savons tous que pour y arriver, nous avons besoin de moyens financiers. Nous ne pouvons plus nous contenter de l'annonce sans suivi de fait, surtout sans acte financier. Pour que ce RER soit celui de tous les Girondins, il faut que le Gouvernement et l'État mettent un investissement beaucoup plus important. Nous rappelons ici que le Président de la République et sa Première Ministre ont annoncé à grande publicité 10 milliards, mais pour tous les RER métropolitains français. Aujourd'hui, les deux tiers du projet sont portés par les collectivités, Région, Métropole, Département. Cela n'est pas acceptable. Si l'État participe, ce qui est encore de sa compétence, il semblerait que malgré l'annonce globale de 10 milliards d'euros, nous n'aurons pas un centime de plus pour notre projet, alors que cela aurait pu nous permettre d'améliorer de manière significative ce projet. Il nous faut exiger plus de moyens pour répondre à la fois aux besoins des habitants et dans le même temps aux défis climatiques. Ces remarques étant faites, nous voterons la délibération.

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

M. Christophe DUPRAT : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, à la différence du dossier précédent qui était plus clivant, celui-ci rassemble davantage les membres de ce Conseil métropolitain. Tout d'abord, je voudrais, c'est bien de le dire, remercier le Conseil départemental d'apporter 170 millions au RER métropolitain, même si on sait que c'est apporté au RER métropolitain pour ne pas être apporté

ailleurs, mais on ne va pas cracher sur les 170 millions qui sont plutôt une bonne nouvelle. D'ailleurs, cela pose la question notamment qui a été résolue avec la cinquième branche qui va aller désormais jusqu'au Verdon Pointe-de-Grave, se pose la question de Blaye, qui est un chef-lieu d'arrondissement et qu'il conviendrait comme les quatre autres chefs-lieux d'arrondissement de desservir, Langon l'est, Libourne, Arcachon le sont également, Lesparre dorénavant. Il ne manque plus que Blaye, et je pense que les trains du futur, et notamment les premiers trains à batterie qui vont pouvoir circuler pourraient permettre d'améliorer sans électrifier la ligne.

La concertation qui a eu lieu sur le RER métropolitain était aussi importante, nombreuse et intéressante, ce qui permettra peut-être dans un second temps d'y venir. Je voudrais rappeler trois éléments. Le premier, et c'est bien le dire, parce que l'on entend beaucoup dans les zones qui vont au-delà de la rocade et bien plus loin, que la Métropole vit sa vie et qu'elle ne s'intéresse pas aux autres territoires. C'est faux. Aujourd'hui, ce RER métropolitain, encore pour quelque temps, mais qui devra trouver bien sûr un autre nom, irrigue et dépense des sommes non négligeables pour aller desservir bien plus loin que ses limites administratives. On verra financer l'électrification vers Saint-Mariens qui n'est pas dans la Métropole, la signalisation dans la gare d'Arcachon qui n'est pas dans la Métropole, des quais dans un certain nombre de gares y compris celle de Sainte-Eulalie et qui n'est pas dans la Métropole, et je pourrais développer ainsi plein d'autres choses. S'il existe donc bien une solidarité, on s'aperçoit que ce coup par coup mené à trois maintenant, puisque l'on était deux on passe à trois, atteint ses limites. Et tout comme l'a dit Thomas CAZENAVE, j'avais proposé cela depuis la mandature précédente, nous avons atteint les limites de notre système actuel, un service mobilité au Conseil départemental, un service mobilité au Conseil régional, un service mobilité à la Métropole, un service mobilité à la Communauté de communes Jalle Eau Bourde, un service mobilité à la Communauté de communes de Montesquieu, etc. Tout cela ne favorise pas les synergies, puisque bien évidemment l'indépendance de chacun sachant que certains ont pris cette compétence mobilité non pas de manière offensive, mais de manière défensive, qui mériteraient que d'ici la fin de la mandature nous puissions à l'image des grandes agglomérations qui nous ressemblent, Lyon ou d'autres, mettre en place sur la mandature future un syndicat qui serait à l'échelle du département de la Gironde qui rassemblerait les services pour être beaucoup plus efficaces et qui aurait, par traduction des économies d'échelle, puisque les marchés que nous passerions seraient bien évidemment plus importants. On sait que quand les marchés sont importants, on arrive à avoir des sommes intéressantes.

Troisième élément, c'est se dire que ce RER métropolitain est un des éléments de la chaîne de mobilité. J'entendais tout à l'heure Clément ROSSIGNOL-PUECH nous dire : « les gens de Cenon pour aller à Pessac ont le RER métropolitain ». J'ai fait l'expérience, je suis allé voir. Premier train qui est arrivé, je n'ai pas pu monter, parce qu'il y avait du monde. Aujourd'hui, beaucoup de gens dans les gares d'Ambarès, dans les gares même celles qui font Sainte-Eulalie/Carbon-Blanc, etc., ne peuvent pas monter dans les trains, parce qu'il y a trop de monde. Le Président de la République un dimanche après-midi a envoyé un Tweet en disant : « je vais financer les RER métropolitains ». Alors, je veux dire à Monsieur FEUGAS, ce n'est pas 10 milliards, c'est 100 milliards. Heureusement d'ailleurs, parce que sinon, cela ne rassure pas. C'est un petit zéro non négligeable. Après, Monsieur Jean TOUZEAU nous dira que ce n'est rien 100 milliards puisqu'aujourd'hui, on parle en millions comme on parlerait en centimes. Donc, si nous touchons de l'argent, je dis bien si, parce qu'à cet instant rien n'est sûr et peut-être que le Ministre cet après-midi nous fera des annonces intéressantes, si nous touchons de l'argent, je pense qu'il faudra le mettre sur la

fréquence. Si nous avons la fréquence, il faudra passer d'une fréquence de 30 à 15 minutes pour être plus efficace.

Je vais utiliser mes 2-3 secondes qui restent pour répondre à Monsieur ÉGRON, c'est dommage qu'il ne soit pas là. C'est facile ce qu'il a dit sur le SDODM. Je rappellerai quand même à Monsieur ÉGRON et quelqu'un lui dira que nous étions sous un système de cogestion. En 2017, on a voté le SDODM, mais en 2018, par des pressions nombreuses, on nous a demandé parce que l'on était en cogestion et parce que l'on écoutait toutes les communes, de réduire la voilure et de ne pas faire cette ligne. Je voudrais qu'il s'en rappelle, il ne faisait sans doute pas partie de ceux qui le demandaient puisqu'il était concerné, mais il y en a d'autres qui sont là, et qui étaient bien contents que cette ligne ne se fasse pas pour que l'argent aille ailleurs.
Merci.

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

M. Marc MORISSET : Monsieur le Président, je voulais intervenir même si mon vote est contre. C'est surtout pour la logique de l'alerte, pas plus que cela, parce que je sais que cela rendait service de façon large, la logique de la dématérialisation est importante. Il n'empêche que l'on est quand même dans un jeu d'écritures entre le Conseil départemental et puis la Région. Finalement, l'État, encore une fois, cela a été dit par Monsieur FEUGAS, est très désengagé là-dessus. Donc, aujourd'hui, il faut comprendre que derrière ce jeu d'écritures, il y a aussi un soutien indirect à la LGV (Ligne à grande vitesse). Je pense que de ce côté-là, il faut aussi noter que ce sera au détriment de la Direction, surtout du Lesparre-Médoc, même si on augmente les fréquences. Aujourd'hui, les fréquences entre Lesparre et puis Bordeaux, en gros, c'est normalement 80% qui allaient vers Bordeaux, mais maintenant, il va y avoir une part vers Pessac. Même si on est sûr de l'augmentation de fréquence, on est au détriment d'une majorité qui allait à 80% sur Bordeaux. Il y a quand même des difficultés de ce côté-là, et puis le fait de souligner que le deal avec la Région et le Département est une façon cachée et assez complice de soutenir l'AFSB (Aménagement ferroviaire du Sud de Bordeaux), les améliorations des aménagements du sud de Bordeaux qui sont la porte ouverte à la LGV que condamnent certains groupes ici. Donc, je maintiens cette logique de voter contre par cohérence.
Merci.

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

M. Philippe POUTOU : On fait le choix de nous abstenir. D'une part, nous sommes pour le développement des réseaux ferroviaires, et nous sommes pour l'idée de ce qui s'appelle le RER métropolitain, mais on est à la fois sceptique et en désaccord sur beaucoup de choses. D'ailleurs, on partage beaucoup de critiques d'associations comme TransCub et d'autres associations qui sont impliquées. Ce qui a été dit juste avant par rapport notamment à cette sorte de confusion ou manipulation, utilisation, sous couvert contre la LGV et puis la question du RER métropolitain, on est critique par rapport à cela. On est critique aussi, cela a déjà été dit, sur la question du périmètre, sur la question de la fréquence, sur la question de la diamétralisation. En fait, ce sont beaucoup de critiques qui sont exprimées par plusieurs associations, et on n'est pas sûr d'avoir la même façon de voir les choses sur le service public du transport au niveau

départemental, parce que l'on sait aussi qu'en parallèle il y a des menaces de privatisation. En tout cas, c'est ce qui se discute, c'est ce qui s'annonce, y compris par des responsables d'autres structures comme la Région et qui sont du même parti que la majorité de la Métropole. Donc, on sent bien qu'il y a des choses qui ne sont pas si simples ou en tout cas, il y a des choses que l'on ne partagerait pas du tout, et qui sont en menace.

Puis aussi, ce que l'on avait envie de dire c'est que là, on est en train de discuter et de réouvrir, de redévelopper, mais cela fait suite quand même à des années de politique complètement aberrante de fermeture de gares, de fermeture de lignes de chemin de fer, tout ce qui a été justifié pendant des années. Il faudrait se rendre compte quand même de la chose complètement dingue. On remet en place des choses qui ont été détruites. Il y a des voies ferrées, même en Gironde, qui ont disparu. Elles sont devenues des pistes cyclables, c'est bien pour le vélo, mais comment on peut faire le lien entre les politiques passées et les politiques d'aujourd'hui ? Cette critique de ce qui a été fait manque toujours un peu, pour mieux comprendre ce que l'on est en train de faire aujourd'hui ou quelles sont les véritables aspirations, les véritables objectifs, et si on ne fait pas de bilan sur le passé, c'est toujours un peu compliqué d'avoir une vision claire sur les intentions pour la suite. On s'abstient donc sur la délibération.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Merci, Monsieur le Président. Si nous faisons le choix aujourd'hui d'un projet ambitieux de RER métropolitain, c'est parce que nous y croyons et que nous sommes persuadés que c'est une vraie alternative au transport des particuliers et au transport en voiture. Une vraie réponse à l'engorgement de notre rocade, qui est actuellement très empruntée par tous ces déplacements pendulaires à l'origine, comme par hasard, au moment d'embauche et de débauche, des embouteillages que nous connaissons. Donc, le RER métropolitain est une vraie réponse si on croit à cette situation de thrombose de notre rocade. Je trouve regrettable qu'à l'occasion de ce débat sur le RER métropolitain qui devrait, je crois, tous nous réunir, on en profite pour, passez-moi l'expression, botter en touche et essayer de nous persuader que la politique du « en même temps » est la seule politique valable, mais non. Quand on fait le choix du ferroviaire, il faut accepter de dire : « c'est au détriment des encouragements trop forts au transport routier » et nous devons foncer résolument pour le transport ferroviaire comme étant une véritable alternative.

Je voudrais démentir ce que vient de dire Thomas CAZENAVE il y a quelques instants. Quand il nous dit : « le Conseil d'orientation des infrastructures n'a pas retenu le barreau autoroutier de Bordeaux parce que Madame MELLIER avait dit que la Métropole était contre ». Non, ce n'est pas suffisant. L'État n'est pas tenu par l'avis émis par Madame MELLIER. L'État n'a pas retenu le barreau autoroutier de Bordeaux tout simplement parce que l'État a retoqué la plupart des projets autoroutiers de contournement qui étaient sollicités par un certain nombre de collectivités territoriales. Il n'y a pas que Bordeaux qui est dans cette situation, d'autres villes et métropoles sont exactement dans la même situation. Pourquoi l'État l'a fait ? Mais tout simplement parce que l'État n'avait pas le choix. L'État a été condamné à deux reprises pour inaction climatique, et tout le monde connaît les dégâts occasionnés par le trafic routier en termes d'émissions de CO₂. L'État est également désavoué par son Haut Conseil pour le climat qui juge qu'en dépit des progrès, la réponse de la France au réchauffement climatique reste insuffisante et qu'il persiste des risques majeurs de ne

pas atteindre les objectifs que la France s'est donnés. La crédibilité de notre politique climatique est jugée faible. L'État n'a donc pas le choix. L'État, excusez-moi de défendre l'État, cela ne m'arrive pas souvent, mais l'État, à un moment donné, doit tirer les conséquences des condamnations, des observations, des rapports du GIEC (Groupement intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat) naturellement qui disent qu'il faut limiter le trafic routier. C'est tout simplement pour ces raisons qu'il n'a pas retenu le projet de barreau autoroutier. Quel combat d'arrière-garde nous mènerions ici aujourd'hui en disant : « non, non, on n'est pas sur les positions de l'État, nous on veut le monde d'avant, on veut des barreaux autoroutiers en dépit des condamnations de notre pays, en dépit du fait que le monde a changé, on veut continuer à encourager le trafic routier et le trafic marchandises » ? Je pense que l'on serait à contre-courant et à contresens de l'histoire.

Je voudrais également partager un argument. Interrogeons-nous de temps en temps de savoir pourquoi y a-t-il autant de camions sur la rocade ? Pourquoi y a-t-il autant de camions entre Bordeaux et Biriatoù ? Vous savez quel est le premier produit qui est transporté dans ces camions ? Ce sont les produits alimentaires. Pourquoi ? Tout simplement parce que l'on a cassé ces dernières années tous les circuits courts alimentaires, et qu'actuellement, il y a un projet ambitieux, notamment de la Métropole, de rétablir ces circuits courts alimentaires. Pourquoi le fait-on ? On ne le fait pas uniquement pour encourager l'agriculture locale, mais pour se dire que l'on arrivera progressivement à être de plus en plus autonome. Et si on est plus autonome, il y aura moins de camions sur la rocade, et il y aura moins besoin de nouveaux barreaux routiers pour encourager ce trafic marchandises. Le premier produit manufacturé qui circule entre Bordeaux et Biriatoù, vous savez ce que c'est ? Ce sont les pièces détachées de voiture, parce que l'on ne sait plus fabriquer des voitures à un seul endroit. Est-ce que vous ne croyez pas qu'à un moment donné, il faudrait se poser la question d'un nouvel aménagement du territoire et d'une relocalisation de nos industries localement ? Et qui va contredire totalement cette folle course en avant vers de nouvelles infrastructures routières qui ne font qu'encourager ces délocalisations.

Tout à l'heure quand je parlais d'un débat que nous pourrions avoir et une réflexion sur l'aménagement du territoire, sur les mobilités, sur le fait qu'il faut cesser d'encourager systématiquement les mobilités les plus traditionnelles et plus prédatrices du climat, ce sont un peu ces sujets que je souhaitais aborder, sans me douter qu'à l'occasion de ce RER métropolitain qui est un magnifique projet, certains en profiteraient pour botter en touche et nous parler de projets désormais abandonnés. Ne laissons donc pas rêver nos concitoyens, ceux qui sont favorables au grand contournement, ne leur laissons pas croire que cela se fera. Tout le monde sait ici que cela ne se fera pas. Pas de démagogie sur le sujet, du sérieux, encourageons les mobilités alternatives comme nous sommes en train résolument de le faire à travers ce projet de RER métropolitain. Je vous remercie.

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

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais me féliciter de cette délibération, bien entendu, puisque je fais partie comme beaucoup ici de ceux qui pensent que le ferroviaire est la solution n° 1 en termes de transport dans les années qui viennent, à l'heure où il nous faut décarboner nos mobilités, mais où nous avons aussi besoin de mobilités et de liaisons fiables et rapides qu'elles soient nationales, internationales ou locales. Donc, bravo pour le travail qui est fait, qui est réalisé. Ce sont quand même de gros moyens qui sont mobilisés pour ce RER métropolitain. Je suis un peu de l'avis de ceux qui se sont exprimés pour dire que l'aire métropolitaine

s'est étendue, et qu'il va falloir sans doute aborder cette question différemment dans les années qui viennent. C'est le cas pour une partie du département puisqu'il y a des liaisons qui sont mises en place ou renforcées vers Libourne, vers Arcachon, etc., cela a été dit.

Je me permets simplement de pointer aujourd'hui un trou dans la raquette qui est l'ouest de la Métropole et le Médoc Atlantique. Quand on regarde une carte aujourd'hui du RER métropolitain, on voit bien qu'il y a quand même un problème. On voit que vers Lacanau d'une part, et vers une partie du bassin d'autre part, aujourd'hui, nous n'avons pas d'offres lourdes de mobilité inscrites dans des délais prévisibles, qu'il n'y a pas non plus de bus express qui sont inscrits, je le regrette, par la Région sur ces axes. Or, ce sont des axes aujourd'hui qui, en termes de congestion automobile, atteignent leurs limites. Ce sont des axes également qui ont une forte attractivité économique, touristique, résidentielle, et quand on voit l'évolution de la population dans ces différents territoires, il me semblerait quand même un peu inquiétant que nous ne prévoyions rien de fort pour ce secteur dans les années qui viennent. Il n'y a aucune liaison lourde. J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt ce matin tous les débats sur la Rive Droite, la Rive Gauche de Bordeaux. Nous fourmillons de projets avec le métro, le téléphérique, etc., mais il serait bon que l'on s'interroge aussi sur les points plus en difficulté qui, aujourd'hui, n'ont ni gare, ni tramway, ce qui est le cas malheureusement de notre secteur. J'aimerais donc que l'on exprime de manière plus claire, je remercie le Président qui a autorisé une étude sur la liaison Bordeaux/Lacanau. Je crois que c'est extrêmement important que l'on fasse ce premier pas, mais je souhaiterais vraiment, comme beaucoup d'élus qui connaissent ce secteur, pratiquer les mobilités.

Vous le voyez, on a aujourd'hui une convergence via Saint-Jean-d'Illac, d'une part, Martignas, puis évidemment depuis Lacanau, Sainte-Hélène et autre, une circulation automobile extrêmement forte. On a une liaison routière qui est aujourd'hui en difficulté qui est la RD 1215 (Route départementale), et nous ne voyons pas à court terme ou même à moyen terme de solutions lourdes de transports en commun, qui sont pourtant pour tout le monde, et je m'en réjouis, vus comme l'avenir de la mobilité pour la Métropole et au-delà. J'aimerais que nous portions avec force l'idée que ce secteur de la Métropole et de la Gironde a aussi besoin de moyens de transport dédiés ferroviaires et tramways ou tram-train, qu'importe les termes, mais en tout cas nous ne pouvons pas rester dans cette situation. Je voterai donc bien sûr avec beaucoup de plaisir, cette délibération, mais j'aimerais bien que ces liaisons vers le Médoc Atlantique et l'ouest de la Métropole soient portées avec plus de force peut-être, parce que c'est compliqué pour nos concitoyens de voir des débats et des débats sur la mobilité, des cartes et des cartes sortir avec un grand trou, constatent-ils, qui est ce secteur de la Métropole et du département. J'espère que nous nous donnerons les moyens de boucher ce trou. Merci beaucoup.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Merci. Ce RER métropolitain est une très belle délibération, qui va permettre d'offrir des solutions de mobilité durables, soutenables pour celles et ceux qui font beaucoup de kilomètres, souvent exclusivement en voiture. Je vous rappelle que 20% des automobilistes sur la Métropole font 60% des kilomètres et viennent de l'extérieur de la Métropole. C'était une des conclusions du schéma des mobilités, et c'était aussi une des conclusions, des objectifs forts de donner des solutions de mobilité à celles et ceux qui habitent hors Métropole, mais travaillent dans la Métropole. Et ce RER métropolitain donne des solutions. Je tenais donc évidemment à remercier Claude MELLIER pour le portage de ce dossier ferroviaire. Je suis d'accord avec Christophe DUPRAT. À terme, il faudra se poser la question du quart d'heure aux

heures de pointe et pour une réussite globale de ce projet une billettique commune et une forte intermodalité dans les haltes et les gares avec le réseau TBM (Transport de Bordeaux Métropole), et c'est travaillé actuellement, bien sûr, par Béatrice DE FRANÇOIS.

Également ne pas oublier le réseau routier avec des cars express, cela a été cité par Stéphane DELPEYRAT. Il y a six lignes de cars express qui sont actuellement à l'étude pour une mise en service d'ici 2026, à l'image de la ligne Bordeaux/Créon qui fonctionne très bien, qui permet une complémentarité avec les lignes ferroviaires. D'ailleurs, vous le savez, chers collègues, actuellement le syndicat Nouvelle-Aquitaine mobilités est en concertation avec les communautés de communes environnantes dans le département de la Gironde pour lever le versement de mobilité additionnelle qui va permettre de cofinancer ces lignes de cars express.

Sur le débat de la gouvernance et des financements de la création d'un syndicat de transport à l'échelle de l'aire urbaine ou au-delà du département, nous y réfléchissons sous l'égide du Président. Il y a eu des visites de syndicats de transport, Toulouse, Pau, également Bayonne ou Biarritz. Nous irons visiter peut-être pourquoi pas Lyon, bien sûr, Grenoble, Strasbourg pour voir quel est le modèle pertinent pour l'agglomération bordelaise. Nous aurons évidemment le débat. Le modèle lyonnais est très particulier. Je ne sais donc pas si c'est celui qui sera mis en avant, puisqu'il implique la suppression du Département, en tout cas sur une partie du département. Je ne pense pas que nous ayons vraiment envie d'aller sur ce terrain. Ce n'est pas l'option que je défendrai à titre personnel. Je comprends que Thomas CAZENAVE le défende, mais pas moi. Il est parti.

D'ailleurs, je tenais à dire à Thomas CAZENAVE, mais je pense qu'il est allé accueillir le ministre, Clément BEAUNE, on a quand même vécu un double refus de la part de l'État récemment : l'application et l'expérimentation de la tarification incitative des poids lourds sur la rocade, l'État a dit non, et l'expérimentation du covoiturage sur la rocade, l'État a dit non. Je pensais que Monsieur CAZENAVE avait ses entrées auprès du Gouvernement et auprès du Président de la République, et c'est bien dommage qu'il n'ait pu défendre l'agglomération bordelaise avec ses réseaux personnels qui lui ont permis d'avoir une fonction nationale au niveau de l'État. C'est vraiment dommage.

Mme Anne FAHMY (hors micro) : Je souhaiterais réagir, Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord avec ces propos.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Thomas CAZENAVE n'est pas là, il n'a qu'à être là.

Brouhaha dans la salle.

M. le Président Alain ANZIANI : S'il vous plaît, on n'interrompt pas. Madame FAHMY, on n'interrompt pas.

M. Gérard CHAUSSET : Monsieur le Président, mes chers collègues, très rapidement. En septembre 2018, j'avais eu l'outrecuidance, excusez-moi, de publier une étude avec deux ou trois personnes qui travaillent à la SNCF, avec un titre qui disait : « un RER métropolitain, c'est possible » avec l'objectif d'utiliser les 18 gares qui étaient sur le périmètre de notre agglomération, 18 gares que l'on avait un peu découvertes, que l'on avait un peu oubliées, et qu'en remettant cela un peu en exergue, on s'apercevait que l'on avait un réseau qui existait. On s'aperçoit qu'aujourd'hui avec les idées de

diamétralisation, de mettre en place des fréquences déjà à 30 minutes, Président, que ceci est possible. Il y a eu quelques réticences au début. Il y avait une étude d'ailleurs qui a été lancée aussi parallèlement par la SNCF et la Région sur ce sujet, et puis, on s'est aperçu que si le sujet était porté politiquement, on pouvait dépasser les contraintes techniques assez rapidement. D'ailleurs, on a la ligne Libourne/Arcachon qui est maintenant en service et qui montre que ce dossier avance, et sera, je pense, sur les rails définitivement d'ici quelques années.

Maintenant se pose le problème de la suite et bien sûr de la gouvernance. Je pense que le problème de la gouvernance, et je vais en arrêter là, c'est presque un sujet à la limite secondaire. Pour avoir une bonne gouvernance, il faut avoir des projets. Si on a un projet, on l'a vu avec le RER métropolitain, on a pu mettre en place une gouvernance. Ce qu'il nous faut donc aujourd'hui et c'est ce en quoi je rejoins les propos de notre collègue Maire de Saint-Médard-en-Jalles, il nous faut un projet en Gironde qui soit maintenant plus large. C'est là qu'est le sujet. Et si on a un véritable projet qui dépasse les frontières des rails existants et du périmètre de la Métropole, on trouvera la gouvernance. Il y a déjà un syndicat mixte régional, on peut très bien avoir une déclinaison infrarégionale sur la Gironde. Je pense que cela peut être tout à fait possible.

À mon sens, le projet doit être porté sur le rail, faire ce que les anciens ont fait, on peut très bien le faire aujourd'hui. Il y a des trains légers qui existent, et je suis partisan que l'on étudie un Bordeaux/Lacanau, un Blaye/Saint-Mariens et même une liaison sur le Nord Gironde, puisque l'on a bien le Sud Bassin. Pourquoi n'aurait-on pas le Nord Bassin avec une liaison Lège/Arès/Andernos et jusqu'à Marcheprime. Cela doit s'étudier. Et c'est le meilleur moyen pour fédérer et avoir une proposition. On va avoir la ZFE qui va être en place. On va créer une fracture forcément, il faut proposer aux citoyens un projet fédérateur. On verra si c'est possible, et à partir de là, la gouvernance, elle se fera d'elle-même. Il faut donc dépasser nos frontières, engager et fédérer les autres collectivités et porter un tel projet. Blaye/Saint-Mariens, si on veut proposer quelque chose aux gens du Nord Gironde, c'est quoi ? C'est élargir les voies ou avoir un autre projet ? Blaye/Saint-Mariens, c'est quelque chose qui doit être à la portée d'un département comme le nôtre. Et pareil pour Lacanau. Certains diront : « oui, mais cela va augmenter l'étalement urbain ». Je regrette, on ne le dit pas pour le Sud Bassin. Et là, on a des milliers et des milliers de gens qui sont là. On a du tram léger qui est possible, et cela se fait. Cela ne coûte pas des centaines de millions d'euros le kilomètre. Loin de là.

C'est donc un projet comme cela qu'il nous faut pour porter une véritable alternative à la voiture, sinon, le covoiturage, c'est très bien, mais cela fait dix ans, Clément ROSSIGNOL que l'on dit : « oui, sur six voitures, il n'y a qu'une personne ». Mais entre avoir les mêmes horaires, accepter une femme par un homme, accepter quelqu'un qui soit ceci cela, cela va prendre du temps. C'est une solution, mais ce n'est pas la solution. Il faut un projet fédérateur, et je pense que le train léger, comme l'a dit notre collègue, c'est quelque chose qu'il faut porter le plus rapidement possible. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur CAZABONNE.

M. Alain CAZABONNE : Juste une réflexion. Je suis amené à interrompre mes collègues Écologie. Pourquoi ? Parce qu'ils disent des choses vraies. Il faut essayer des circuits courts dans notre plan industriel, commercial, agricole et tout. Nous sommes tous d'accord. Mais dans le domaine du transport, je trouve une contradiction.

On pousse à la mise au point des moteurs électriques, hydrogènes, ce qui veut dire que dans dix ans, il y aura peut-être beaucoup de camions électriques, beaucoup de camions hydrogènes, et à ce moment-là, se posera quand même le problème des embouteillages. Pourquoi le camion est plus utilisé que le train ? Cela fait vingt ans que j'entends dire qu'il faudrait que le transport se fasse par train, parce que le camion est plus souple. Il s'arrête en cours de route à la livraison, cela paraît évident. On n'est donc pas sûr que dans dix ans il y aura moins de camions si leur énergie est différente, non plus essence, mais électrique ou hydrogène. Alors, se pose le problème pourquoi aussi on n'a pas pu accélérer la production de véhicules électriques ou hydrogènes ? Vous devriez vous sentir un peu responsables, parce que lorsque l'on a des camions électriques, il faut qu'ils se rechargent. Lorsqu'il y a des véhicules électriques qui se rechargent, les voitures se rechargent aussi. Je vous rappelle qu'actuellement 80% des voitures électriques qui se rechargent en Europe, sont rechargées par des centrales à charbon, grâce à l'Allemagne, la Pologne et d'autres pays. Dans le futur, l'hydrogène qui coûte cher, c'est vrai. Il y a des pays maintenant qui se lancent dans la fabrication d'hydrogène grâce à l'énergie électrique pas chère. Nous avons une électrique pas chère. L'avion, c'est une énergie électrique. Et vous devriez vous sentir un peu responsables de voir le retard nucléaire dans lequel nous sommes. C'est donc ici que je trouve une contradiction dans vos propositions. Il faut des véhicules électriques, il faut des véhicules hydrogènes, cela, je le rajoute, mais il faut de l'énergie. Dans l'énergie aujourd'hui, il y a un petit problème, et vous devriez, je répète, vous sentir responsables.

Puis, il y a une chose qui est agaçante, c'est de nous mettre cette pression morale : « vous êtes responsables », comme si la France était responsable du malheur écologique. Qu'il faille faire des efforts, je suis d'accord, mais nous avons eu l'autre jour au Sénat une présentation du Nigéria : 200 millions d'habitants aujourd'hui, 400 millions en 2030 ou en 2050, puis 800 millions, et ils dépasseront la Chine et l'Inde. On va les aider à tendre vers une énergie renouvelable, alors qu'ils ont 10 milliards de barils de pétrole sur leur sol. Est-ce que la France qui représente 4% du PIB et 1% des rejets de CO₂ va sauver la planète quand on voit ce qui peut se passer à côté ? Alors, arrêtez de nous rendre coupables, il faut faire des efforts, et nous ne sommes pas seuls responsables du climat.

M. le Président Alain ANZIANI : Monsieur CAZENAVE.

M. Thomas CAZENAVE : Merci, Monsieur le Président. Je ne suis pas parti, on me demandait de commenter la montée des violences contre les élus. La montée des violences parfois, elle a eu lieu y compris dans les hémicycles que l'on occupe avec des mots... Je pense que l'on doit se respecter. Je vais donc dire le fond de ma pensée. Je pense qu'une partie de la violence qui se libère dans la rue, elle est aussi liée à une partie de la violence qui se libère dans les hémicycles.

Maintenant, pour en revenir au fond, mais permettez-moi de vous dire que si je n'étais pas là pour vous écouter et notamment les réponses que vous avez formulées à mon intervention, c'est que j'étais en train d'expliquer la question de la montée des violences et de devoir expliquer aux médias ce qui s'était passé dans ma permanence, comme au domicile de certains parlementaires ici en Gironde, comme à l'Hôtel de Ville de Bordeaux. C'est une problématique que l'on partage quelles que soient nos sensibilités politiques.

Monsieur le Président, par rapport à la mobilisation de l'État sur le point que j'ai évoqué sur la question du routier, ce n'était pas un esprit de polémique. Je voulais redire que

c'était un peu contradictoire d'en appeler maintenant à l'État, alors que la Métropole jusqu'à présent a toujours dit, depuis cette nouvelle mandature, qu'elle ne voulait pas de projets routiers. Ne soyons donc pas surpris après que l'État en prenne acte. Imaginez la situation inverse : les élus locaux unanimement en responsabilité disent : « on ne veut pas de schéma routier » et que l'on retrouve cela dans le programme de l'État. Qu'est-ce que vous auriez dit ? Un État jacobin ? L'État aujourd'hui, il suit juste la position des élus locaux, et la position majoritaire des élus locaux, c'est qu'ils ne veulent pas de projets routiers. Et moi, je salue votre courage, Monsieur le Président, de changer de pied et de défendre désormais ce qui est inéluctable, c'est penser comment on va imaginer une mobilité décarbonée qui reposera aussi sur la voiture. Ce débat sur la voiture me fait penser à celui sur l'industrie, celles et ceux qui pensaient que l'industrie allait disparaître, un pays sans industrie. Non, il n'y aura pas un pays sans voiture. Donc, cela fait partie.

Enfin, pour terminer, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, j'ai votre citation : « je pensais que Monsieur CAZENAVE avait ses entrées auprès du Gouvernement, auprès du Président de la République, et je trouve bien dommage qu'il n'ait pu défendre l'agglomération bordelaise avec ses réseaux personnels qui lui ont permis d'avoir une fonction nationale ». Je rappelle, c'est bien de respecter les institutions. Une fonction nationale que j'occupe, ce n'est pas une nomination, c'est une élection. C'est une élection Monsieur ROSSIGNOL-PUECH. Que vous arriviez donc à tenir ce type de propos entre les lignes est un peu choquant, et je redis que quand j'ai appelé le Président ANZIANI pour lui dire, parce que je m'alertais du fait que le COI allait complètement nous oublier, parce que plus personne ne défendait les projets du territoire et le projet routier, je ne me mets pas à la place des responsabilités qui sont les vôtres, c'est votre responsabilité d'exécutif de les défendre, ce n'est pas la place d'un parlementaire, j'ai fait mon job, à vous de faire le vôtre.

M. le Président Alain ANZIANI : Avant de redonner la parole à Madame MELLIER, juste quelques mots. D'abord, le RER, et je remercie Madame MELLIER, n'est pas un projet, c'est une réalité puissante qui va changer les choses. Mais le RER ne va pas tout changer, notamment il ne va pas changer la question du fret ferroviaire, il ne va pas changer également la question des déplacements non pendulaires, et les déplacements de ceux qui viennent du Sud de l'Europe ou du Nord de l'Europe. Cela ne changera pas cela, malheureusement, ce n'est pas la vocation du RER non plus.

Je voudrais quand même dire un mot sur ce que j'ai entendu tout à l'heure qui est totalement faux. Il est faux de dire que le projet de barreau est un projet d'arrière-garde. C'est un projet d'actualité. Il suffit de prendre la rocade et d'entendre les gens et vous verrez ce que vous disent les gens : « les politiques ne font rien du tout ».

Applaudissements.

Ils nous accusent justement d'être hors sol. Cela, c'est une évidence.

Deuxième évidence, il est faux de dire que ces projets de contournement ont été arrêtés ou n'existent plus. Le projet de contournement de Strasbourg est en œuvre aujourd'hui. Il a même été validé récemment par le Tribunal administratif donc il existe. Le projet de contournement de Rouen, il existe. Il est donc faux de dire que tous ces projets ont été annulés pour des raisons simples, la réalité est en fait plus forte que tout, plus forte que les idéologies.

Applaudissements.

Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Après un tel débat d'une grande qualité, c'est difficile de... Alors, je vais dire deux ou trois mots quand même. Il y a un consensus très large sur le RER, mais ce consensus est alimenté par des débats contradictoires, sérieux, voire passionnés, et c'est cela qui est bien. N'hésitons pas dans ce sens-là. On a besoin d'échanger les idées des uns et des autres, sous les formes quelles qu'elles soient. L'important, c'est qu'elles ouvrent le débat et qu'elles ouvrent les perspectives effectivement sur des questions qui nous sont les plus sensibles, celles de la mobilité.

Très rapidement, beaucoup de choses ont été dites, mais je retiens effectivement que oui il va falloir ouvrir des débats sur la gouvernance. On a le syndicat NAM (Nouvelle-Aquitaine Mobilités). Est-ce que celui qui existe est suffisant ? Il va falloir réfléchir à quelle gouvernance, et comme a dit tout à l'heure Clément ROSSIGNOL-PUECH, on y réfléchit. Je crois qu'il y a cet aspect-là.

Je voulais vous dire aussi qu'il y a des propositions qui ont été évoquées que je connais par ailleurs, mais qui ne sont pas suffisamment, à mon avis, discutées ici, Bordeaux/Lacanau, comme Monsieur DELPEYRAT l'a évoqué. Souvent il me dit : « tu n'en parles pas assez ». Il a raison, mais il y a d'autres propositions qui sont faites et qui mériteraient d'être débattues pour utiliser effectivement le train. Donc, on se retrouve dans le débat de l'aménagement du territoire. Alors, Monsieur CAZABONNE qui est parti, il n'est pas là, tant pis, mais je pense une chose, il valorise effectivement le camion, voire le camion électrique, mais mon objectif est de rééquilibrer les transports. Aujourd'hui, la question qui est posée, c'est qu'il y a un déséquilibre entre le fret routier et le fret ferroviaire. C'est sur cela qu'il faut qu'aujourd'hui on réfléchisse, et c'est dans ce sens que l'on doit aller dans le débat, ce qui m'amène à rejoindre tout à la fois, Monsieur HURMIC, comme Monsieur ROSSIGNOL-PUECH. Ce n'est pas une vision qu'écologiste, c'est une vision qui a l'objectif de réduire les transports routiers pour favoriser les transports décarbonés comme le fret. Donc, il me semble que sur ces questions-là, il faut que l'on continue à en débattre.

Je termine sur le fameux barreau. Alors, Monsieur CAZENAVE n'est pas non plus dans la salle, mais je donne mon opinion. Sur le barreau, je ne partage pas cette proposition, parce que je pense que l'on n'a pas suffisamment travaillé sur le réaménagement du territoire à partir du fret ferroviaire. Soyons clairs, aujourd'hui, on parle d'utilisation des camions parce que c'est plus facile, c'est plus adapté aux besoins. Quels besoins d'ailleurs ? Mais aujourd'hui, si on relocalise les productions agricoles, si on relocalise les productions industrielles, on aura moins besoin de camions sur les routes. L'aménagement du territoire pose donc aussi ces questions, c'est pour cela que je pense qu'aujourd'hui le barreau n'est pas une réponse. Excusez-moi, je suis synthétique, mais il y a tellement de choses qui ont été dites, qui étaient très intéressantes que j'en reste là.

Applaudissements.

M. le Président Alain ANZIANI : Je vous signale que le Maire du Grand Périgueux qui est communiste est pour les barreaux, mais vous réglerez la question entre vous.

Je lance le vote. Merci. Le vote est terminé. 95 votants, 92 pour, 2 abstentions, 1 contre. La délibération est adoptée.

Majorité
Abstention : Monsieur DELPEYRAT,
Monsieur POUTOU
Contre : Monsieur MORISSET

Délibération suivante.

Jean-Baptiste THONY : Merci, Monsieur le Président. Délibération n°69, dans la délégation toujours de Madame MELLIER : Enseignement des concertations du RER métropolitain pour les Maîtres d'ouvrage et Partenaires du projet Communication au Conseil.

Mme MELLIER

(n°69) Enseignements des concertations du RER métropolitain pour les Maîtres d'ouvrage et Partenaires du projet - Communication au Conseil

Madame Claude MELLIER présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui souhaite la parole ? Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, très rapidement, puisque nous avons déjà largement évoqué ce sujet de la délibération précédente. Il y a un des sujets que l'on a peut-être un peu moins évoqué qui ressort nettement de la concertation, mais je sais que plusieurs partenaires y travaillent, c'est la billettique commune. Je crois que c'est aujourd'hui le sujet. Elle est expérimentée aujourd'hui entre Parempuyre, Blanquefort, etc. jusqu'à Pessac ou la gare Saint-Jean. Il faut aller plus loin sur les autres lignes, parce que l'on sent bien que c'est un frein de la part des usagers. Je sais qu'il y a une discussion actuellement entre le Conseil régional et notre établissement de façon à trouver un *modus vivendi* qui, comme toujours, est financier puisqu'il y a des volumes financiers qui sont non négligeables. Il faut avancer là-dessus, tout en lançant quand même la piste à la réflexion pour que l'on ait une tarification commune sur le PTU (Périmètre de transport urbain), à la Métropole ce qui me semble tout à fait normal. Se posera quand même la question, puisque ce RER girondin va au-delà des limites de la Métropole, de la tarification au-delà de la Métropole. C'est quelque chose qu'il faudra voir. Est-ce que l'on paie le même tarif dans ce RER qui va jusqu'à la Pointe-de-Grave que jusqu'à Parempuyre ? C'est une vraie question qui se pose là-dessus. Est-ce qu'il y aura à l'image de ce qui se fait à Paris avec des zones ou des choses comme cela. Il faudra quand même que l'on regarde de près cette tarification. C'est certes le RER girondin, mais la tarification ne peut pas être uniquement la même à l'intérieur de la Métropole et au-delà de la Métropole, ce qui poserait un vrai problème économique.

M. le Président Alain ANZIANI : Je réponds tout de suite. D'abord, cette question de tarification commune est très importante. Je m'y suis beaucoup employé, et ce n'est pas simple parce que derrière, il y a en fait des questions techniques et financières également difficiles à résoudre, mais on a trouvé un accord avec la Région. Cela rentrera donc en vigueur en principe à l'automne.

Sur la deuxième partie de votre question, pour l'instant, la tarification unique

fonctionnera uniquement dans le périmètre de notre RER métropolitain.

M. Marc MORISSET : Merci, Monsieur le Président. Je vais d'abord aborder les remerciements auprès des garants, parce qu'il y a eu un gros travail qui a été fait sur deux mois et qu'ils ont poussé à ce qu'il y ait un peu plus encore de temps pour faire de la concertation, parce que l'on sentait une pression de l'État vis-à-vis de la Région pour apparemment ne faire cela qu'en un mois, si je me souviens, certains débats. Aujourd'hui, on est dans une solution d'essayer de faire de cet outil de la délibération quelque chose qui valide ce qui a été dit à plusieurs reprises, et même répondu à plusieurs reprises, par la Région et la SNCF avec beaucoup de copier et coller, c'est-à-dire que l'on peut surtout lire dans ces 230 pages que la position de la SNCF est assez dure à faire évoluer.

Pour revenir sur les compétences de la Métropole, on sent qu'il y a un dossier qui émerge, qui avance, c'est Talence-Médoquine, bien sûr. Il y a une volonté forte d'essayer de faire quelque chose de cohérent vis-à-vis de cela, mais encore une fois on peut se poser des questions. On peut se poser la question qu'il y a une forme de discrimination entre le semi-direct qui arrive du Nord-est, c'est-à-dire sur la gare de Cenon qui dessert tout ce qui est semi-direct, c'est-à-dire Angoulême, Brive, Périgueux, et puis Limoges, par exemple, et on va se retrouver avec une forme de discrimination sur le Quadrant Sud-Ouest. Sur le Quadrant Sud-Ouest aujourd'hui, il y a un pôle qui pourrait être très sensible justement autour de Talence-Médoquine qui est le CHU (Centre hospitalier universitaire) et la desserte vers les universités. Donc, il y a une véritable logique à essayer de faire quelque chose de cohérent pour tous les habitants du Béarn et du Pays basque à rejoindre finalement de façon cohérente le Sud-Ouest de Bordeaux. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'encore une fois, on peut se poser la question de la volonté politique. À Pessac et Fature, on a des quais qui ont été rallongés pour recevoir les semi-directs arrivant de ces deux zones que j'ai évoquées, et puis finalement, cela ne peut pas s'arrêter sur Talence-Médoquine. Donc, encore une fois, ce pôle-là, Talence-Médoquine devait être justement une logique intermodale, beaucoup plus régionale d'abord, et ensuite, avec une véritable logique de desservir et d'être utile à la population qui aimerait rejoindre les universités et le CHU. Cela veut dire que l'on est aussi sur un nœud qui va vers le nord, c'est-à-dire que l'on va vers le Médoc. Donc, il y a quelque chose à véritablement travailler pour faire en sorte que ce Talence-Médoquine qui est facilement aménageable, qui a des possibilités d'extension, puisse ne pas se retrouver dans cette logique de discrimination, comme le sont aujourd'hui les quais de Pessac où on a juste à côté, à quelques kilomètres, les trains semi-directs qui peuvent s'arrêter du Sud-Ouest. De ce côté-là, je pense qu'il faudra y travailler à terme pour que cette logique de l'enseignement au travers de ces concertations soit réellement prise en compte, parce que là on est vraiment dans une forme de posture de dire non à Bordeaux Métropole, c'est-à-dire que l'État et la SNCF disent non pour l'instant à Bordeaux Métropole, avec des supputations à dire que : « demain, si on a des financements, si vous voulez bien qu'on le fasse, on le fera ». Mais pour l'instant, c'est un nœud politique fort de la Région à dire non à ce que Talence-Médoquine soit un véritable pôle régional multimodal.

Merci de votre écoute.

M. le Président Alain ANZIANI : Monsieur SALLABERRY.

M. Emmanuel SALLABERRY : Selon le proverbe consacré, je n'avais pas prévu de parler, mais après autant de bêtises sur Talence-Médoquine, je me dois de réagir. D'abord, je veux souligner, mon cher collègue, le très bon travail qui a été mené, et je

l'ai déjà dit auprès de Madame la Vice-présidente, auprès de Talence, sur le côté spécifique de Talence-Médoquine. Vous dites que c'est facile à aménager, je ne sais pas si vous connaissez le site, mais c'est tout le contraire. La gare de Talence-Médoquine est très encaissée par rapport au R0. Cela pose beaucoup de problématiques en matière d'accessibilité. C'est tellement complexe que les quatre quais ne seront même pas les uns en face des autres. Vous semblez oublier, mon cher collègue, qu'il manque deux quais sur quatre. Il faut les construire, ils n'existent pas. Vous semblez oublier, mon cher collègue, que cela fait 77 ans que la gare est fermée au trafic voyageur, et que si c'était simple, s'il suffisait de quelques millions d'euros, cela fait longtemps que cela aurait été fait. Je veux dire et m'inscrire vraiment en faux, j'avais l'habitude de vos propos sur tout un tas de choses y compris sur les conflits internationaux et sur les vaccins, mais là, la gare de Talence-Médoquine est un pôle multimodal d'échanges, mais n'a pas vocation à concurrencer la gare Saint-Jean ou la gare de Pessac, non pas en se disant que l'on est moins bien que les autres, mais que tout simplement créer autant de pôles à deux minutes en train les uns des autres n'a pas de sens. Ce n'est pas une question de volonté politique, c'est aussi une question de solidarité territoriale. Les semi-directs dont vous parlez, collègue, sont aussi des gens qui ont besoin d'arriver à Bordeaux, sans non plus faire un arrêt auprès de toutes les gares qu'ils rencontreront entre Bayonne, par exemple, et Bordeaux Saint-Jean.

Le travail qui est mené par les équipes de Bordeaux Métropole pour faire coïncider le BHNS, bus express, je ne sais pas quel sera le nom finalement choisi, est un travail remarquable, complexe et va permettre de faire émerger la deuxième ou troisième plus grande gare de l'agglomération. On disputera ce titre auprès de Cenon, mais tant que l'on va vers le haut, tant mieux si jamais on est capables d'être en faveur des habitants. Aujourd'hui, c'est un vrai maillon manquant. Cela va vraiment transformer la voiture en mobilité douce, avec aussi une vraie réalité que vous semblez oublier, c'est le caractère social de beaucoup d'étudiants qui ne peuvent plus aujourd'hui se loger dans l'agglomération. Leur offrir une gare à Talence-Médoquine rapidement, c'est aussi faire une œuvre sociale pour les habitants qui ne peuvent pas se loger au sein de la Métropole. Donc, n'allons pas agiter des craintes. N'allons surtout pas faire passer le message que le projet de Talence-Médoquine est un projet a minima. C'est un bon projet concerté aussi avec des riverains que vous semblez oublier, qui ont une gare aujourd'hui et qui peuvent être légitimement inquiets demain d'avoir un trafic qui ne correspond pas à ce qu'ils ont aujourd'hui. Je vous invite donc à faire preuve de beaucoup de retenue quand vous parlez de territoires que vous méconnaissiez, en tout cas, sur cette délibération et sur cette halte qui, je l'espère, réouvrira en 2025, et je sais Monsieur le Président, et je vous remercie à nouveau, ainsi que le Président BOBET et le Président Alain ROUSSET, qui ont beaucoup œuvré pour que beaucoup de dialogues et beaucoup de vides et de creux que l'on a entendu depuis des années, puissent enfin se transformer en réalité avec les équipes de Bordeaux Métropole et de SNCF réseau.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Je ne vais pas rajouter beaucoup de choses. Tout a été dit tout à l'heure. Il est vrai qu'il y a eu une participation très importante de la population au fur et à mesure qu'elle se tenait, il y avait un apport toujours supplémentaire et sur les trois lignes. Il y a vraiment eu une contribution importante de la population. Concernant la Médoquine, je ne reviens pas sur ce qu'a dit Monsieur SALLABERRY. Effectivement, cela a été une réunion avec un apport important de la population locale. Il y a donc adhésion de la population sur l'ouverture de la Médoquine, mais partout il y a eu une large participation, et on sent qu'il y a une attente importante. Sur quoi ? Sur

l'élargissement du périmètre, je l'ai dit tout à l'heure. Il faut penser à tous ceux qui pensent qu'il faut aller au-delà de Libourne, il faut aller vers Coutras, il faut aller au-delà de Langon, il faut aller plus loin que Macau. Il y a des demandes qui prouvent bien qu'il y a des attentes autour du ferroviaire, mais cela, encore une fois, cela fait l'objet de débats et de discussions sur des choix politiques que nous prendrons avec les collectivités concernées.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Il n'y a pas de vote. C'est une communication. Donc, on peut passer à la délibération suivante.

Communication effectuée

M. Baptiste MAURIN : Délibération n°78, dans la délégation de Madame DE FRANÇOIS : Évolution des tarifs du réseau TBM en lien avec le nouveau contrat de concession de service public des transports de Bordeaux Métropole – Décision – Autorisation.

Mme DE FRANÇOIS

(n°78) Evolution des tarifs du réseau TBM en lien avec le nouveau contrat de concession de service public des transports de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Madame Béatrice DE FRANÇOIS présente le dossier.

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

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, Madame la Vice-présidente, mes chers collègues, c'est vrai qu'il existe aujourd'hui une sorte de consensus sur l'augmentation des tarifs pour une raison assez simple, c'est que vous l'avez dit le coût de l'énergie qu'elle soit électrique pour les tramways, qu'elle soit du gaz pour la plupart des véhicules, qu'elle soit du diesel pour le peu qui reste, nécessite aujourd'hui d'adapter ces tarifs. Je rappelle d'ailleurs que sur la mandature précédente, nous l'avons fait de manière très régulière avec un chiffre de 3%. Cette fois-ci c'est 3,2%. J'ai envie de vous dire que nous sommes dans une sorte de continuité, même s'il n'était peut-être pas de bon ton d'augmenter les tarifs en 2020 quand il n'y avait pas de passagers. Cela, tout le monde l'a bien compris. Cette hausse me semble donc inéluctable et nécessaire. La grille tarifaire évolue avec plutôt de bonnes nouvelles, les demandes qui existaient depuis de nombreuses années sont satisfaites. Je pense notamment à la possibilité qui sera ouverte aujourd'hui de stationner plus de 24 heures son véhicule dans les parcs relais. Cela répond vraiment à une demande pour des gens qui peuvent laisser leur voiture dans ces parcs relais et prendre le train à certaines extrémités. Je pense que c'est plutôt une bonne nouvelle.

Quelques adaptations, le fait que l'on paie plus cher le billet dans le bus que sur le quai ou que chez un débiteur, cela me semble aussi une bonne nouvelle. D'ailleurs, je rappelle que le BHNS, lui, ne verra pas de distribution de titres à l'intérieur, puisqu'il n'y a pas de vente à bord, mais il y aura des distributeurs de titres. Tout cela est plutôt intéressant et se féliciter qu'après une mise en œuvre assez compliquée, la tarification solidaire fonctionne et je crois que l'on peut être satisfait.

Juste dire quand même que je sais que certains ici ou ailleurs rêvent d'un réseau gratuit sans tarification. Alors, le rêve est permis dans ce monde, et heureusement, je ne pense pas que cela soit une bonne idée, et si vous me le permettez, au-delà de la perte de recettes qui n'est pas que la seule raison, la hausse aujourd'hui de fréquentation qui serait devant nous, nous obligerait à acheter du matériel, des tramways, des bus. On ne sait pas où on les stockerait, mais qu'il faudrait acheter, parce qu'invariablement plus de voyageurs, les lignes sont pour certaines déjà pleines. Certaines agglomérations, et pour parler de celles qui sont à côté de nous, ont mis en place ces tarifications gratuites, parce qu'il n'y avait pas de passagers. Le rapport recettes sur dépenses qui est aujourd'hui certainement ici autour de 30% est dans ces villes autour de 4 ou 5%. Quand le bus est vide, vous pouvez le remplir, mais quand il est plein, il faudra mettre un deuxième derrière pour pouvoir le remplir. Alors, une estimation avait été faite en son temps, je crois en 2018 ou en 2019. Pour commencer, il fallait mettre sur la table 300 millions d'euros, une paille, comme dirait Jean TOUZEAU, mais c'est pour rire, cela va te suivre, Jean...

Le réseau va nous être présenté tant mieux parce que, mes chers collègues, nous sommes un petit peu les agents revendeurs de ce réseau. Chacun dans les réunions qui sont les nôtres auprès de nos administrés ou dans d'autres communes, si on est informé de ce réseau au-delà de notre simple commune, on pourra mieux le vendre, on pourra mieux l'expliquer aux autres personnes et de ce fait, devenir des agents de renseignements par rapport à cela. J'estime donc qu'il est temps, mais vraiment temps de pouvoir nous informer et y compris pour les communes qui le demandent, faire des réunions de concertation à l'intérieur des communes, parce que là où il y a de vrais changements cela me paraît nécessaire.

Une des propositions que j'ai faites, la tarification des transports scolaires, a été retenue, je ne vais donc pas aller dire le contraire. Cela va demander aussi une explication, parce qu'il y avait quasiment 28 tarifs. On va passer à un seul. Pour cela au moins, cela mérite de la clarification, mais cela demandera aussi de l'explication, je fais partie des communes où il va y avoir un gros changement, je l'ai dit, ceux qui payaient le moins cher vont payer plus cher, et ceux qui payaient le plus cher, vont payer moins cher. C'est un peu à l'inverse de ce qui se fera. Le CCAS (Centre communal d'action sociale) prendra donc sa part et c'est normal, il n'y a pas de souci de ce côté-là. C'est pour cela que j'ai demandé, et elle a été acceptée, une réunion de concertation pour pouvoir expliquer aux parents pourquoi tout cela va changer.

Comme toujours, une explication me semble nécessaire. Il y a une vraie difficulté, c'est que dans nos communes, on est plutôt sur des catégories et des quotients qui sont à base des impôts, et à Bordeaux Métropole on est sur le coefficient CAF (Caisse d'allocations familiales). C'est quand même une différence de revenus. Je rappelle que pour les familles les plus en difficulté, la part de la CAF dans leur revenu est quand même non négligeable. Cela mériterait peut-être un jour de se pencher sur la question, mais je sais qu'il y a un Comité de pilotage qui se réunit sur la tarification solidaire. Ce sera peut-être l'occasion de regarder quelle différence il pourrait y avoir. Excusez-moi d'avoir dépassé de 26 secondes.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci, Monsieur ESCOTS.

M. Olivier ESCOTS : Merci, Monsieur le Président, mes chers collègues. Sur ce type de délibérations, notre groupe a régulièrement voté contre au sein de cet hémicycle, mais aujourd'hui, nous allons nous abstenir car nous sommes conscients du travail accompli et qui nous est présenté dans cette délibération avec cette évolution des tarifs

du réseau TBM. Nous pensons également que la démarche aurait pu aller plus loin.

Sur les points de satisfaction, nous sommes satisfaits que dès à présent sans attendre son bilan, la tarification solidaire des transports ne soit plus seulement appliquée au Pass mensuel, mais bien à l'ensemble des Pass et donc aux abonnements annuels. Cela pourrait paraître anecdotique, mais pour beaucoup d'usagers c'est une réelle avancée principalement pour les enfants, les jeunes qui étaient pénalisés par une application de la tarification uniquement sur les abonnements mensuels. Nous alertons tout de même sur l'augmentation du titre 10 voyages à tarif réduit, car même si ce dernier est considéré sur les retours que nous avons eus, comme un décrochage par rapport à la moyenne d'autres réseaux français, ce tarif reste lié à la tarification solidaire, notamment pour les personnes en situation de handicap.

Concernant la tarification solidaire, nous attendons, nous aussi, de manière très attentive le bilan qui nous sera prochainement présenté, et attendons avec beaucoup d'intérêt les propositions d'évolution possibles du dispositif.

Une autre satisfaction dans cette délibération porte sur les enjeux autour du dispositif Mobibus, notre groupe avait déjà alerté à plusieurs reprises sur Mobibus. Alors, certes, aujourd'hui, le compte n'y est pas encore tant sur la qualité du service que sur le coût pour les usagers, mais nous avons travaillé dernièrement avec Madame la Vice-présidente, avec les services, avec une association sur ce sujet. Nous sommes à la fois satisfaits des améliorations aujourd'hui et de celles que nous avons envisagées lors de cette réunion de travail.

Cependant, comme vous le savez, nous ne pourrions pas nous satisfaire de ce qui est présenté, car notre groupe attend bien plus qu'une nouvelle gamme tarifaire sur un besoin essentiel qui est celui de la mobilité. Nous sommes sur le point de mettre en place dans notre Métropole une zone à faible émission. Sur la ZFE, on va insister dessus, une des réponses primordiales n'est pas seulement celle des parcs relais, mais bien l'ensemble de la chaîne de report modal le plus massif possible sur l'ensemble du réseau TBM. Et pour nous, l'enjeu le plus essentiel que nous portons, c'est la gratuité des transports. On a déjà eu l'intervention de Monsieur DUPRAT sur ce sujet, on entend les réponses qui restent réductrices. La gratuité ne veut pas dire que cela n'a pas un coût pour les citoyens et les citoyennes. La gratuité que nous portons repose sur une logique simple, celle de l'impôt, c'est-à-dire un prélèvement corrélé aux ressources des personnes physiques ou morales avant de subvenir aux charges publiques.

Le secteur des transports est aujourd'hui le premier secteur émetteur de carbone en France dont notre dérèglement climatique est une conséquence directe. À cela s'ajoute l'enjeu de santé publique. Le transport est un des principaux émetteurs de polluants atmosphériques et les déplacements occupent une place prépondérante dans nos quotidiens, cela a été évoqué tout à l'heure dans un premier débat. Et les Français consacrent plus d'une heure par jour et 15% de leurs revenus pour se déplacer. Dans ce contexte, nous défendons le droit à la mobilité comme moyen d'émancipation fondamentale de toutes et tous et quel que soit leur niveau de revenus ou quel que soit leur lieu d'habitation.

Pour nous, la mobilité a deux objectifs : répondre au besoin social et environnemental, donc se déplacer sans polluer. Pour nous, les réponses à l'urgence environnementale se doivent de conjuguer social, écologie, fin du monde, fin du mois, même combat. Atteindre la neutralité carbone implique une augmentation très forte du nombre de déplacements en transport collectif. Cela doit évidemment être le cas dans les villes. Donc, les élus communistes là où ils siègent ont souvent été à l'origine d'une mise en place de gratuité totale ou partielle, comme à Clermont-Ferrand, Nancy, Montpellier. Il

serait intéressant d'ailleurs que l'on se rapproche de la Métropole de Montpellier qui sera la première grande Métropole européenne à mettre en œuvre la gratuité totale en fin d'année 2023. Il est temps pour nous d'étudier sérieusement cette proposition d'avenir. Le coût de cette mesure à l'échelle nationale est de 7 milliards d'euros par an. Il peut tout à fait être financé par une augmentation des versements mobilité, en particulier le versement demandé aux grandes entreprises. C'est parce que nous sommes convaincus que ce projet politique est essentiel pour l'avenir de notre Métropole, qu'aujourd'hui nous allons nous abstenir sur cette délibération. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame RAMI.

Mme Isabelle RAMI : Bonjour Monsieur le Président, chers collègues. J'interviens pour le groupe des élus écologistes et solidarité, pour expliquer pourquoi nous voterons pour ces nouveaux tarifs, car il est essentiel d'être transparents envers les usagers et les habitants de notre Métropole sur ce choix.

Nous portons un projet de mobilité ambitieux dans lequel les services de TBM ont toute leur place. C'est pourquoi nous devons investir pour mener à bien un meilleur maillage du territoire par de nouvelles lignes, des extensions, une meilleure fréquence des transports, une meilleure desserte de toute l'agglomération et un meilleur développement des modes alternatifs par une stratégie d'inter modalités qui offrent de nouvelles possibilités dans des parcours quotidiens et occasionnels. Ces investissements ont un coût et nous devons les assumer, c'est parce que nous défendons un service performant que nous l'acceptons, et c'est parce que nous voulons offrir toujours une meilleure mobilité durable que nous l'assumons.

Dans cette délibération, nous portons de nouveaux services pour permettre le développement de la complémentarité des modes de déplacement. Ainsi, nous allons adopter une offre diverse avec une modernisation du service VCub et une intégration de l'utilisation du service VCub mécanique dans les Pass annuels, une location longue durée des vélos à assistance électrique, un développement du stationnement sécurisé pour les vélos, de nouveaux services de transport à la demande et un nouveau titre de transport Mobibus et autonomie, et également une politique incitative pour les parcs relais. Je me félicite que nous soyons capables de développer cette offre et j'espère que tous les habitants pourront s'en saisir et en profiter.

Enfin, je tiens à souligner que l'augmentation des titres individuels et des abonnements, cela a été dit, autour de 3% en moyenne, n'est acceptable que parce que nous portons la tarification solidaire en parallèle. Il paraîtrait inconcevable de limiter l'accès aux plus précaires aux transports en commun. C'est un bouclier contre l'inflation pour ceux qui peuvent le moins se le permettre, et c'est ce qui nous permet aujourd'hui de les protéger.

Je vous remercie.

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

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, Madame la Vice-présidente, mes chers collègues, ma prise de parole se bornera à évoquer simplement la question des tarifs des transports scolaires pour les collégiens en particulier alors que cette question est posée depuis que l'on sait que Keolis va reprendre la compétence là où elle était jusqu'à présent détenue par la Métropole, répartie sur les communes avec une compétence

tarifaire qui a été donnée et qui était laissée à la libre appréciation des communes. Alors que nous savons que cette évolution arrive depuis la signature du contrat mi-2022, il a fallu attendre huit mois pour enfin obtenir une première réunion de concertation avec les communes.

Madame DE FRANÇOIS, Vice-présidente, vous n'avez même pas envisagé la simple possibilité de cette réunion de concertation, jusqu'à ce que j'insiste de manière très appuyée en Bureau métropolitain le 23 février dernier, au moment même où vous nous présentiez la première trame de ces tarifs. Ce n'est pas en Bureau que l'on débat de manière appuyée sur des aspects techniques. En Bureau, on vient pour valider les orientations politiques plus générales. Ce n'était pas le lieu de la négociation et de la concertation, mais fort heureusement, sur l'insistance, je remercie Monsieur le Président, vous avez finalement accepté qu'il y ait une réunion, et il n'y en a eu qu'une, qui a eu lieu le 2 mars. D'ailleurs, elle a abouti à ce que vous reteniez la proposition de Christophe DUPRAT comme il l'a rappelé tout à l'heure, c'est-à-dire il y a moins d'un mois.

Cette méthode tranche, selon moi, singulièrement avec le discours systématiquement mis en avant de concertation et de participation. C'est d'autant plus préjudiciable que le sujet est complexe, et je n'en minore pas la complexité. Je ne la mésestime pas. Passer de 28 systèmes de tarification à un seul système est complexe, et c'est justement parce qu'il est complexe qu'il aurait été particulièrement indispensable de pouvoir mettre à profit un temps relativement long, neuf mois depuis la signature du contrat maintenant, pour justement débattre de la manière dont on pouvait parvenir à la meilleure solution pour l'ensemble des communes. Une solution de ce type ne s'improvise pas, et, selon moi, elle se débat, elle se négocie et elle ne doit pas non plus s'imposer.

Pour Pessac, la solution qui a été trouvée et qui est contenue dans cette délibération est clairement insatisfaisante, puisque 92% des familles qui utilisent le transport scolaire pour leurs enfants collégiens, verront leur tarif augmenter, et pas qu'un peu. 78% des familles verront les tarifs augmentés de 72% et quelles sont ces familles ? On me dira des familles qui sans doute ne sont pas dans le besoin. Que l'on en juge à travers cet exemple : un couple au SMIC (Salaire minimum de croissance), et j'en avais fait part d'ailleurs aux membres du Bureau, cela n'a pas changé, un couple au SMIC avec deux enfants, sans autre forme de revenus ou d'allocations que les simples allocations familiales auxquelles ont droit des couples avec deux enfants mineurs, sera tarifé au maximum du tarif. Je rappelle 72% d'augmentation. Est-ce juste ? Est-ce raisonnable ? Je m'étonne d'ailleurs quand j'entends Madame RAMI parler au nom du groupe écologiste et les verts que cela ne vous émeuve pas plus, en tout cas sur cette situation pessacaise. Pour ma part, je ne pense pas que ce soit ni juste ni raisonnable. Cette absence de concertation se prolonge dans le flou qui entoure les circuits de desserte. Pour Pessac, j'ai reçu un courrier, Madame la Vice-présidente je vous en remercie, qui se veut rassurant sur ces circuits, puisque l'on avait neuf circuits, on devrait en avoir huit, un qui rassemble deux, mais je n'ai toujours pas eu la notification officielle de ces circuits, ce qui m'empêche d'avoir une prise de position que les parents légitimement inquiets puissent considérer comme crédible. Au moment où les familles vont se préoccuper des inscriptions pour la rentrée de septembre, nous n'avons toujours pas cette carte des circuits à leur offrir. Nous aurons un tarif à leur offrir, mais pas le circuit. C'est quand même assez singulier. C'est la raison pour laquelle dans ce que je peux considérer comme des erreurs de méthode et dont je ne comprends pas la raison, parce qu'il aurait été tellement simple de pouvoir se réunir pour aboutir sans doute à un compromis, mais qui aurait été plus facilement acceptable parce qu'il aurait été débattu.

Pour tout cela, les élus pessacais et la majorité voteront contre ces tarifs et contre la délibération qui les porte.
Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci.

M. Philippe POUTOU : On constate et on apprécie la volonté de limiter les augmentations de tarifs, et il y a même des tarifs qui n'augmentent pas du tout, mais on n'est quand même pas d'accord avec les augmentations qu'il y a, même si ces augmentations peuvent être considérées comme faibles. Faibles, c'est très relatif, puisque dans la période actuelle d'inflation autour de 23%, d'après ce que j'ai compris là depuis juin dernier, cela veut dire que de partout cela augmente beaucoup et que cela pose le problème aussi d'avoir une politique volontariste de geler ou d'empêcher les augmentations dans ces cas-là. Donc, nous, on pense que c'est largement possible d'empêcher toute forme d'augmentation. Cela voudrait dire certainement prendre un petit peu ou rogner un petit peu sur les bénéfices de Keolis. Je pense qu'il y a plusieurs millions qui seraient à disposition pour assurer peut-être un maintien de ces tarifs-là, mais nous ne sommes pas seulement opposés à cette idée d'augmentation. Nous tenons aussi à reposer le problème de la gratuité des transports publics. On sait qu'on est en désaccord profond sur cette question-là, un désaccord de principe. Mais quand vous parlez des augmentations, que vous les justifiez en prenant en compte des augmentations dans d'autres communes, on pourrait aussi avoir pour références les tentatives de mise en place de gratuité des transports dans d'autres communes et dans d'autres agglomérations qui sont parfois importantes comme Montpellier. Cela montre que la discussion peut avoir lieu et que peut-être qu'à un moment donné ou à un autre, cela viendra ici aussi, parce que c'est vrai que cela paraît être des logiques à la fois qui répondent à des problèmes sociaux et des problèmes environnementaux, même s'il y a toujours des polémiques là-dessus, est-ce que ce sont vraiment des réponses à des questions environnementales ? En tout cas, cela paraît très cohérent et très rationnel de pouvoir aller vers la gratuité des transports. C'est un aspect qui nous semble important.

Un autre aspect important, c'est la question de la prise en charge par Keolis des transports scolaires. On n'est pas d'accord avec cela. D'abord parce qu'il y a des municipalités qui assuraient ce transport et même parfois gratuitement, et là, cela veut dire que cela va se transformer par des services payants même si, de ce que j'ai compris, la différence ne sera pas forcément énorme, mais encore une fois, comment on peut justifier de passer d'un service gratuit à un service payant ? Et comment on peut passer d'un service public municipal à un service DSP ? On n'est pas d'accord avec tout cela, mais on pense qu'au contraire, il faut favoriser et renforcer les services publics de transport, et ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour toutes ces raisons-là, nous votons contre la délibération.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Simplement, dans la Métropole, cela ne peut pas être un service municipal. C'est forcément un service métropolitain.

M. Sébastien SAINT-PASTEUR : Merci. Monsieur le Président, chers collègues. Je souhaite également intervenir sur le volet du transport scolaire. Je ne sais pas si la question de l'évolution de la tarification et plus largement du dispositif a suscité beaucoup d'émoi dans les communes de la Métropole, mais cela a été le cas sur

Pessac. Il y a eu beaucoup de questionnements de la part des parents d'élèves notamment, voire des inquiétudes. Ce service, à Pessac tout du moins, a été identifié comme utile, accessible. Il existe de longue date, et il permet la desserte de trois collèges à travers neuf villes. Ce service bien identifié, lisible pour les usagers, est, cela a été évoqué, beaucoup plus complexe quand on regarde les choses du point de vue métropolitain, plus complexe, plus hétérogène. La Métropole se trouvait, cela n'a pas été peut-être suffisamment souligné, dans une certaine forme d'obligation légale de modifier le dispositif et de s'interroger sur la façon dont il allait faire évoluer la situation. Si l'on regarde donc, par exemple, la seule tarification du service et c'est écrit dans la délibération, on voit qu'il y a une vingtaine de tarifs différents qui vont de la gratuité à 176 euros par an, avec des applications de seuils divers qui sont liées au quotient familial par exemple pour deux communes.

Face à cette contrainte, la loi, et cette nécessité d'évolution, une première esquisse, il faut le rappeler aussi, pouvait sembler-t'il laisser craindre le pire, je fais référence à un rapport du 10 décembre 2020, qui avait été présenté en conférence des maires et qui évoquait des suppressions de lignes massives (huit lignes sur neuf sur Pessac) et comme option d'alignement tarifaire le fait de se positionner au niveau du Pass jeune, donc une évolution massive pour reprendre l'exemple pessacais, pardon de prendre beaucoup celui-là, d'un passage de 58 à plus de 200 euros par mois. Heureusement, je tiens à remercier les collègues qui ont travaillé sur ce dossier, les choses ont évolué positivement. Avec la proposition actuelle, il y aura des évolutions positives pour les familles, il ne faut pas l'omettre, c'est le bénéficiaire de la tarification sociale, c'est l'utilisant aussi du réseau de transport à fréquence soutenue de façon alternative entre le spécifique scolaire et le réseau de transport classique. On sait bien que les heures de cours dans les collèges ne se positionnent pas en fonction des heures de transport, et qu'il est fréquent que les enfants, lorsqu'ils rentrent à leur domicile, utilisent le réseau TBM classique, et doivent donc utiliser des tickets de transport. Cela peut même être bénéficiaire pour ces personnes à partir d'une quinzaine, une vingtaine de trajets sur le réseau classique. Il y a aura donc des familles qui paieront plus cher, 58 à 100 euros, ce sont les 72% évoqués plutôt de hausse tarifaire que l'on peut ramener à un peu plus de 4 euros par mois sur les 10 mois d'utilisation du réseau de transport si on réfléchit en valeur absolue. Si l'on prend le cas de figure de Pessac une nouvelle fois, le jeu n'est donc pas à somme nulle, et il appartiendra à chaque commune de voir si ces évolutions leur permettent aussi de dégager des économies, et si elles souhaitent, le cas échéant, les redéployer pour amortir les hausses pour les familles concernées. Cela a été évoqué par notre collègue Monsieur DUPRAT, via le CCAS ou via des versements le cas échéant à des fonds sociaux. Les collèges en disposent pour qu'ils puissent accompagner les familles qui sont identifiables ou pas, puisque ce n'est pas toujours évident pour certaines qui sont en difficulté par rapport à ces évolutions tarifaires. Chacun fera donc ces calculs, et on doit avant tout se réjouir du maintien de l'offre de services, parce que Pessac attendait ces familles et l'inquiétude première des familles était qu'il y ait des suppressions de lignes. C'est déjà donc un premier point de satisfaction, je me permets de m'en faire l'écho. On pourra aussi se réjouir avec les familles qui bénéficieront d'une baisse du coût, soit parce qu'elles bénéficieront de la tarification solidaire, soit parce qu'elles ont une utilisation importante et donc cette possibilité de jumeler les deux dispositifs sera accueillie favorablement, mais il ne faut pas aussi éluder celles et ceux qui vont avoir des coûts plus importants. Certaines familles ont deux enfants scolarisés, voire trois dans les collèges. Cela peut donc représenter une somme non négligeable.

Néanmoins, si l'on prend l'ensemble de ces paramètres, on peut voir les choses comme étant plutôt positives, mais je me permets juste de relayer deux propositions auprès de Madame la Vice-présidente. La première, c'est que l'on puisse évoquer très rapidement ce sujet auprès des associations de parents d'élèves, parce qu'il n'y a pas qu'une

question d'évolution tarifaire, il y a aussi une question d'évolution de méthode. Ce n'est plus la commune qui sera l'interlocutrice des familles, mais le réseau TBM. Je pense que ce sera une relation plus simple et plus facile avec TBM, mais il n'empêche que ce sont des évolutions qui méritent d'être expliquées.

La deuxième, plutôt sur une évolution à moyen terme du dispositif ,c'est peut-être de pouvoir s'appuyer sur une association de parents d'élèves, non pas à court terme, mais dès à présent si la délibération est adoptée, ce que je souhaite évidemment, pour que l'on voit aussi comment les familles se sont appropriées les choses et quel est l'impact réel au-delà des chiffres et des simulations que nous pouvons faire aujourd'hui sur l'accès au transport, parce que cela permet aussi d'améliorer pour les enfants l'accessibilité sur le réseau classique.

Merci en tout cas du travail qui a été initié. À titre personnel, je voterai favorablement cette proposition.
Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur MARI.

Guillaume MARI : Je ne vais pas évoquer à nouveau ici l'absence de concertation avec les mairies sur l'évolution du tarif des transports des collégiens, des lycéens et la carence totale de communication vers les principaux concernés comme les collèges, les lycées, les parents, la municipalité, mêmes les élus, même ceux de votre majorité politique. Au mois de septembre dernier, vous disiez encore Madame la Vice-présidente, que l'augmentation des tarifs n'excéderait pas 2%, s'il devait y avoir une augmentation. Aujourd'hui, elle est de 3%. À l'heure où nous n'avons pas encore eu la présentation des tracés modifiés, stabilisés, vous nous expliquez qu'un besoin accru de sources de financement est nécessaire. Les recettes tarifaires devront jouer un rôle conséquent dans l'équilibre budgétaire, ce qui est normal, mais de quel équilibre parlons-nous ? Ce jour, la hausse des tarifs que vous nous présentez est la résultante de trois décisions : premièrement, l'absence d'augmentation des tarifs depuis 2020, deuxièmement, la mise en place de la tarification solidaire avec un Copil (Comité de pilotage) le 5 avril pour présentation des effets ayant un coût de 3 millions d'euros pour la Métropole. Le troisième point, l'augmentation de l'offre en 2023, tramways à l'aéroport, renforcement de l'offre avec le nouveau réseau dont les dates de mise en service ne sont pas spécifiées et donc pas à compter en année pleine, avec une hausse estimée de 30 millions d'euros du forfait de charges.

Cependant, à l'occasion de la délibération concernant la nouvelle DSP en juillet dernier, je terminais mon intervention orale en vous posant la question de sa soutenabilité financière. Nous constatons avec les éléments que nous avons à disposition un manque d'ambition sur le taux de couverture des charges par les recettes : 834 millions d'euros, soit 36,9% de couverture seulement et 36,1% en valeur nette comptable, amortissement non réalisé sur la durée de la concession, donc remboursement de la Métropole in fine.

Nous vous alertons alors, car nous semblions loin des 45 à 50% des autres grandes Métropoles telles que Strasbourg, par exemple, qui elles aussi pratiquent la tarification solidaire contrairement à ce que vous m'avez mis en avant dans votre réponse pour la justifier. Par conséquent, au-delà des détails de la tarification pratiquée par titre ou applicable au 1er juillet, quatre questions s'imposent à nous. Premièrement : pourriez-vous nous indiquer le taux moyen pondéré des augmentations proposées ? Pour rappel, selon l'article 37.2 du contrat, l'augmentation ne peut excéder un taux moyen ou égal à 2%. Cet article s'appelle « encadrement des hausses tarifaires décidées par le

concedant ». Deuxième question : quelles sont les recettes supplémentaires susceptibles d'être encaissées liées à ces augmentations tarifaires ? Quel est le montant théorique ? Troisième question : par rapport aux objectifs contractuels de recettes s'élevant au total à 81 037 492 euros, pouvez-vous nous indiquer dans quelle trajectoire s'inscrit actuellement le concessionnaire depuis le début de l'année ? En somme, est-ce atteignable avec ou sans cette augmentation ? Enfin, dernière question : quelle est l'incidence de cette augmentation sur le ratio recettes/dépenses ?

Merci pour vos éclaircissements sûrement à venir dont nous n'avons pas trouvé trace dans la commission.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame ROUX-LABAT.

Mme Karine ROUX-LABAT : Monsieur le Président, chers collègues, il est un peu étrange de voter une évolution des tarifs du réseau TBM, justifiée par les grandes avancées du nouveau réseau, avant même que ce nouveau réseau ait été présenté aux élus et alors même qu'une délibération sur le nouveau réseau avait été annoncée en Copil Schéma des mobilités le 15 décembre dernier par Madame la Vice-présidente. On nous a promis évidemment une présentation du nouveau réseau en commission intermédiaire, mais pourquoi vouloir réduire le débat à une simple présentation en commission. Les élus métropolitains qui sont délégués à la mobilité sont légitimes à apporter leur analyse globale du réseau, non seulement sur les tracés qui vont être proposés, mais également sur les fréquences dans les différentes communes. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci, Monsieur BOBET.

Patrick BOBET : Merci, Monsieur le Président. Je vais expliquer le vote contre des trois élus villenavais de notre groupe. Cela porte surtout sur les tarifs pour les parcs relais. Vous savez qu'à Villenave, il y a un très gros parc relais qui s'appelle Villenave-Pyrénées, bien sûr, qui est un des plus grands de l'agglomération. Il est situé surtout près d'un centre commercial. Il se trouve que beaucoup de véhicules, automobilistes en l'occurrence, entre 150 et 200, utilisent constamment les places de stationnement du centre commercial et non pas le P+R (Parcs Relais). Pour une raison toute simple, c'est pour des raisons financières, ils se retrouvent plus en faisant comme cela. Aujourd'hui, très clairement, ce qui est proposé, c'est quand même un abonnement de 10 tickets, un aller-retour avec stationnement hors parking relais coûte 2,90 euros, alors qu'avec un parc relais il coûte 3,50 euros, c'est-à-dire 0,60 euros d'écart, alors qu'il n'était même pas à 0,30 euros avec l'ancienne grille. Donc, vous vous apprêtez, me dit Patrick PUJOL, à dégrader la situation. C'est la raison pour laquelle les trois élus villenavais, Patrick PUJOL, Michel POIGNONEC et Christine BONNEFOY voteront contre cette proposition de délibération.

Merci de votre attention.

Intervention écrite groupe Métropole(s) Communes (élus villenavais)

Monsieur le Président, mes chers collègues,

Quelques mots sur cette nouvelle tarification des transports métropolitains.

Au-delà des tarifs mêmes de l'utilisation des différents modes de déplacement, mon propos sera consacré à vos propositions de tarifs pour l'utilisation des parcs relais, et

cela ne vous étonnera pas, et pour illustrer mon intervention, je prendrai l'exemple de celui situé en tête de ligne C au terminus Villenave Pyrénées, comme j'ai eu l'occasion de le faire lors de la commission conjointe Mobilités Infrastructures.

Afin de bloquer le plus de véhicules en intra rocade, ce parking avait été structuré de telle sorte à en être un des plus grands de l'agglomération. Passons le fait que depuis sa mise en service en février 2018, il n'a jamais été ouvert dans sa capacité totale, avec 1 seul niveau sur 4 offert depuis de longs mois.... Aujourd'hui, 2 niveaux sur 4 sont ouverts.

Mais ce sont aujourd'hui vos propositions tarifaires qui nous interpellent et qui nous semblent éloigner les utilisateurs du tram ou bus de ces parcs relais.

Le parc relai de Villenave Pyrénées est situé sur un centre commercial. Environ 150 à 200 véhicules utilisent les places du centre commercial pour se rendre vers la station de tramway, en délaissant le parc relai.

Laisser sa voiture pour prendre les transports, dans l'esprit c'est bien. Mais pas comme cela. Et pourquoi les utilisateurs délaissent le parc relai au profit des places du centre commercial ou des rues adjacentes ? Sans doute un peu par manque de civisme, c'est vrai, mais surtout car financièrement ils ne s'y retrouvent pas.

Nous avons alerté plusieurs fois et depuis plusieurs mois la métropole sur ce sujet. Pour être tout à fait sincère, ce constat était déjà fait sous l'ancienne mandature, mais sous la présidence de Christophe Duprat la situation s'était améliorée, mais votre proposition creuse à nouveau l'écart.

Avec l'abonnement 10 tickets, un A/R avec stationnement hors P+R coûtera 2,9 €, alors que pour un ticket seul A/R en utilisant le P+R il en coûtera 3,5 €, soit 0,60 € d'écart, lorsqu'il était de moins de 0,30 € sous l'ancienne grille tarifaire. Vous vous apprêtez donc à dégrader la situation.

Si on voulait inciter les utilisateurs de transports à fuir les parcs relais, on ne s'y prendrait pas autrement. A l'heure où le nouveau réseau renforce le rôle intermodal du parc relai Villenave Pyrénées, et c'est une bonne chose, à l'heure où la mise en place de la ZFE intra rocade approche, c'est un bien mauvais signal envoyé au report vers les parcs relais.

Les 3 élus Villenavais du Groupe Métropole(s) Communes voteront contre cette délibération car aucune prise en compte de nos remarques n'a été effective. Nous sommes pour l'encouragement à l'utilisation des P+R, ils ont été construits pour cela et nous demandons à ce que les travaux nécessaires à son utilisation à capacité initiale prévue soit réelle. Merci de votre écoute.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame CURVALE.

Mme Laure CURVALE : Monsieur le Président, chers collègues, c'est un rapport qui ne concerne pas que Pessac et chaque commune prise séparément. En tant qu'élus métropolitains, il faut que nous en ayons bien conscience et ne pas forcément jouer la carte strictement communale. Pour autant, je rejoins des propos que des élus pessacais ont pu exprimer par rapport aux lignes de transport concernant les collèges. D'autant plus que plusieurs lignes concernent un des collèges, le collège Alouette où je siége non pas comme Conseillère métropolitaine, mais comme représentante du Département. Je regrette vraiment qu'à l'heure actuelle je sois dans l'incapacité la plus complète de pouvoir expliquer aux parents d'élèves quelles lignes vont être fusionnées, si je laisse de côté les débats sur les tarifs et leur progression pour lesquels il y a eu à un ensemble d'explications apportées. J'appuie vivement la demande de mon collègue Sébastien SAINT-PASTEUR qu'à l'avenir les parents notamment soient associés davantage, et si possible les élus départementaux et les élus locaux.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. On va terminer par Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : J'ai demandé l'autorisation de réintervenir, puisque j'ai oublié de lire une petite note. Non, ce n'est pas à proprement parler du comité scientifique. C'étaient des camarades syndicalistes qui travaillent à Keolis et notamment tant que j'y suis des anciens collègues de FORD, parce que dans les reclassements il y a plus de 20 collègues de FORD qui ont été embauchés pour conduire des trams et des bus. J'ai un peu de relations. C'est un petit mot qu'ils tenaient à dire, et si je ne l'avais pas lu, je crois que je me serais fait gronder. Merci pour cette autorisation de l'intervention : « Le contrat DSP a été reconduit alors que la situation du réseau était catastrophique en fin de contrat, les bus en feu, les pannes à répétition, etc. Il est clair que les syndicats n'ont pas été ni entendus ni écoutés sur leurs conditions de travail dans TOUS LES SERVICES (en majuscule). Le travail à flux tendu dans tous les domaines ne permet pas de rendre un service public de qualité aux usagers et que dire du gel des salaires depuis l'arrivée de Keolis. Cela s'est traduit par un mouvement de grève massif de tout le personnel qui n'est pas passé inaperçu aux yeux des usagers et de la Métropole. Il a fallu l'intervention de la Métropole pour que les salariés obtiennent de grosses miettes, la Direction restant sourde aux revendications salariales malgré le contrat historique de 2,200 milliards d'euros obtenus. En clair, il y a besoin que la Métropole se mêle plus des conditions de travail et d'emploi, plus des besoins en recrutement et en formation, en s'assurant que des moyens soient effectivement mis pour améliorer le service rendu aux usagers. »
Fin de note.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Merci, Monsieur le Président. Beaucoup de choses ont été dites. C'est vrai que c'est un moment important pour notre réseau et pour la Métropole. Je crois qu'il y a plusieurs choses. Il ne faut pas confondre concertation et information. La concertation a eu lieu avant la construction du cahier des charges. Toutes les communes, sans exception, ont été interrogées et toutes les demandes des communes ont été jointes dans le cahier des charges, pour que les candidats puissent s'exprimer et construire leur réseau en fonction de ces demandes. Là-dessus, un candidat a été choisi effectivement au mois de juillet avec un réseau bien précis. Il y a eu ensuite avec les services qui m'ont accompagné le tour des 28 communes, une par une, pour à la marge voir si on pouvait faire des améliorations de ce réseau, ce qui a été fait. Ensuite, il y a eu des échanges entre les services et les services des villes et des courriers ont été adressés à chaque maire pour dire ce qui avait pu ou non être retenu pour le mois de septembre, en sachant que ce n'est qu'un début, comme je l'ai dit tout à l'heure, puisque le réseau en 2025 et en 2027 verra d'autres améliorations. Là, nous parlons de septembre 2023.

Ensuite, quand on parle d'information, effectivement il va falloir de l'information, et je vous ai répondu qu'il y aurait de l'information, mais pour faire de l'information, il fallait que le réseau soit complètement affiné, et surtout mis sur des cartes lisibles par tout le monde, et que le schéma de communication soit aussi disponible quand nous allons lancer ce réseau. C'est ce qui a été fait. Cela prend du temps. C'est un énorme service qui a été fait entre les services de la Métropole, je le redis encore, énorme service, et franchement, ils sont à l'écoute et souvent très patients. C'est aussi un service qui a été fait en commun avec notre délégataire qui est Keolis.

Concernant les deux ou trois remarques, je remercie Christophe DUPRAT qui, lui,

connaît particulièrement bien le dossier, et c'est vrai que nous sommes non pas à 30% de recettes sur dépenses, mais sur le contrat normalement nous devrions atteindre les 37%. Pourquoi le coefficient CAF ? Tout simplement parce que pour les familles, il est plus intéressant. C'est pour cela qu'il a été choisi par la Métropole.

Olivier ESCOTS, on travaille bien ensemble, mais il t'a peut-être échappé que dans le dossier concernant la tarification annuelle, ce que nous allons voter, c'est sur le Pass annuel que la tarification peut s'appliquer. Peut-être que vous allez voter la délibération en définitive. C'est dedans.

Monsieur RAYNAL, il y avait un tarif unique sur votre commune qui était de 54,95 euros, et les derniers chiffres que nous avons, c'était 548 usagers, ce qui vous donnait à régler une somme assez importante que vous pouvez peut-être aujourd'hui, si certaines familles sont un peu trop impactées à votre goût, répartir aussi pour aider ces familles-là, mais ne pas oublier que sur le tarif scolaire, la tarification solidaire s'applique également.

Monsieur MARI, je m'engage lors de la prochaine commission mobilité à répondre point par point à toutes vos interrogations. J'ai les chiffres, mais je ne les ai pas là et je ne les ai pas tous en tête.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. On passe au vote. Le vote donne 103 votants, 83 pour, 5 abstentions, 15 contre. La délibération est adoptée.

Majorité

**Abstention : Madame MELLIER,
Madame DELATTRE, Monsieur
ESCOTS, Monsieur FEUGAS,
Monsieur MORISSET**

**Contre : Monsieur BAGATE, Madame
BONNEFOY, Madame BOZDAG,
Monsieur CAZENAVE, Madame
FAHMY, Madame HELBIG, Madame
LOUNICI, Monsieur MARI, Monsieur
MORETTI, Madame PAVONE,
Monsieur POIGNONEC, Monsieur
POUTOU, Monsieur PUJOL, Monsieur
RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL**

Une dernière délibération, la n°8, Monsieur THONY.

M. Jean-Baptiste THONY : Délibération n°8, dans la délégation de Monsieur PFEIFFER : Eysines – Zone d'aménagement concertée Carès/Cantinolle – Cession de parcelles à la Société publique locale La Fabrique de Bordeaux Métropole – Décision – Autorisation.

M. PFEIFFER

(n°8) Eysines - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Carès Cantinolle - Cession de parcelles à la Société Publique Locale (SPL) La Fabrique de Bordeaux Métropole - Décision- Autorisation

Monsieur Stéphane PFEIFFER présente le dossier.

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

M. Marc MORISSET : Merci, Monsieur le Président. Avant de vous souhaiter une bonne dégustation puisqu'effectivement je pense que les ventres commencent à gargouiller, je vais être très bref. En fait, c'est pour un petit peu appuyer ce que j'ai l'habitude de défendre et que je pourrais jumeler avec les différents votes qui ont été faits sur ce que je pourrais appeler la logique de l'habitat, qui ne tient pas compte du moins de la résilience alimentaire. Par rapport d'ailleurs aux propos qui avaient été évoqués tout à l'heure par Monsieur HURMIC, effectivement, cette logique d'essayer de dire qu'à un moment donné il va falloir travailler sur les circuits courts, c'était un exemple, encore une fois, dans cette délibération d'essayer de travailler un petit peu plus encore sur ce dossier-là. Certes, peut-être que cela évoluera, mais on est quand même dans une artificialisation des sols, et la résilience alimentaire n'est pas mentionnée. Encore une fois, je crois que c'est un peu une vision à court terme de ce que doit être l'habitat de demain, et le pôle d'activité, le travail, jumeler les circuits courts avec aussi cet aspect d'autonomie alimentaire et qui me semble absolument prépondérant aujourd'hui pour vraiment penser l'avenir de la société et le vivre ensemble.
Merci. Je voterai contre.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Le vote donne 101 votants, 96 pour, 1 abstention, 1 contre, 3 conflits d'intérêts. La délibération est adoptée.

Majorité

Abstention : Monsieur POUTOU

Contre : Monsieur MORISSET

Ne prend pas part au vote : Madame BOST, Madame LEPINE, Monsieur TRIJOLET

Je vous propose de reprendre à 14 heures 30.

La séance est suspendue de 13 heures 24 à 14 heures 30.

M. Baptiste MAURIN : On reprend avec dans la délégation de Monsieur DELPEYRAT, la n°16 : Maison de l'emploi, de l'insertion et de l'entreprise de Bordeaux - Subvention de fonctionnement - Convention cadre.

M. DELPEYRAT

(n°16) Maison de l'emploi, de l'insertion et de l'entreprise de Bordeaux - Année 2023 - Subvention de fonctionnement - Convention cadre portant mandat de Service d'intérêt économique général (SIEG)- Conventions - Décisions - Autorisations

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui demande la parole ? Madame DELATTRE, vous avez la parole.

Mme Nathalie DELATTRE : Merci à vous, **Monsieur le Président**. Une subvention peut être classique, mais c'est l'occasion de saluer le travail de la Maison de l'emploi qui a fait l'objet d'un renouvellement de son projet associatif, c'est le deuxième. Le premier avait été élaboré par Yoann DAVID. Rappeler qu'effectivement, elle contribue à la coordination des actions menées dans le cadre du service public de l'emploi. Elle exerce des actions en matière de prévision, des besoins de gestion de compétence et elle participe à l'accueil, l'orientation, l'insertion des demandeurs d'emploi. Elle vient de développer des aides en faveur des petites entreprises qui n'ont pas les moyens, d'avoir des ressources humaines et d'apporter cette expertise importante pour assurer l'accompagnement global des TPE (Très petites entreprises) et elle axe aujourd'hui cet accompagnement en faveur de la RSE (Responsabilité sociétale des entreprises), de la transition écologique de ces mêmes TPE. Il est donc indispensable de confirmer aujourd'hui cette convention cadre qui porte mandat de service d'intérêt économique général puisque cela permettra de pérenniser encore une fois son financement, mais dans le cadre des règles européennes, d'où l'importance aujourd'hui de ce vote. Nous voterons bien sûr positivement. Cependant, j'ai quand même aujourd'hui une interrogation. Je souhaiterais savoir de la part de la Métropole et de la mairie de Bordeaux comment vous menez les négociations dans le cadre de la place de la Maison de l'emploi dans France Travail à la suite des travaux du Conseil national de refondation qui ont été lancés le 8 septembre 2022 et le constat du trop fort morcellement du fonctionnement institutionnel des politiques de l'emploi, on le sait au détriment du service attendu par les entreprises ou les demandeurs d'emploi. La Maison de l'Emploi paraît être un outil capable de fédérer et d'être un guichet unique. C'est l'objet de la convention que j'avais signée quand j'étais présidente nationale du réseau des Maisons de l'emploi avec Pôle emploi pour être ce guichet unique au sein de Pôle emploi sur la gestion prévisionnelle de compétence. Je voulais savoir où vous en étiez sur ce travail dans le cadre de France Travail. Merci.

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

M. Philippe POUTOU : En fait, nous avons un désaccord depuis le début sur cela, de ce que l'on en comprend en tout cas. Nous partageons la préoccupation affichée à la base qui est celle de lutter contre la précarité, puis d'essayer de jouer un rôle utile dans le fait de remettre de l'emploi au moins sur l'agglomération ou sur les villes. En revanche, quand on lit ensuite le contenu, c'est quelque chose qui ne nous apparaît pas du tout convaincant. On a plutôt l'impression que ce sont finalement des aides aux entreprises plus qu'une lutte contre le chômage. On a parfois l'impression quand même que cela fait fonction d'une boîte d'intérim à fournir de la main-d'œuvre pour les chantiers comme Euratlantique puisque c'est dit aussi, et sans jamais discuter des conditions sociales ou des emplois. On ne discute pas de salaire, on ne discute pas des types de contrats, on imagine bien que, comme le fait d'ailleurs Pôle emploi, ce sont plutôt des choses qui vont dans le sens de la réinsertion (des petits boulots ou des boulots avec des rémunérations plutôt faibles) puisqu'il faut réinsérer. Évidemment, quand on réinsère, ce ne sont pas de vrais emplois. On ne partage pas cette philosophie. On ne partage pas cette politique. Et en ce qui concerne les emplois, on pense qu'au contraire, les collectivités territoriales, les mairies ou la Métropole ont quelque chose entre les mains de plus direct. C'est la défense des services publics, ce qui peut permettre aux mairies de recruter directement. Il y a des secteurs comme les écoles où il y a des possibilités de recruter directement. La question de l'emploi se pose

de cette manière à notre avis et ce n'est jamais discuté. Puis, aussi la question de la défense des services publics parce qu'aujourd'hui, ils sont démantelés. Il pourrait y avoir des positionnements plus clairs, notamment la fermeture des bureaux de poste. Cela ne parle jamais de la fermeture des bureaux de poste. Cela fait en revanche l'actualité par moment dans la presse quand il y a notamment des usagers ou des collectifs qui se battent. On a entendu parler, même Monsieur HURMIC a été obligé de se positionner sur la question du bureau de poste de la Barrière de Pessac.

Là aussi, pourquoi on ne parle pas de cela ? Pourquoi on ne fait pas du lien avec ces questions-là où il y aurait eu besoin de se positionner et de se battre ou d'aider en tout cas les syndicalistes ou les salariés ou les employés qui sont en lutte pour empêcher les fermetures de certains services publics ? Puis la question de l'emploi, c'est notamment un grand absent encore une fois des débats d'aujourd'hui. Ce sont des usines qui sont en train de fermer ou qui sont menacées de fermer. Pareil, on a l'impression que c'est déconnecté, qu'il n'y a pas de lien. Là vous savez que maintenant, cela a changé de nom depuis le 1^{er} mars, c'est MUTARES, cela ne s'appelle pas MUTARES, mais c'est MUTARES qui a racheté l'ancien MAGNA, l'ancien GETRAG, l'ancien FORD. De la même façon, pourquoi on ne discute pas de cela ? On sait qu'aujourd'hui, je suppose quand même que vous en êtes conscients qu'il y a une menace à plus ou moins moyen terme d'une liquidation de cette usine-là qui fait la suite de la liquidation d'une autre usine à laquelle je travaillais à un moment donné. Pourquoi on ne discute pas de cela ? Pourquoi il n'y a pas l'idée de se positionner en solidarité avec des salariés, des syndicalistes, de discuter de collectif et de voir comment il peut y avoir un rôle du côté la Métropole, du côté des pouvoirs publics pour essayer justement d'empêcher les scénarios catastrophes ? Tout cela, c'est absent et cela donne que finalement la Maison de l'emploi, mais cela fait plutôt encore une fois ce que je disais au début une politique un peu classique d'aide aux entreprises et de fournir la main-d'œuvre aux entreprises, en plus de la main-d'œuvre qui n'est souvent pas très chère et qu'en réalité, cela ne correspond pas du tout à un combat politique pour essayer à la fois de défendre les emplois qui existent et qui sont menacés de disparition, et après de développer et de renforcer les services publics dont on sait aujourd'hui *a priori* que c'est assez important pour combattre les difficultés de la population face à l'aggravation des diverses crises. Je pense que j'ai tout dit, je regarde quand même mes notes.

Sur Ford, juste pour rappeler que l'on devait avoir une réunion. J'avais compris que l'on aurait une réunion de discussion sur la stratégie de la Métropole par rapport à l'avenir de l'usine de GETRAG/MAGNA/MUTARES et qu'il n'y a pas eu de réunion. Je ne suis pas forcément scandalisé puisque je n'y croyais pas vraiment, mais ce serait bien quand même qu'à un moment donné, on discute réellement de cela et qu'on le devance un peu parce que cela peut mal se passer ou au mal se finir et qu'il y a aujourd'hui des préoccupations très importantes. Là je parle de MUTARES/GETRAG, mais il est possible qu'il y ait d'autres entreprises qui soient en grosses difficultés ou en tout cas, c'est quand même aussi important que l'on puisse se positionner, que l'on puisse se voir, discuter de cela et voir comment on élabore une stratégie. Est-ce qu'il est possible d'élaborer une stratégie et de mener une bataille pour la défense des emplois au moins sur l'agglomération ou sur la Métropole ?

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui souhaite la parole ? Personne ? Monsieur le Rapporteur.

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci beaucoup. Merci à Nathalie DELATTRE de souligner l'importance de la Maison pour l'emploi. Ce sont 300 TPE qui ont été accompagnées l'an dernier, 163, je crois, à peu près ont fait l'objet d'une aide. Vous l'avez dit, il y a aussi un dispositif RHTPE (Ressources Humaines dédiées aux Très Petites Entreprises) sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Il y a également des opérations dans le cadre des opérations de renouvellement urbain qui ont donné lieu à 244 000 heures, un peu plus l'an dernier, donc c'est un travail extrêmement intéressant.

S'agissant de France Travail, nous n'avons pas, à ce stade, été saisis. Il y aura des évolutions. En tout cas, on a cru voir des intentions gouvernementales de faire évoluer. Puisque vous ouvrez ce débat, il y a des choses un petit peu contradictoires si je peux me permettre, non pas de la part du Gouvernement, mais de manière générale quand on s'exprime sur ce sujet, c'est que tout le monde se plaint de la multiplicité des acteurs. C'est un vrai problème incontestablement, mais la réponse est-elle dans une centralisation guichet unique ? Ce n'est pas certain. Pourquoi ? Parce qu'en réalité, nous parlons de choses extrêmement différentes. C'est une chose d'avoir des structures pour de grandes entreprises qui recrutent, qui font d'ailleurs souvent appel à des services privés pour le coup. C'est le cas des très grandes entreprises. C'en est une autre dans des secteurs à pénurie de main-d'œuvre forte comme le BTP (Bâtiment et travaux publics) ou l'hôtellerie qui appellent aussi des réponses différenciées. Dans la Métropole, c'est encore un autre problème non pas qu'il n'y ait pas de problème de chômage, il y en a bien sûr, mais nous sommes arrivés à un taux quand même relativement faible, je dis bien relativement, je pense bien entendu à toutes les personnes qui n'ont pas d'emploi et pour qui les statistiques n'ont pas beaucoup d'importance. Mais, en réalité, le taux de chômage baisse très fortement et nous arrivons vers des personnes qui soit sont entre deux emplois finalement, ils sont simplement en attente, ce que l'on appelle le chômage frictionnel, c'est simplement la transition entre deux périodes d'emploi, et d'autres qui sont plus éloignés de l'emploi et pour lesquels il faut construire des réponses parfois adaptées. J'entre dans ce débat l'esprit très ouvert, si le Gouvernement souhaite faire évoluer, je pense que c'est nécessaire, il y a aujourd'hui beaucoup de pilotes. Mais attention, on s'est souvent heurté à cette problématique du guichet unique. C'est un peu uniforme après la réponse et il y a parfois aussi des réponses plus nationales, d'autres très locales. Je pense que les villes ont un rôle important à travers la proximité et la connaissance de leurs entreprises pour monter des actions favorables à l'emploi et que parfois, cela peut être des actions beaucoup plus nationales. On recevait Monsieur PISANI-FERRY hier et Claudine BICHET lui faisait remarquer que dans nombre de filières, qui sont aujourd'hui nécessaires à la transition écologique et énergétique, nous manquons de personnes formées. Cela peut être par exemple porté au niveau national également, mais il faudra être prudent, mais en tout cas on est très ouvert. Il y a un groupe de travail qui s'est mis en place avec le C2D (Conseil de Développement Durable) sur l'emploi. On en rendra compte bien sûr à la commission compétente et puis si le Gouvernement nous saisit par ailleurs, nous répondrons à ses interrogations avec l'expérience de terrain qui est la nôtre puis nous verrons bien comment les choses se passent.

Répondre à Philippe POUTOU s'il le permet que tout d'abord, nous portons l'emploi public quand nous créons la régie publique de l'eau par exemple qui est quand même un élément extrêmement important. Je crois que tous les maires ici présents, pas seulement de la majorité, défendent leurs services publics quand il y a des menaces sur des bureaux de poste ou tel ou tel autre service public, sur l'hôpital bien sûr, sur tous ces sujets. Je pense que là-dessus, il n'y a pas de débat, en tout cas, je ne crois pas. Simplement, il y a une politique nationale que l'on peut apprécier, moins apprécier,

c'est autre chose. En tout cas localement, je ne connais pas d'élus qui ne se battent pas pour ces services publics locaux quand un cas se présente. Cela a toujours été notre cas.

Puis sur l'emploi en général, vous soulevez un certain nombre de situations difficiles, et je le comprends bien pour les salariés concernés, mais je rappelle que la Métropole aujourd'hui crée beaucoup d'emplois. Le vrai sujet, c'est d'arriver justement à fournir les emplois demandés dans des secteurs industriels ou de service et que nous sommes aujourd'hui plutôt en tension. Ne disons pas que nous sommes dans une Métropole qui détruit les emplois. Ce n'est pas vrai. Nous sommes dans une Métropole qui en crée beaucoup, ce qui pose aussi un certain nombre de problèmes d'ailleurs que nous avons évoqués ce matin sur la mobilité et sur le logement parce que justement, nous créons beaucoup d'emplois et sur FORD/GETRAG, je vous rappelle que la Métropole est active. On l'a vu avec HDF (Hydrogène de France), la pose de la première pierre sur le terrain des circuits. Par ailleurs, nous sommes très vigilants, également que ce soit Véronique FERREIRA, le Président, à conserver la vocation industrielle de ce site. Il y aura une réindustrialisation du site dès que les procédures de dépollution seront achevées, etc. avec FORD. Nous y sommes attentifs. Mais, dans une relation aussi de négociations pour que ces terrains ne soient pas livrés à des usages, disons plus commerciaux, mais restent bien des usages industriels. Puisque vous parlez de création d'emplois, vous verrez dans une délibération suivante qu'il va s'en créer beaucoup. Pour vous prendre simplement deux cas, nous avons aujourd'hui des zones d'activité très importantes aux cinq chemins par exemple sur l'ex-site Thalès. Chaque semaine, nous inaugurons des entreprises importantes, y compris Rive Droite d'ailleurs, dont parlait Jean TOUZEAU ce matin. Ils disent souvent que Rive Droite, il y a moins d'emplois, c'est de moins en moins vrai. On va beaucoup ouvrir d'entreprises, on y était avec Alain GARNIER il y a quelques jours sur le leader européen du logiciel de santé chez lui. Donc, ne noircissons pas le tableau.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. On passe au vote.

100 votants : 95 pour, 1 abstention, 1 voix contre, 2 voix conflit d'intérêt et 1 voix ne prend pas part au vote.

Majorité
Abstention : Monsieur MORISSET
Contre : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote :
Monsieur PFEIFFER, Monsieur
ESCOTS, Madame SAADI

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. DELPEYRAT
(n°17) French Tech Bordeaux - Subvention de fonctionnement 2023 - Convention -
Décision - Autorisation

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

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

M. Philippe POUTOU : Nous sommes moins fiers de cette délibération. Je vais lire une note de ce que l'on peut appeler le conseil scientifique :

« Globalement, cette délibération formule un soutien économique et financier à l'ensemble des start-ups qui évoluent sur le territoire de la Métropole, économie et transition écologique. Au regard des impératifs sociaux du moment, une telle délibération ne nous semble ni prioritaire ni judicieuse. L'inflation ne cesse de croître, la précarité également, et le territoire attend des avancées majeures sur le réchauffement climatique dont les effets sont de plus en plus visibles dans le quotidien des citoyens (le changement climatique et la crise du cycle de carbone, de l'eau, du phosphore et de l'azote, l'acidification des fleuves et des océans, la perte croissante et accélérée de la biodiversité, l'évolution des modes d'occupation des terres et la pollution chimique ont atteint des effets irréversibles, c'est un des rapports du GIEC qui le dit). Ainsi, le développement technologique et l'innovation portée par ces start-ups sont loin d'être une priorité. Au contraire, nous ne soutenons pas les solutions apportées par ce capitalisme vert dont la délibération fait la défense implicite. L'essor technologique et les start-ups proposés par ce capitalisme ne sont absolument pas des solutions fiables de lutte contre les catastrophes écologiques à venir.

Voici quelques éléments qui portent discrédit sur ce capitalisme vert et innovation technologique. Les trois petits points sont d'une part :

- Le périmètre de la croissance proposée par le capitalisme n'est pas compatible avec les propositions écologiques pertinentes et vertueuses, la division du travail et la croissance neutralisent une exploitation juste des ressources.
- Proposer par conséquent le recours technologique à la transition écologique relève de l'oxymore, car la technologie est subordonnée aux injonctions capitalistes.
- Exemple du Green New Deal et du Green Washing, proposition du capitalisme vert portée par la COP21 et la COP23 dont les indicateurs et le suivi écologique sont inexistantes et ne permettent pas d'avoir un suivi sur les avancées écologiques. »

Conclusion : on vote contre.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci.

Mme Nathalie DELATTRE : Merci, Monsieur le Président. Par rapport à la délibération d'avant, je voulais juste dire qu'il ne fallait pas attendre d'être saisi, mais il fallait se saisir de ce sujet de France travail. Je partage l'analyse de Stéphane DELPEYRAT sur le fait que justement, il faut démontrer que la Maison de l'emploi est un guichet à l'intérieur de ce guichet Pôle emploi, mais qu'il est complètement adapté. Et pour rassurer Monsieur POUTOU, lui dire que la Maison de l'emploi essaie de mieux comprendre les besoins des entreprises, d'anticiper ses besoins pour mieux répondre au public le plus éloigné de l'emploi. C'est pour cela qu'elle porte le pli et les clauses d'insertion. De plus elle accompagne les plus éloignés de l'emploi pour les remettre à l'emploi et elle fait l'interface entre ces salariés et les employeurs et notamment sur les problématiques que vous évoquiez (les prétentions salariales), mais le plus important, c'est de pouvoir les remettre à l'emploi.

Sur cette délibération, c'est pour dire, en conclusion, mais je vais déplorer quand même que nous voterons pour, saluer tout le travail de la French Tech. C'est vrai que cette French Tech a été une des premières labellisées même si cela paraît neuf, mais enfin, c'était vers 2015. Aujourd'hui, elle vient d'être relabellisée pour trois ans, ce qui n'est pas évident, mais elle y est arrivée parce que c'est un écosystème fort puisque c'est plus de 800 entreprises, une création de 32 000 emplois depuis sa naissance, donc ce n'est pas neutre.

On parle effectivement d'innovation, c'est l'occasion de dire que ce n'est pas simplement une innovation numérique ou technologique, mais ce sont aussi des innovations de procédés, innovations sociales, innovations de modèles d'affaires dans tous secteurs d'activité. Cela peut être l'agriculture, la santé, les mobilités, les entreprises créatives. Il nous faut continuer à aider cet écosystème à recruter. Il vient d'y avoir un *job connect* : ce sont 500 CDI qui viennent d'être offerts par 120 entreprises. Il faut les aider à se développer, à s'internationaliser. Là où j'avais une petite interrogation, c'est l'aide que nous pouvons apporter sur le marché intérieur et les partenariats que nous pouvons développer. Je viens de les mettre en contact avec l'association des maires de la Gironde pour que ces 800 entreprises puissent se faire connaître de nos collectivités locales parce qu'elles ont aussi des solutions innovantes pour nos collectivités locales. Je voulais savoir aussi qu'elle était la démarche de Bordeaux Métropole par rapport à ce marché intérieur et ce marché bordelais de proximité. Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur MAURIN.

Baptiste MAURIN : Monsieur le Président, comme tout à l'heure, c'est juste pour préciser le départ de Delphine JAMET sur cette délibération.

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

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci. Pour répondre à Philippe POUTOU que l'on peut partir du principe que d'un point de vue strictement scientifique et écologique, la consommation zéro d'énergie de biens et de services a le meilleur impact environnemental, c'est sûr. Malgré tout, nous avons besoin les uns et les autres de consommer, de nous déplacer, de bénéficier d'un certain nombre de services. Je tiens à sa disposition et à celle du conseil scientifique les travaux des entreprises que nous accompagnons qui sont vraiment centrés justement sur la transition notamment énergétique, que ce soient des nouveaux matériaux, que ce soient des dispositifs d'économie d'énergie, d'eau, de ressources, etc., d'élimination des déchets. Nous en avons pleinement besoin parce que la transition ne se fera pas toute seule et les changements, qu'on l'appelle transition, bifurcation, tout ce que l'on voudra, non plus. De toute façon, cela passera par des actions concrètes humaines et notamment celles des entreprises. C'est une position qui se défend.

Nathalie DELATTRE a raison de souligner l'importance de l'écosystème local. Nous avons avec TECHNO WEST par exemple pris des initiatives pour réunir toutes les entreprises qui travaillent en ce moment autour des questions de transition énergétique pour les mettre en contact justement avec les villes qui ont elles aussi des plans à mettre en œuvre, d'isolation de bâtiments sur l'éclairage public, etc. Il y a une réunion

dont j'ai malheureusement oublié la date, mais on pourra vous la communiquer avec grand plaisir, où justement toutes ces start-ups innovantes seront mises en lien avec les collectivités territoriales et bien entendu avec la Métropole à travers le service économie. Par exemple, il y a une entreprise, cela peut très utile pour les gymnases des collectivités, qui s'appelle AIR BOOSTER et qui diminue la consommation d'énergie de 70% sur des bâtiments industriels métalliques, mais aussi des gymnases et autres. Il y a ce type d'entreprise par exemple, cela peut très intéressant, et c'est le modèle que nous privilégions plutôt ici. Il y a bien sûr l'importance de levée de fonds parfois, c'est nécessaire, mais rien ne vaut un bon chiffre d'affaires pour une entreprise. C'est comme cela aussi que nous voyons l'évolution de tout cela. Merci beaucoup.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je lance le vote.

100 votants : 97 pour, 2 contre, 1 conflit d'intérêt.

Majorité
Contre : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Madame
JAMET

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est toujours dans la délégation de Monsieur DELPEYRAT, c'est une opération d'aménagement d'intérêt métropolitain sur l'OIM Bordeaux Aéroparc, c'est le Projet du boulevard technologique - Approbation des dossiers de demande d'autorisation - Saisine du préfet en vue de l'organisation d'une enquête publique.

M. DELPEYRAT

(n°22) Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc - Opération d'aménagement d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc-Aéroport (OIM B2A) - Projet du boulevard technologique - Approbation des dossiers de demande d'autorisation - Saisine du préfet en vue de l'organisation d'une enquête publique unique - Décision - Autorisation

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Qui demande la parole ?

M. Jacques MANGON : Monsieur le Président, mes chers collègues, comme cela a été dit à l'instant, c'est effectivement un dossier très important puisqu'il n'échappe à personne, mais il faut peut-être le redire à chaque fois que nous sommes sur l'un des secteurs industriels les plus importants de Nouvelle-Aquitaine et l'un des secteurs notamment autour de l'industrie aéronautique et spatiale les plus importants de France et même d'Europe. Or, la situation que nous abordons au travers de ce dossier est une situation que l'on connaît depuis maintenant longtemps, qui était notamment l'inadéquation complète des questions de mobilité avec la réalité économique et industrielle de ce territoire. Je rappelle aussi qu'en la matière, finalement, le constat

qui avait été fait en 2014 quand ce dossier a été lancé (nous sommes en 2023), c'était de dire que l'on avait un temps de retard extrêmement important par rapport à la réalité industrielle. On avait en gros, je ne sais pas, plusieurs années peut-être même dix ans d'écart. La question qui se pose, c'est de se dire : est-ce qu'aujourd'hui, on a commencé à rattraper un peu ce temps de décalage par rapport aux besoins de cette zone qui est si importante, si cruciale pour nous et pour la Métropole ? Bien, mes chers collègues, je dois vous dire que non. Ce dossier, je le disais à l'instant lancé en 2014, en 2023 n'a pas trouvé son début de réalisation. Certes, nous connaissons ce qui a été évoqué. Nous savons bien qu'un travail important est mené. Néanmoins, nous ne sommes toujours pas à la hauteur des demandes qui nous sont formulées par les locomotives industrielles de notre région, notre Métropole. Nous ne sommes pas à la hauteur et régulièrement, des chefs d'entreprises nous rappellent ce décalage et nous disent entre les lignes : « si vous voulez que l'on continue à investir ici, mettez-vous à la hauteur ». Il y a même eu des déclarations explicites parmi les plus grands donneurs d'ordre qui disaient à peu près cela, il y a je crois deux ans ou à peu près dans cette zone à peu près de temps.

Nous voudrions vous rappeler que maintenant, il faut réellement avoir en tête de combler ce décalage parce que si nous n'avancions pas plus vite, de vraies difficultés se profilent devant nous. Il y a des gens, il y a des entreprises. En plus, quand on corrèle cela avec certains abandons, notamment l'abandon total de la navette, on n'a même pas réussi à sauver un voyage si je puis dire pour une zone qui est une zone tournée vers l'aéronautique et le spatial essentiellement. Il y a quand même beaucoup de phénomènes qui se mettent les uns à côté des autres et qui commencent à faire baisser l'image de notre Métropole par rapport à ce secteur. Or, la situation sur le terrain empire, les questions de mobilité, il suffit de parler avec quelqu'un. Monsieur le Président, vous êtes bien placé, le rapporteur également. Il suffit de parler avec n'importe qui qui travaille sur la zone pour entendre des litanies tout à fait justifiées, des plaintes tout à fait justifiées sur les temps de mobilité. Nous sommes à des temps parisiens le matin et le soir pour quitter la zone et pour y venir. De plus, cela ne s'arrange pas, cela empire même. Je suis heureux de voir que certains et notamment le Vice-président rapporteur font preuve d'optimisme, il en faut toujours, c'est clair. L'appel que notre groupe voudrait vous lancer, c'est vraiment d'accélérer les efforts, et en plus de faire preuve de davantage de pragmatisme.

Je prends un exemple du pragmatisme, il a été choisi il y a quelques années le fait de dédier dans ce boulevard technologique pour ne parler que de lui qui va desservir la zone, de ne consacrer qu'une voie au déplacement automobile. Je crois que ce n'est pas raisonnable. Avec l'autre voie qui serait consacrée au covoiturage, on sait que sur ce secteur, le covoiturage est un échec depuis dix ans. Par exemple, des choses comme cela, il faut être pragmatique et il faut avancer. Bien entendu, notre groupe votera ce dossier. L'aspect environnemental qui a été évoqué est un aspect qui va dans le bon sens, mais à côté de cela, il faut aussi conforter la situation industrielle. En la matière, il y a encore beaucoup de travail. Nous souhaiterions qu'il y ait une véritable accélération des efforts en la matière.

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

M. Gérard CHAUSSET : Monsieur le Président, mes chers collègues. Je vais juste répondre à Monsieur MANGON. Je ne sais pas si on n'en fait pas assez, si on est en retard. Ce que je constate, c'est que sur cette zone, il y a énormément de moyens qui

sont mis. il y a énormément de travaux qui sont engagés depuis des années. Ensuite, il y a des contraintes. Il y a des contraintes environnementales. Je vois qu'il y a une équipe qui travaille en permanence là-dessus, ce sont plusieurs centaines de millions d'euros qui sont investis sur cette zone. Alors, on n'aura jamais le même temps que celui des entreprises, jamais. Une entreprise, on l'a vue quand Thalès est arrivé. Sa décision a été prise assez rapidement en un an et demi - deux ans. Le temps d'une collectivité n'est pas celui d'une entreprise. Forcément, il y a cette impression de retard, mais je ne peux pas me laisser dire à mon niveau, je ne suis pas un fondu des quatre voies et des aménagements routiers, ce n'est pas ma culture, mais je n'ai pas l'impression en regardant ce qui se passe là-bas que rien ne se fait ou que l'on est vraiment à la ramasse, mais vraiment pas du tout. Alors, on n'en fera jamais assez. On sera toujours un petit peu en retard, mais je ne pense pas que la Métropole en tout cas et que sur cette terre de Mérignac, on ait les bras croisés à attendre de se faire *engueuler* par les entreprises. C'est sûr, le temps et l'état d'esprit des chefs d'entreprises ne sont pas ceux des contraintes d'une collectivité. Il y a une vraie différence. On n'a pas les mêmes contraintes. Nous savons aujourd'hui, ne serait-ce que pour faire une voie, une route, il faut 5-6 ans. Il y a des temps incompressibles. Quand vous voyez tous les chantiers qui sont en route, qui sont programmés, le boulevard technologique, la liaison vers Martignas, de l'autre côté sur Saint-Jean-d'Illac, je ne peux pas vous laisser dire que l'on est là les bras ballants, ce n'est pas vrai. Cela n'ira jamais assez vite de toute façon. Cependant, je pense que ce secteur-là bénéficie quand même d'un investissement très important et d'une équipe dédiée de la Métropole de haut niveau. Après tout, vous avez été aux manettes pendant six ans avant. S'il y a du retard, vous avez aussi votre part de responsabilité. Donc, s'il vous plaît, un peu de modestie sur le sujet.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame Andréa KISS.

Mme Andréa KISS : Merci Président. Je rebondirai sur ce que vient de dire Gérard CHAUSSET. On le sait très bien. Bien sûr que depuis 2014, on aurait aimé que cela aille beaucoup plus vite que cela, mais on l'a dit et répété, il y a quand même notamment ces contraintes environnementales qui ont pesé extrêmement lourd dans l'avancement des dossiers. Si nous n'avions pas eu ces contraintes, il y a plein de projets qui auraient déjà été réalisés. Pour autant, Stéphane DELPEYRAT l'a rappelé, il y a l'élargissement de la rocade qui est en train d'être terminé, l'arrivée du tram A à l'aéroport. On a quand même un certain nombre de barreaux qui sont en cours de création ou qui vont être créés prochainement et qui vont permettre de désengorger la zone. Puis, il y a une nouvelle DSP qui va amener la préfiguration du bus express à partir du mois de septembre prochain à travers cette ligne 39 dont une branche ira vers Saint-Médard-en-Jalles, une autre passera par le Haillan et ira desservir Eysines et y compris les portes du Taillan.

Pour ce qui concerne la configuration du boulevard technologique parce qu'apparemment ce qui chagrinerait beaucoup Jacques MANGON, je pense qu'il faut arrêter de raisonner en tout *bagnole*. Je ne crois pas qu'en créant une autoroute en plein milieu de la Métropole, serait-ce dans une zone d'activité, que l'on améliorera aujourd'hui l'engorgement. Je vous rappelle qu'il y a un chiffre quand même qui est marquant : enlevez 10% des voitures et vous diminuez la congestion de 50%. Il faut travailler sur le report modal et le report modal doit se faire au profit du transport en commun et au profit du vélo.

Je me permets aussi de vous rappeler que ce boulevard technologique va intégrer pas moins de quatre lignes de réseau express vélo dont une complète sur le boulevard technologique et trois autres de manière partielle. Si nous voulons que ce bus 39 qui va devenir le bus express extra-rocade que nous appelions tous de nos vœux soit performant, il faut que sur les tronçons les plus congestionnés, il ait son couloir en site propre et ce sera le cas. Nous aurons une bonne partie de ce boulevard technologique. Je pense que l'on n'a pas rien fait, il y a aussi une part de responsabilité des entreprises et on les fait travailler d'ailleurs puisqu'il y a des plans de mobilité interentreprises qui sont travaillés et remis à jour régulièrement. Si les entreprises se plaignent que c'est engorgé, c'est aussi à elles de nous faire des propositions, d'adapter leurs horaires et de faire en sorte que leurs salariés puissent venir travailler dans des conditions correctes. Moi, je veux bien tout entendre sur les problèmes de voirie et de calibrage, mais la solution n'est sûrement pas uniquement à ce niveau.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci, Madame ROUX-LABAT.

Mme Karine ROUX-LABAT : Monsieur le Président, chers collègues, en ce qui concerne la mobilité, Monsieur le Vice-président, vous avez évoqué la ligne 39 et son efficacité de desserte pour toutes les zones d'activités en passant par la rocade. Je ne sais pas si c'est un acte manqué de votre part, mais vous vous êtes arrêtés à Pessac et vous n'avez pas cité le sud de la ligne. Alors cette ligne 39 dessert également les zones d'activités de Gradignan, Bersol et Villenave-d'Ornon jusqu'à Pyrénées. Peut-être que vous n'avez pas évoqué l'efficacité au sud de cette ligne parce qu'il n'y en a pas ou il n'y en aura pas en dépit de la large satisfaction qui est exprimée partout en commission et ailleurs sur l'efficacité de cette ligne. En effet, ce terminus partiel à la cité de la Photonique va réduire le service par deux et va donc pénaliser la desserte de la zone d'activités de Gradignan, Bersol. Il va également pénaliser l'accès au tram C de Villenave Pyrénées. Vous ne pouvez pas dire que cette ligne 39 va desservir avec efficacité toutes les zones d'activités tout au long de la ligne. Merci.

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

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je l'ai fait un peu dans mon introduction, mais pour répondre à Jacques MANGON, c'est vrai que l'on partage tous cette préoccupation des difficultés de mobilité dans le secteur. En revanche, rappelons qu'il y a des plans de déplacement interentreprises que nous accompagnons et que nous accompagnons vraiment. Ce ne sont pas simplement des courriers, des équipes de l'OIM (Opération d'intérêt métropolitain) se déplacent. La difficulté avec les grandes entreprises, elles nous le disent, c'est que leurs salariés vivent un petit peu partout : au nord de Saint-Médard, au sud, à l'est, à l'ouest, à Bordeaux, Arcachon, etc. À partir de là, il est compliqué de faire vivre des PDIE (Plans de déplacements interentreprises) très efficaces. Nous mettons en place le transport à la demande, c'est quand même quelque chose de considérable qui vous permet quelque part à Saint-Médard par une simple application de vous faire amener chez Ariane Group, chez Dassault ou à l'aéroport, c'est quand même majeur. Un BHNS que tout le monde attendait quand même depuis très longtemps, pardon effectivement pour Gradignan, mais qui va desservir ce secteur et je crois que c'est quand même quelque chose qui était très attendu. 20 km de pistes cyclables nouvelles, d'ores et déjà des chemins nature qui sont ouverts par l'OIM quasiment tous les deux ou trois mois et qui

vont permettre de partir de l'ouest de Saint-Médard jusqu'au boulevard technologique justement par des mobilités douces. Le *free floating* qui a été déployé. On peut dire que c'est long, mais qu'est-ce que vous voulez ? Il faut peut-être aussi interpeller le Gouvernement sur les normes aujourd'hui parce qu'on avait Monsieur PISANI-FERRY hier soir, nous étions plusieurs à l'interpeller sur le sujet, vous transmettez à Thomas CAZENAVE, il va revenir. Ce n'est pas pour accabler tel ou tel, c'est un fait. Aujourd'hui, les procédures sont très compliquées et que oui, tous les projets étaient bloqués non pas par l'inertie des collectivités territoriales ou de la Métropole, mais parce qu'il n'était pas possible de déposer un seul dossier tant que cette affaire n'avait pas été réglée. Cette affaire environnementale, cela a été cinq ans d'études, de documents à produire, d'aller-retour avec les services de l'État, un coup avec la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), un coup avec la DDTM (Direction départementale des territoires et de la mer). C'est très utile parce que j'ai rappelé les enjeux écologiques de ce secteur, mais cela a des conséquences en termes de délais. Je crois quand même que les chefs d'entreprises ont compris que nous avons pris les choses par le bon bout. Puis, je me souviens d'une réunion sur le plan d'urgence avec Alain JUPPE il y a quelques années. On voit quand même que ce n'est pas quelque chose de très nouveau et en tout cas, j'espère que tout ce qui est déployé aujourd'hui, c'est quand même un investissement de plus de 450 millions d'euros, ce n'est comme pas rien. Pour la Métropole, ce sera 289 puisqu'il y a d'autres interventions publiques et surtout sur la même période, le retour fiscal sera de 650 millions. On voit que c'est vertueux y compris de ce point de vue.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je lance le vote.

99 votants : 97 pour, 2 contre

Majorité
Contre : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.

M. Baptiste MAURIN : Délibération n°31 dans la délégation de Madame FERREIRA et elle sera rapportée par vous-même, Monsieur le Président. Elle concerne la fiscalité directe locale, l'exercice 2023 et la fixation du taux de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale de la cotisation foncière des entreprises et de la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

Mme FERREIRA

(n°31) Fiscalité directe locale - Exercice 2023 - Fixation du taux de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale (THRSAL), de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et de la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB) - Décision - Autorisation

Monsieur Alain ANZIANI présente le dossier.

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

M. Marc MORISSET : Merci **Monsieur le Président**, je vais un peu reprendre ce qui avait été dit la précédente fois sur cette fameuse taxe, sur le foncier non bâti. J'avais évoqué le fait que cela prenait en compte l'agriculture, les terres agricoles. J'avais précisé qu'il fallait essayer de voir autrement cet angle de ressources et comment aider encore plus, disons, pour que de jeunes agriculteurs se mettent dans le mouvement pour tout simplement avoir confiance dans le début de ce métier très difficile. Aujourd'hui, on a énormément de soucis à se faire parce qu'il y a quand même encore une fois une grande souffrance dans ce milieu-là. On entend parler de temps en temps aussi de faillites et donc de suicides.

En tout cas, cela me permet de faire une introduction encore une fois sur un sujet majeur qui est celui qui interpelle normalement l'État. C'est celui de la reprise en main de la création monétaire parce que finalement, on a besoin d'un revenu de base au moins sur le point d'entrée. C'est celui du revenu de base agricole. C'est-à-dire de mettre en place quelque chose qui soit réellement conséquent pour des gens qui ont parfois plusieurs saisons avant d'avoir un retour sur le moyen de vivre. Aujourd'hui, ils sont quand même bien souvent aussi avec des revenus très bas, surtout les petits agriculteurs. Je ne parle pas de ceux qui sont très aidés via la PAC (Politique agricole commune) et autres. Je parle de la proximité et cela veut dire de se mettre au niveau de ces personnes qui débutent bien souvent juste sur des associations Il y en a des différentes, mais qui permettent de tester ces compétences dans le domaine agricole. Cela me permet de faire une petite parenthèse sur le fait qu'il y a un grand besoin aujourd'hui de reprendre en main justement cette fiscalité, indirectement cette création monétaire. Il faut comprendre qu'une taxe doit être juste pour qu'elle soit acceptée. Il faut également comprendre qu'il y a aussi des gens qui ont besoin tout simplement d'une impulsion, d'une bouffée d'air pour essayer de se lancer. C'est juste un rappel par rapport à cela et j'espère que vous comprendrez que je maintiens ma logique de voter contre, mais c'est tout. Cela ne change pas grand-chose.

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

M. Philippe POUTOU : Alors, j'ai une note à lire qui est rapide.

Rappel sur la fiscalité directe locale : « En votant leur taux d'imposition, les collectivités décident de la répartition de la charge fiscale globale entre plusieurs catégories de contribuables. » Pour Bordeaux Métropole, il s'agit de la taxe d'habitation donc sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale, retraite de la cotisation foncière des entreprises et de la taxe foncière sur les propriétés non bâties. Les collectivités ont une liberté hyper limitée. Nous en avons conscience notamment à cause de l'État qui gère une partie de cette fiscalité locale alors que les collectivités sont censées disposer d'une autonomie fiscale reconnue par la constitution. Elles sont contraintes aussi par l'équilibre du budget contrairement à l'État. Cependant, concernant le taux, elles sont présumées libres dans les limites de ce que la loi en matière d'imposition dispose. Or, on remarque dans la délibération que Bordeaux Métropole ne souhaite pas augmenter le taux de la taxe d'habitation des résidences secondaires et autres locaux qui concernent une partie de la population relativement privilégiée puisque le fait de disposer d'un droit de propriété sur une

résidence secondaire suggère l'appartenance à une classe sociale relativement aisée si ce n'est bourgeoise voire rentière. À la lumière de la problématique du logement, notamment ceux vacants, l'augmentation du taux de cette taxe paraît nécessaire ou nous paraît nécessaire. De cette manière, il s'agit d'une forme de redistribution des richesses en faisant payer davantage les plus riches. Nous votons contre.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. S'il n'y a pas d'autres prises de parole, ma réponse est simple. Le taux est déjà suffisamment élevé. On ne va pas l'augmenter. Je lance au vote.

101 votants : 98 pour, 1 abstention, 2 contre

Majorité
Abstention : Monsieur MORETTI
Contre : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la délibération n°34 dans la délégation de Madame FERREIRA et présentée par Madame NOËL, elle est relative aux conventions de partenariat entre Bordeaux Métropole et les associations espaces « France Rénov » pour la mise en œuvre du service de conseils – Ma Rénov Bordeaux Métropole en 2023. Il y aura un déport des membres du CA (Conseil d'administration) de l'ALEC (Agence Locale de l'Énergie et du Climat), Stéphanie ANFRAY, Claudine BICHET, Jean-Marie TROUCHE, Laure CURVAL et un déport d'Isabelle RAMI.

Mme NOEL

(n°34) Rénovation énergétique de l'habitat - Conventions de partenariat entre Bordeaux Métropole et les associations espaces 'France Rénov' pour la mise en œuvre du service de conseils Ma Rénov Bordeaux Métropole en 2023 - Décision - Autorisation

Madame Marie-Claude NOËL présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite la parole ? Madame FAHMY.

Mme Anne FAHMY : Je vous remercie, Monsieur le Président. Cette délibération a pour objet de renouveler le partenariat entre Bordeaux Métropole et les associations France Rénov' pour accompagner les particuliers et les syndicats de copropriété dans leur projet de rénovation. Vous l'avez rappelé à travers son programme, la Métropole souhaite accompagner et soutenir la rénovation énergétique de 11 500 logements par an à horizon 2026. Nous avons également voté un fonds de solidarité climat de 5 millions d'euros pour permettre aux ménages les plus modestes d'engager une démarche de réhabilitation de leur logement. Nous savons bien sûr cette volonté de la Métropole d'accompagner toute la rénovation énergétique, mais avant de renouveler un dispositif, il est toujours utile d'en tirer un bilan, de faire une évaluation de son efficacité et de l'effectivité de sa mise en œuvre. Or, il apparaît que peu d'habitants se servent aujourd'hui de ces aides. Nous renouvelons la demande que nous avons formulée par

écrit et en commission pour avoir un avis éclairé sur ces propositions de renouvellement. Il nous aurait été utile et il nous l'est encore de disposer d'un bilan chiffré de l'action de la Métropole et de la consommation de ces deux règlements d'intervention pour 2022. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Madame BICHET.

Mme Claudine BICHET : Merci Monsieur le Président. Je ne vais pas m'exprimer sur l'objet de la délibération qui concerne la convention de l'ALEC puisqu'en tant que présidente de l'ALEC, je me déporte bien évidemment. Cependant, je peux répondre à la question qui concerne le bilan du dispositif. Juste rappeler que nous avons voté ce dispositif en mars 2022 et que l'année 2022 a été vraiment une année de mise en œuvre. On a multiplié par deux les effectifs des espaces France Rénov' pour justement nous mettre en ordre de marche d'atteindre ces objectifs de rénovation sur le territoire. Cette année 2022 a été une année de recrutement, de formation des personnes. Comme vous le savez, le contexte pour recruter en ce moment est complexe. Malgré tout, les associations y sont arrivées. Elles ont mis en place leurs processus, leurs outils. C'est encore en cours. C'était aussi la première année vraiment pleine du SARE (Service d'accompagnement pour la rénovation énergétique) qui est le dispositif dans lequel on doit désormais s'inscrire. Ce sont beaucoup de nouveautés qui sont intervenues courant de cette année qui font qu'il est sans doute un peu précoce d'attendre un bilan. Nous allons bien sûr quand même le faire puisque l'idée, c'est d'être capable d'évaluer l'ensemble des résultats et aussi des différents manques qui auront pu être identifiés sur cette première année pour pouvoir améliorer le dispositif.

Je tiens à rappeler que malgré cette année de mise en œuvre, les résultats obtenus sont très encourageants puisque les appels aux espaces France Rénov' ont augmenté de 36% cette année, soit 9 000 appels en 2022, sachant qu'avant le COVID, on était plutôt à 1 500, 2 000 appels. Les actes d'accompagnement augmentent aussi de 13%. Ce qui est intéressant est surtout le bilan des derniers mois car nous sommes sur une montée en charge progressive et puis ce sont les mois les plus proches qui nous permettent vraiment de voir où on en est. La dynamique est vraiment extrêmement encourageante. Nous allons, bien sûr, et nous sommes en train de lancer une évaluation de ce dispositif même si on sait qu'il faudra avoir encore plus de recul pour être en mesure d'avoir une évaluation complète des résultats. Nous allons faire cette évaluation avec l'ensemble des partenaires à la fois associatifs, mais aussi tous les acteurs engagés sur la rénovation qu'ils soient du secteur privé, public et bien sûr avec l'Administration puisque l'on souhaite être dans un processus d'amélioration continue et de partage d'expérience.

Une fois que tout cela est dit, ce qui est sûr c'est que le chemin est globalement semé d'embûches, notamment parce que le dispositif SARE mis en place en 2021 arrive normalement à terme en 2023, et qu'à ce stade personne n'a aucune visibilité sur la suite. Cela n'aide absolument pas à pouvoir se projeter si on a un contexte de dispositif d'État qui est mouvant. C'est vraiment une question importante sur laquelle nous avons besoin de pouvoir nous projeter.

Le contexte aussi des aides de l'État qui bougent beaucoup et qui font baisser la part des aides à l'isolation au profit de solutions un peu plus faciles à mettre en œuvre, mais qui ne vont sans doute pas forcément résoudre tous les problèmes comme les packs. Ce sont des choses aussi qui n'aident pas à la stabilité et à la projection du dispositif vers des rénovations très performantes : objectif visé par la Métropole. Puis, on en a déjà beaucoup parlé, nous devons faire face à une pénurie d'artisans et notamment

d'artisans formés à la rénovation performante. Cela est un problème de fond sur lequel tous les niveaux concernés par cette filière doivent maintenant vraiment travailler pour développer les métiers associés à la rénovation.

Dernier point, qui n'est pas très aidant, est le contexte inflationniste. On sait que les prix des travaux augmentent fortement. A priori, de ce que j'ai entendu de la présentation de Monsieur PISANI-FERRY, cela ne va pas s'arrêter. Nous sommes donc face à une situation qui est complexe où les investissements à la fois humains et financiers vont sans doute devoir se renforcer sur ce volet si on veut vraiment à aboutir à un système de rénovation performante. Ce qui est sûr c'est que nous allons faire notre maximum à l'échelon de la Métropole. Toutefois nous ne sommes clairement pas le seul échelon ayant la capacité agir de manière efficace pour renforcer l'ensemble de ces dispositifs.

Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci de cette réponse très complète. **Madame NOËL**, vous voulez compléter ?

Mme Marie-Claude NOËL : Je n'ai rien à ajouter à la réponse qui a pu être faite. Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je lance le vote.

98 votants : 94 pour, 1 abstention, 0 contre, 3 conflits d'intérêt.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Madame BICHET, Madame RAMI, Madame ANFRAY, Madame CURVALE, Monsieur TROUCHE

La délibération est adoptée. Je vous remercie.

Délibération suivante.

M. Baptiste MAURINS : La délibération suivante est la n°35 dans la délégation de **Madame FERREIRA**, présentée par vous-même **Monsieur le Président**. Elle est relative à des cotisations et adhésions à différents organismes, année 2023. Il y a un déport des membres des CA, Alain GARNIER, Alexandre RUBIO, Andréa KISS, Céline PAPIN, Delphine JAMET, Gérard CHAUSSET, Isabelle RAMI, Josiane ZAMBON, Laure CURVALE, Marie RÉCALDE, Maxime GHESQUIÈRE, Nadia SAADI, Nordine GUENDEZ, Patrick LABESSE, Patrick PAPADATO, Serge TOURNERIE et Stéphane PFEIFFER.

Mme FERREIRA
(n°35) Cotisations / adhésions aux organismes - Année 2023 - Délibération cadre - Décision - Autorisation

Monsieur Alain ANZIANI présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite intervenir ? Monsieur MORISSET, je crois que c'est vous qui voulez intervenir. Non. Qui souhaite intervenir ? Monsieur MORISSET.

M. Marc MORISSET : Merci Monsieur le Président. Cela va être un peu une répétition parce qu'il y a du pour et du contre dans ces organismes. Il y a quelque chose de positif.

Je crois qu'il était encore une fois bon de rappeler qu'il était important d'aller un petit peu plus loin contre la lutte contre la corruption et « anticor » en fait partie. J'avais déjà évoqué cela. Aujourd'hui, on voit qu'il y a un gros problème dans l'État aujourd'hui parce qu'il ne fait pas bien son *job*. On a l'exemple aujourd'hui de cinq perquisitions qui ont été faites auprès de HSBC, BNP Paribas, Société Générale, la filiale EXANE de BNP Paribas, puis il doit y en avoir une autre. En tout cas, je crois qu'il est important de se rappeler que l'on est face à des fraudes massives. À côté de cela, on a du mal, encore une fois, à endiguer tous ces phénomènes de corruption et qui sont, sans doute, par le biais de ce genre d'associations, capables de mettre sur la table des dossiers qui permettent d'aller plus loin que ne fait l'État aujourd'hui même s'il y a une intervention là. Cela aurait pu être fait depuis bien longtemps. On avait déjà dit dans le débat avant même que l'on commence à parler des retraites et des 12 milliards qui manqueraient, on était déjà face, aujourd'hui dans l'état actuel des choses, à une estimation de la fraude à 100 milliards d'euros. Cela sous-entend quand même qu'il y a vraiment un État qui se moque de son peuple et qui fait en sorte aujourd'hui que l'on ne tienne pas compte encore une fois de toutes ces revendications. En particulier de tout ce qui se passe sur le terrain. Cela a déjà été évoqué dans le Conseil de Saint-Médard-en-Jalles ce mercredi, toute la violence qui est aujourd'hui instituée par l'État. Il y a même aujourd'hui des personnes qui sont entre la vie et la mort. On a un exemple encore récemment avec Sainte-Soline, avec une personne qui réclame aujourd'hui toute notre attention, et j'espère qu'elle s'en sortira. En tout cas, toujours est-il que Anticor fait partie des associations à noter pour l'année 2024, je l'espère, ici auprès de la Métropole de Bordeaux.

Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je passe au vote.

101 votants : 99 pour, 2 abstentions, 10 conflits d'intérêt, 1 ne prend pas part au vote.

Unanimité des suffrages exprimés

**Abstention : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU**

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
DELPEYRAT, Monsieur LABESSE,
Monsieur GARNIER, Madame PAPIN,
Madame KISS, Monsieur PAPADATO,
Madame JAMET, Monsieur PFEIFFER,
Monsieur RUBIO, Monsieur
GUENDEZ, Madame ZAMBON,
Madame RAMI, Monsieur CHAUSSET,
Madame CURVALE, Monsieur
GHESQUIERE, Madame RECALDE,
Madame SAADI, Monsieur
TOURNERIE**

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la n°36, dans la délégation de Madame FERREIRA qui est présentée par Monsieur RUBIO qui est relative à l'institution d'une taxe de la gestion des milieux aquatiques et de la prévention des inondations à compter de 2024.

Mme FERREIRA
(n°36) Taxe pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations
- Institution de la taxe à compter de 2024 - Décision - Autorisation

Monsieur Alexandre RUBIO présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur FEUGAS.

M. Jean-Claude FEUGAS : Monsieur le Président, mes chers collègues. Lors du Conseil de Métropole du 24 novembre 2022, l'intervention de notre groupe avait démontré le travail important réalisé par le service GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) de la Métropole avec un haut niveau de technicité, et que je tiens à souligner de nouveau vu la complexité du dossier. Si notre groupe a approuvé la mise en place de cette taxe, nous l'avons fait en démontrant la responsabilité de l'État qui s'est désengagé de sa compétence pour la transférer par la loi MAPTAM qui impose et donc a instauré la compétence de la GEMAPI aux collectivités du bloc communal. Cette nécessité de protection des populations est donc devenue obligatoire à la suite des deux événements dramatiques intervenus en 2010, à savoir la tempête Xynthia et les crues du Var. La directive cadre sur l'eau de l'Union européenne avait imposé dès octobre 2000 plusieurs objectifs transposés dans le droit français. La non-atteinte de ces objectifs pouvait conduire la France à des sanctions financières de la part de l'Union européenne. C'est donc en conséquence que l'État a instauré cette taxe qui va être imposée à une partie de nos concitoyens, taxe qui vient en complément des impôts existants. Parce que nous devons tenir compte du changement climatique, le travail d'évaluation du GIEC (Groupement intergouvernemental d'experts sur les évolutions du climat), les risques extrêmes liés à l'eau et en ayant conscience que l'État s'est une nouvelle fois désengagé de sa responsabilité première envers la population, notre groupe vote l'institution de cette taxe pour laquelle il faudra élaborer une communication pédagogique envers tous les acteurs concernés. On vote pour.

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

M. Marc MORISSET : Merci Monsieur le Président. Je vais aussi voter pour, et je vais amender le fait qu'une taxe, comme je l'ai évoqué tout à l'heure, si elle est justement instaurée, il faut qu'elle soit juste. Ici, quelque part on a de plus en plus le besoin de sensibiliser la population. Donc, si les personnes sont prêtes à accepter de payer une taxe, elles vont encore plus prendre soin de ce milieu aquatique, et en particulier de soutenir ce qui se passe aujourd'hui sur, par exemple, les méga-bassines du côté de Sainte-Soline. Par exemple, on a la logique d'essayer de s'accaparer une ressource en eau, et à côté de cela, on a un Monsieur le Président, Monsieur MACRON, qui agite la

peur avec le fameux écopass de l'eau. On est dans cette logique d'essayer de favoriser justement les plus grands et d'essayer d'inverser les valeurs. Je trouve que c'est important que le citoyen qui paie soit vraiment sensible à la dégradation de ce qui se passe aujourd'hui dans son environnement. Entre autres, on a aujourd'hui une grosse problématique. Des associations, qui se battent en particulier sur l'eau, demandent à ce que le ruissellement réintègre les nappes parce que là, on est quand même dans un système où on va favoriser l'évaporation de l'eau en surface pour en plus une clientèle des plus grands, subventionnés par l'État avec toutes les problématiques qu'il y a à essayer de la redistribuer. On est vraiment dans un non-sens alors qu'avant on avait une eau en profondeur, fraîche, dépolluée. Là, on est sur une autre logique. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que l'on est dans ce paradoxe d'essayer de faire en sorte que l'eau soit de plus en plus une denrée marchande, et vous savez que le patron de Nestlé avait mis cela en perspective. Est-ce que l'eau doit être gratuite et accessible à tous ? Ou, doit-elle être comme un produit, une chose et quelque chose prête à être vendue comme une alimentation ? Il faut vraiment se poser la question. Donc, aujourd'hui, il faut prendre soin de ces milieux aquatiques et encore plus d'essayer de les défendre même s'il y a justement cette taxe. Allons-y, mais allons-y aussi dans les débats et essayons de défendre cette ressource qui est, pour moi, un des enjeux majeurs de ce siècle.

Merci.

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

M. Philippe POUTOU : J'ai une note à lire aussi. J'en profite pour dire que ces notes sont rédigées par des gens proches, cela s'appelle le Conseil scientifique. C'est un nom pour rigoler. En réalité, il y a des gens qui travaillent avec moi. Moi, je suis rémunéré parce que j'ai l'indemnité d'élu, mais à savoir que les camarades qui travaillent avec moi sur la Métropole, ce sont des camarades qui travaillent bénévolement. Je ne vais pas citer leurs prénoms, mais en tout cas il y en a plusieurs. Heureusement, cela m'aide beaucoup. Je dis cela parce qu'il y a des médias comme France 3 ou Sud-Ouest qui ont commencé une superbe enquête pour essayer de comprendre comment Bordeaux en Lutttes pouvait travailler. Donc, c'est pour les aider qu'ils vont un peu plus loin parce que l'on est loin de sous-entendus d'emplois fictifs. On est, au contraire, dans une équipe militante qui travaille, et cela permet de préciser cela, de rappeler cela à chaque fois, et c'est pour cela que je lis des notes. C'est pour bien montrer que ce travail, je ne suis pas tout seul à le faire, et heureusement je serais complètement incapable et qu'il faut des camarades, des collègues autour, des salariés, des gens que l'on connaît, qu'on a parfois de la chance de connaître qui nous permettent d'avoir un avis éclairé sur certaines délibérations. C'est tout ce travail que l'on essaie de mener collectivement, et c'est la réalité d'un travail d'équipe, et d'un travail militant. Donc, je vous lis la note.

Sur la délibération n° 36, *a priori*, nous ne sommes pas du tout opposés à une telle taxe même si cela ne fait jamais plaisir de voir des taxes se multiplier ou être augmentées. Cela dit, il faut aussi les moyens financiers pour mener une politique de protection de l'environnement, une politique efficace. Cela suppose une politique pour faire face aux conséquences du dérèglement climatique. Justement, on vote pour cette délibération, mais il y a des aspects qui peuvent nous chiffonner ou qui peuvent nous sembler quelques fois ou incohérents ou contradictoires. D'un côté, il y a une politique de protection, notamment contre les inondations, qui semble se mettre en place. Le fait est que les causes du dérèglement climatique restent bien là, à savoir la bétonisation avec la frénésie des constructions un peu partout, l'absence de remise en cause radicale du productivisme, de l'agriculture intensive et polluante comme cela a été dit précédemment. Les bassines sont d'une certaine manière une illustration de ce

problème-là et du trafic automobile, par exemple, qui reste encore trop importante. Ce que l'on voit, c'est qu'il y a d'un côté cette préoccupation et donc une taxe qui essaie de se donner les moyens d'avoir une politique environnementale et d'un autre côté, c'est cela qui apparaît pour nous être une contradiction. Il y a des politiques anciennes qui continuent.

Nous essayons donc de souligner cela, et on sait qu'avec le réchauffement climatique, on va être de plus en plus exposé aux inondations.

La première chose à faire d'après nous, ce serait de repenser la Ville. Évidemment, ce n'est peut-être pas simple comme cela tout seul à faire dans son coin. C'est cependant un problème qui se pose. Repenser la ville et son aménagement, autrement dit d'arrêter l'ultra bétonisation, de penser l'habitat en prenant en compte ses aléas, faire des logements surélevés afin que l'eau puisse passer sous les immeubles, par exemple. Il faudrait limiter l'artificialisation des sols, trop grande centralisation de la population. C'est le problème majeur des Métropoles qui risquent de devenir des mégalo-poles. Laisser les terres agricoles avec une rotation des cultures afin d'éviter une imperméabilisation des terres, et enfin, dernier point, préserver des zones humides qu'il est important de végétaliser les espaces, laisser la nature prendre sa place. C'est la fin de la note.

En tout cas, on vote pour la délibération malgré toutes les critiques que l'on peut faire sur les politiques d'ensemble.

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

M. Alexandre RUBIO : Simplement vous dire la satisfaction qui est la mienne de voir que cette taxe est adoptée à l'unanimité, et que c'est un effort de solidarité à l'échelle métropolitaine, une Métropole exposée aux risques, aux risques inondation en l'espèce. On le verra tout à l'heure, elle a été également exposée à toute une série de risques qui nécessitent aussi que nous fassions œuvre commune pour essayer d'en limiter les impacts. Vous l'avez rappelé, c'est à la fois travailler sur notre système d'endiguement, le pérenniser, faire en sorte de se préparer aussi à la montée des eaux, mais aussi travailler à la gestion des milieux aquatiques, à la fois la question de la protection de la biodiversité. Tout cela dans une volonté de mise en cohérence et Philippe POUTOU vient de l'évoquer tout à l'heure, mais c'est précisément cela notre stratégie GEMAPI : essayer de porter des réflexions par le grand territoire pour faire en sorte de rendre conciliables à la fois la notion de risque, mais la volonté aussi de continuer à se développer et à apporter un certain nombre d'activités. Précisément, c'est cela que nous essayons de porter à travers les ambitions de la stratégie GEMAPI.
Merci à toutes et à tous.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je lance le vote.

102 votants : 102 pour.

Unanimité

La délibération est adoptée à l'unanimité. Je vous en remercie.

Applaudissements

M. Baptiste MAURIN : Délibération suivante, il s'agit de la délibération 38, dans la délégation de Monsieur GARNIER qui sera présentée par Monsieur DELPEYRAT pour des raisons de départ. Il s'agit de conventions 2023 en soutien aux acteurs de l'accompagnement à la création d'activités et d'emplois dans le cadre de la feuille de route 2022-2026 de l'Économie sociale et solidaire. Il y aura donc les départs des membres des CA, Nadia SAADI, Pierre HURMIC, Alain GARNIER, et Anne-Eugénie GASPARD.

M. DELPEYRAT

(n°38) Economie sociale et solidaire - Feuille de route 2022-2026 - Soutien aux acteurs de l'accompagnement à la création d'activités et d'emplois - Conventions 2023 - Décision - Autorisation

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le dossier.

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

M. Patrick BOBET : Merci, Monsieur le Président. Je vais scinder mon intervention en deux étapes : la première concernant l'économie sociale et solidaire locale, voire locorégionale qui ne pose pas de problème. C'est une thématique très importante. On la soutient. Vous le savez fort bien, on l'assume tout à fait. En dépit du fait que l'on pourrait parfois regretter que l'économie classique commerciale et industrielle n'est peut-être pas tout à fait aussi bien soutenue surtout dans cette période compliquée pour ces acteurs économiques. Ceux-ci sont pourvoyeurs quand même de richesse, pourvoyeurs aussi d'emplois qui traversent une période compliquée avec des inflations complexes et le prix de l'énergie qui monte aussi de manière importante. J'espère qu'à l'avenir, on sera aussi généreux qu'on l'est parfois avec l'économie sociale et solidaire, mais cela n'est pas l'objet de mon intervention. Nous sommes tout à fait favorables à ce qui est proposé concernant la CRESS (Chambres régionales de l'économie sociale et solidaire), la TIS (Territoire et Innovation Sociale) qui ont été citées, France active Nouvelle-Aquitaine, la Caisse locale de développement durable, Coop'Alpha. Il n'y a pas de souci sur cette première partie.

La seconde partie est plus complexe. Il s'agit effectivement du Forum mondial de l'économie sociale. Ce dossier nous avait été présenté l'an passé, le 22 février, très précisément, sur une délibération à part. Sept pages. Cela permet de mieux comprendre, de tout à fait analyser les situations et de voir de quoi nous parlons. Cette fois, c'est une demi-page. J'ai dû demander en commission de quoi il s'agissait. Certes, nous avons des engagements, on comprend bien, sur des axes que sont soutenir les gouvernements locaux, les agences non gouvernementales, soutenir les pays en développement, soutenir des mouvements divers au niveau mondial. On comprend, effectivement, il y a 89 membres, 34 pays. Les cinq continents sont représentés très bien. J'ai demandé le budget de tout ceci parce que j'étais un peu inquiet de voir que nos collectivités territoriales, les nôtres, la Métropole 80 000 euros, la Région 80 000, le Département 50 000, la Ville de Bordeaux 50 000, 260 000 au total sur un budget finalement de 315 000, c'est-à-dire 82%. Je nous trouve bien seuls dans cette aventure. On parle de mondial. On parle de choses extraordinaires. On se glorifie, mais je trouve que nous sommes bien seuls.

J'ai demandé si on pouvait nous adresser la liste des cotisants, de tous les pays qui sont cotisants. Je l'ai sous les yeux. Les services ont été extrêmement chics, ils m'ont

tout envoyé. C'était prévu avec la Présidente de la commission. Les cotisations vont de 1 dollar à 10 000 dollars. Ce n'est pas le sujet, mais nous sommes vraiment très seuls. Monsieur le Président, je vous fais tout simplement la proposition : nous sommes prêts à voter contre cette deuxième partie de la délibération. Nous sommes tout à fait prêts à voter pour la première partie. Si vous pouvez la dissocier, nous ferons ce que j'ai dit à l'instant. Si cela n'est pas possible, nous voterons contre l'ensemble de la délibération parce que nous ne pouvons pas accepter une telle dépense pour un forum qui est une fois tous les 2 ans. Le prochain est du 1^{er} au 6 mai à Dakar, je le sais. Enfin, tout de même, que nous mettions près de 300 000 euros pour ce Forum mondial, et nous sommes vraiment bien seuls, me paraît quand même disproportionné. Merci pour votre écoute.

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

M. Philippe POUTOU : Je lis une note. En fait, il y a deux parties dans la note aussi. Ce n'est pas pour copier Monsieur BOBET, mais il y a une partie où on rappelle un peu notre opposition politique par rapport à l'ESS (Économie sociale et solidaire). Depuis le début, nous sommes très critiques. Puis, une autre partie où on rentre dans les détails de la délibération. En fait, on réexplique. Cette délibération s'inscrit dans la continuité du projet de la Métropole au sujet de l'ESS. On a déjà formulé à plusieurs reprises notre opposition et refus d'adhésion à cette politique locale. L'économie sociale et solidaire est un dispositif (est-ce que c'est une nouvelle philosophie de gauche ?), un dispositif économique aux vertus illusoires et fausement progressiste. Les dispositifs avancés par les politiques publiques locales et nationales depuis plusieurs années déjà ne sont pas satisfaisants, car ils n'engagent aucune transformation sociale, locale et radicale. C'est un dispositif libéral et capitaliste avec lequel nous ne pouvons pas adhérer, car porteur de fausses promesses. L'ESS est un procédé économique carencé. Il prétend bouleverser les rapports sociaux et environnementaux pour mieux les transformer tout en ignorant que l'unique boussole de la performance de la rentabilité et de la concurrence condamne ce modèle à l'échec. L'ESS ne prend en compte ni les rapports de classe ni les facteurs de détermination de la doxa économique néolibérale.

C'est pour ces raisons que nous ne pouvons pas avoir foi en un tel procédé. L'ESS compose avec certaines problématiques internes à son fonctionnement que notre camp social peut difficilement soutenir politiquement. C'est le cas, par exemple, de l'entrepreneuriat social qui assume sa proximité avec le capitalisme. Nous ne pouvons pas adhérer à un modèle économique qui revendique pratiquer un capitalisme soi-disant d'intérêt général. Nous avons conscience que tous les acteurs de l'ESS, notamment ceux de la délibération, ne sont pas toujours dans ce paradigme évidemment. Cependant, ce modèle en l'espèce n'offre pas suffisamment de garanties quant à la constitution d'une véritable alternative au capitalisme. Les outils de gestion et la comptabilité de ces organismes sont bien souvent similaires si ce n'est cousine à celles que l'on retrouve dans le schéma capitaliste. L'union des employeurs de l'ESS a, par exemple, soutenu les ordonnances de travail de 2017 portées par Monsieur MACRON contre lesquelles nous avons lutté ou nous continuons de lutter dans la mesure du possible.

Pire, l'existence de l'ESS témoigne d'un retrait progressif de l'action sociale et solidaire menée par l'État qui externalise à travers les subventions des collectivités, par exemple, des services sociaux dont ils devraient pouvoir assurer l'exécution. Des collectivités qui sont d'ailleurs impuissantes sur ces questions.

Ensuite, plus précisément dans la délibération, nous pensons effectivement que les associations comme France active ou ADI (Agence de Développement et d'Innovation) sont des structures qui sont connues d'une part et qui jouent un vrai rôle et même un rôle utile même si sur le long terme, on peut douter du résultat concret. La Ruche est connue également et est spécialisée sur le soutien aux femmes entrepreneuses dans des quartiers difficiles. Cette association fait du travail concret et du travail utile.

En revanche, pour les autres, et notamment le Forum mondial, cela a été dit un peu avant. Alors là, pour le coup, c'est aux deux bords politiques. On pense que c'est de la communication pure et que c'est complètement inefficace et on ne le partage pas au-delà du fait que c'est de l'argent, que cela représente aussi beaucoup d'argent. À la fois rien de concret et donc pas efficace, pas utile.

En dernière partie, c'est enfin sur les scopes ou les coopératives, c'est un vrai sujet qui est trop peu développé, voire ignoré. Pourquoi les associations, les scopes soutenus par les salariés et leurs syndicats ne sont pas cités. Nous pensons notamment à ceux de la papeterie de Bègles ou encore Collectif de salariés, j'en ai parlé tout à l'heure qui pourraient se préciser dans le cadre de la lutte pour sauver l'usine MAGNA, ex-FORD. Nous pensons que c'est un problème, et une faiblesse aussi de la délibération. Nous votons contre.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur Pierre HURMIC.

M. Pierre HURMIC : En tant que Président du Forum mondial de l'économie sociale et solidaire, je ne m'exprimerai pas naturellement en cette qualité.

Je veux quand même ici rappeler l'importance de l'économie sociale et solidaire sur notre territoire non pas pour dire que c'est l'alpha et l'oméga de l'économie, mais cela fait partie des formes économiques émergentes. Nous tous ici, qui avons l'ambition de contribuer à inventer les formes économiques de demain, nous ne pouvons pas rester insensibles à cette responsabilité qui est la nôtre vis-à-vis de notre génération et des générations futures de propulser le plus possible ce type d'organisation économique. Tout en rappelant que d'ores et déjà l'ESS représente 14% de notre emploi privé sur le territoire, 10% du total des salariés, 40 000 emplois, 3 000 établissements, et nous ne pouvons pas continuer à considérer l'ESS comme un élément résiduel de notre économie. Si nous continuons à le faire, je pense que nous commettrions une faute politique majeure.

Quant aux sommes qui sont attribuées aujourd'hui à l'ESS, sachez que c'est très loin. Je disais, c'est 14% des emplois. Les sommes qui sont consacrées à l'ESS, c'est très loin de représenter 14% des subventions que nous versons au monde économique. Il y a déjà une disproportion très importante. Donc, si nous devons accélérer nos interventions dans le monde économique, je pense qu'il faudrait plutôt encourager les formes émergentes et innovantes de l'économie de demain, ce que nous commençons à faire, et je m'en félicite, ce qu'Invest in Bordeaux qui est aussi notre agence de développement métropolitaine, départementale et régionale, fait également. Je pense que nous ne pouvons que nous féliciter de la façon dont notre territoire, dont notre Métropole a investi à ce jour pour propulser l'économie sociale et solidaire.

Je vous le dis, Monsieur BOBET, par rapport à l'ensemble des sommes qui sont actuellement accordées aux secteurs plus traditionnels de l'économie, ce que nous versons à l'ESS, franchement, passez-moi l'expression, c'est *peanuts*. Donc, cette délibération, je vous encourage très sérieusement à la voter.

Je vous remercie.

M. le Président Alain ANZIANI : Monsieur GARNIER.

M. Alain GARNIER : Je voulais dire que le GSEF un rayonnement à la fois pour la ville de Bordeaux, pour la Métropole, la Région et le Département puisque vous l'avez cité, tout le monde y participe. Je voulais simplement signaler que sur le prochain Forum de Dakar, il y aura des représentations importantes, Monsieur le Maire de Bordeaux, Monsieur le Président du Département, Madame Marie RÉCALDE, la Présidente de notre commission développement économique et emploi de la Métropole ainsi que moi-même. C'est vraiment un sujet important, et on espère qu'en 2025 le Forum mondial, l'événement pourra venir à Bordeaux puisque la Ville de Bordeaux va candidater à être soutenue par les quatre collectivités, enfin les trois autres collectivités.

M. le Président Alain ANZIANI : Avant de donner la parole à Stéphane DELPEYRAT, je voudrais répondre à Monsieur BOBET. C'est un peu tard cette demande. Si elle avait été formulée en commission, si elle avait même été formulée en réunion des Présidents, on a pu le voir, mais là, improviser tout d'un coup une dissociation, cela me paraît assez compliqué. En revanche, ce que vous pourriez faire, c'est voter la délibération si vous souhaitez, et émettre des réserves sur l'article 7. On notera les réserves au PV. Donc, on ne dissocie pas. Cela paraît difficile. Oui, Monsieur BOBET.

M. Patrick BOBET : Merci, Monsieur le Président. Juste pour confirmer dans ces conditions, nous votons contre bien évidemment. Cela, c'est dans les mairies. Au dernier moment, on peut dissocier dans la présentation qui est faite, une délibération, on le fait très facilement. C'est un jeu d'écriture. Ce n'est pas très compliqué. Donc, si vous ne voulez pas le faire, vous ne le faites pas, et dans ce cas-là, on vote contre. C'est très simple.

M. le Président Alain ANZIANI : Je pense que je ne peux pas le faire, et je n'aime pas la précipitation, mais avec un peu plus de réflexion on aurait pu le faire.
Monsieur le Rapporteur.

M. Stéphane DELPEYRAT : Merci beaucoup. Peut-être pour nuancer les propos, je comprends qu'il y ait une attention, bien sûr. L'usage de nos subventions publiques, c'est tout à fait légitime. Vous signaler toute même qu'il n'est pas tout à fait exact d'indiquer que nous serions seuls à financer cela. Tout d'abord, il y a la Région et le Département, cela a été dit, mais également beaucoup de villes dans le Monde entier, de groupements de villes aussi à Taïwan, à Montréal, au Pérou, à Bilbao, je ne vais pas vous faire toute la liste. Elle est extrêmement longue. Des réseaux aussi liés à l'économie sociale et solidaire. L'État a été sollicité ainsi que l'Union européenne. Donc, effectivement, il y a un coût supérieur puisqu'avant, c'était Séoul, maintenant, c'est Bordeaux, ensuite, cela sera une autre ville. Donc, c'est normal que ceux qui assument la présidence en assument aussi le coût principal pendant la période de présidence. Ensuite, nous passerons le bâton à d'autres. En effet, nous ne sommes pas sur des montants quand même considérables au regard de ce que nous faisons par ailleurs sur l'économie dite classique même si je n'aime pas beaucoup ces séparations. Simplement, le fonds COVID que nous avons adopté d'ailleurs ensemble, et je vous en remercie, qui est maintenant le fonds de transition qui accompagne les TPE-PME,

c'est 20 millions d'euros. Vous voyez, ce qui est fait avec la CCI (Chambre de commerce et d'industrie), la Chambre des métiers. Il y a beaucoup d'opérations. C'est pourquoi, je pense cela quand même raisonnable. Puis, cela participe, je crois, au rayonnement de nos acteurs locaux de l'ESS. C'est important qu'ils puissent aussi bénéficier de cette période de présidence.
Merci.

M. le Président Alain ANZIANI (hors micro) : Merci. Je lance le vote. Je rappelle que **Monsieur HURMIC** ne participe pas au vote.

Résultat du vote : 101 votants : 60 pour, 4 abstentions, 35 contre, 2 conflits d'intérêt.

Majorité

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

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

**Ne prend pas part au vote : Monsieur
HURMIC, Monsieur GARNIER,
Madame GASPAR, Madame SAADI**

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la n°41, dans la délégation de Jean-François ÉGRON. Elle porte sur la réforme de la protection sociale complémentaire à Bordeaux Métropole en santé et en prévoyance à échéance du 1^{er} janvier 2024 et plus précisément sur les principes de mise en œuvre de conventions de participations portant sur le risque santé, au bénéfice des agents de Bordeaux Métropole incluant les retraités et portant sur le risque prévoyance pour les agents seuls.

M. EGRON

(n°41) Réforme de la protection sociale complémentaire à Bordeaux Métropole, en santé et en prévoyance, à échéance du 1er janvier 2024 - Principes de mise en œuvre de conventions de participations portant sur le risque santé, au bénéfice des agents de Bordeaux Métropole incluant les retraités, et portant sur le risque prévoyance pour les agents seuls - Décision - Autorisation

Monsieur Jean-François ÉGRON présente le dossier.

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

M. Marc MORISSET : Merci Monsieur le Président. Simplement, je vais voter pour. En fait, c'est surtout une remarque pour essayer de faire avancer le débat sur la notion de majorité puisque l'on est dans des acceptations à 51%. Je pense qu'il aurait été bien encore une fois de faire avancer cette notion ce que l'on retrouve dans certains niveaux d'associations ou autres d'essayer de travailler sur les 2/3 la majorité, par exemple, ou essayer de faire respecter encore plus les instances qui vont mettre en place tout cela, qui vont valider tout cela. Cela sous-entend, bien sûr, un plus grand respect des minorités par ce biais. Juste 50%, 51%, la majorité classique. Je pense que l'on est encore une fois dans l'Ancien Monde. Cela aurait été innovant d'essayer de pousser justement cette logique de la participation citoyenne dans cette notion du 2/3 pour émanciper aussi les salariés à savoir qui ils représentent.
Merci.

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

M. Philippe POUTOU : Nous nous abstenons sur cette délibération, mais juste pour lire des avis de syndicalistes sur cette question.

Sur l'aspect santé, la question qui, jusqu'à présent, n'a pas été tranchée, c'est le caractère obligatoire de l'adhésion des agents. Nous sommes pour avec des clauses de dérogation si, par exemple, un conjoint ou une conjointe bénéficie déjà d'un contrat santé ou de prévoyance chez son employeur, actuellement, chacun est libre de souscrire ou non au contrat. Cela, c'est un premier avis.

Puis, sur la prévoyance, il y avait aussi notre avis. Le nerf de la guerre étant l'argent le plus important à négocier reste la participation employeur pour laquelle aucun budget précis n'a été proposé. Cette négociation interviendra dans un laps de temps assez court au retour des offres et avant juillet ou septembre, date des commissions santé. Donc, offre mi-mai 2023. Cela, c'est « suivi d'un temps d'analyse des offres, d'un temps de partage avec les organisations syndicales pour le choix du ou des opérateurs et le montant de la participation employeur sur chacun des deux risques ».

Pour la prévoyance, étant donné que la protection augmente, est-ce qu'ils vont consacrer plus de budget que le coût actuel de 30,38 euros par agent ? Cela, c'est une question que l'on transmet aussi. C'étaient les petits avis de syndicalistes et employés de la Métropole. Fin de note.

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

M. Jean-François ÉGRON : Quelques réponses. D'abord, les organisations syndicales ont été consultées sur ce sujet. Le budget est parfaitement connu puisque pour la complémentaire santé, c'est 3 200 000. Pour la prévoyance, c'est plus de 2 millions. Puis, je vous dis encore une fois, on participe 3 à 5 fois plus que le prévoit la loi pour chacun des éléments. Cela reste facultatif pour les agents. Vous parlez du caractère obligatoire, je ne sais pas où, mais ce n'est pas obligatoire du tout. Ils choisissent ou non, mais la plus grande majorité d'entre eux le choisit puisque, c'est, je le rappelle, Bordeaux Métropole + Bordeaux + Opéra, et on est à 10 000 agents, ce qui fait que les coûts des cotisations vont être tout à fait attractifs parce que vous le savez que plus il y a de monde, et plus le contrat est avantageux. Donc, le rassemblement des trois entités nous rend beaucoup plus forts à ce sujet et sera profitable aux agents.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je lance le vote.
101 votants : 100 pour, 1 abstention

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

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération est le n°46, toujours dans la délégation de Monsieur ÉGRON, délibération autorisant le recrutement de personnel contractuel.

M. EGRON

(n°46) Délibération autorisant le recrutement de personnel contractuel - Décision - Autorisation

Monsieur Jean-François ÉGRON

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

M. Olivier ESCOTS : Monsieur le Président, mes chers collègues. Si pour l'année 2023 le recrutement de personnel contractuel ne devrait pas être impacté par la détérioration des conditions de travail futures de nos agents et agentes, nous souhaiterions quand même alerter sur les années à venir. En effet, comme vous le savez, depuis le 19 janvier dernier, notre pays connaît une mobilisation historique contre une réforme inutile, injuste et de régression sociale. Il s'agit de la réforme des retraites. Le choix de ce Gouvernement de l'utilisation du 49.3 de la Constitution, l'attitude méprisante et les propos scandaleux du Président de la République et de ses représentants ont porté un sérieux coup au débat démocratique de nos institutions et plongé le pays dans une crise politique majeure. Je rappelle ici que 93% des travailleuses et travailleurs de notre pays sont contre cette réforme et que la semaine dernière encore, notre pays a vu défiler plus de 3,5 millions de personnes.

Monsieur le Président, mes chers collègues, si j'évoque ce sujet maintenant dans cet hémicycle ce n'est pas par hasard. En effet, cette mobilisation sociale inédite témoigne de l'opposition à une réforme qui pénalisera l'ensemble des travailleurs, notamment les femmes déjà discriminées au travail ainsi que celles et ceux exerçant des professions

pénibles subissant des emplois précaires et/ou connaissant des carrières hachées. Ces travailleurs, ce ne sont pas que ceux du secteur privé, mais aussi celui du secteur public, et notamment ceux des collectivités territoriales. Illégitime, injuste, impopulaire, cette réforme défait en outre le principe de solidarité sur lequel est fondé notre système de sécurité sociale et notre système de retraite par répartition qui en découle. Ne vous trompez pas sur ce sujet de ce que fait le Gouvernement, c'est aussi dans l'intérêt du grand patronat. Le grand patronat et les fonds de pension qui se frottent les mains avec la prochaine étape qui sera celle de la retraite par capitalisation, le grand patronat qui s'en met déjà plein les poches, on ne trouve pas d'autres mots, avec 162 milliards d'aides publiques versées au capital sans aucune contrepartie en matière d'emploi.

Les études sociologiques viennent aussi le confirmer, le travail s'est bel et bien intensifié ces 30 dernières années et la dernière réforme des retraites avec le passage à 62 ans montre déjà que beaucoup ne la prennent pas à cet âge-là parce qu'il n'y a pas les trimestres cotisés, c'est notamment la situation des femmes ou alors que la pension de retraite prévue est trop basse. Avec en âge légal de départ 64 ans, 1/3 des plus pauvres sera déjà mort avant de pouvoir jouir d'un droit au repos.

Mes chers collègues, j'en reviens donc à notre hémicycle, à nos agents et à nos agentes, ceux de Bordeaux Métropole comme ceux de nos mairies. Certains d'entre vous ont encore du mal à voir le lien local et cette réforme nationale justifiant un débat ici que nous avons pourtant demandé. Des dizaines de milliers de personnes dans les rues de notre Métropole, c'est déjà en premier lien avec le territoire. C'est aussi, par exemple, l'impact sur les agentes et les agents œuvrant dans nos services métropolitains mutualisés, municipaux. Alors que certains de nos métiers entraînent déjà des départs en retraite précoces pour invalidité ou des absences prolongées, je pose ici la question suivante : comptons-nous augmenter notre masse salariale d'agents contractuels dans le futur pour remplacer les agents et en les jetant dans la précarité ou alors prendrons-nous la décision d'impacter le service public rendu à la population ? Comment ne pas penser aux agents et agentes soumis à la pénibilité de leur métier, au stress, à la fatigue morale et à la fatigue physique ? Des agents et des agentes qui feront face à des carrières trop longues avec tout leur impact sur leur santé ? A-t-on une idée de l'impact de ces carrières allongées pour, par exemple, que ce soit dans nos différents services publics municipaux et métropolitains, les auxiliaires de puériculture, les agents de voirie, des agents de collecte, et les policiers municipaux ou dans nos villes ? Imagine-t-on dans nos résidences pour personnes âgées, des agents ayant le même âge que les résidents accueillis ? Le 31 janvier dernier, les maires de Paris, Entraigues-sur-la-Sorgue, Villejuif, Montreuil, Trélassac ou encore Saint-Pierre-d'Aurillac avaient symboliquement fermé leur mairie afin d'apporter leur soutien et de permettre à leurs agents et agentes de se joindre dans la mobilisation contre la réforme des retraites. Par solidarité et dévouement social, certains maires, comme à Faches-Thumesnil, Gennevilliers, ou encore Bonneuil-sur-Marne n'ont pas décompté des heures de grève sur les fiches de paie de leurs agents. C'était une demande ici de l'intersyndical et notre groupe la soutient comme notre groupe combat cette réforme qui porte un recul social majeur et piétine le droit à l'existence. Par solidarité avec les femmes, les salariés, les oubliés, les professions précaires, et puisque nous avons notre rôle à jouer pour soutenir le mouvement social, nous, élus de la République, demandons au Gouvernement de retirer son projet de réforme et à engager un grand débat national jusqu'à l'organisation d'un référendum. Nous sommes convaincus que redonner la parole au peuple est la seule issue politique et démocratique permettant d'apaiser cette situation.

Pour en revenir à la délibération sur le personnel contractuel, mon cher Jean-François EGRON, nous la voterons.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

Mme Anne LÉPINE : Je rebondis sur les propos de mon collègue Olivier ESCOTS pour dire qu'en effet nous partageons le constat que la réforme des retraites est une réforme injuste, inutile et impopulaire. Des millions de manifestants pacifiques ont exprimé un mal-être général qu'il faut savoir entendre. Grâce à l'esprit de responsabilité manifesté par l'ensemble des organisations syndicales toutes unies contre ce projet, cette opposition massive est caractérisée tant par sa non-violence que sa détermination. Les attaques et caricatures sur les dérives de quelques centaines ne font que fracturer encore plus le pays face aux millions qui se sont exprimés calmement et clairement.

Comme l'a dit Olivier ESCOTS, cette réforme aura aussi un impact sur nos agents et nous le déplorons. Nous pensons qu'il est possible de mettre en place une autre réforme qui garantisse les droits notamment en recherchant de nouveaux financements comme par exemple l'égalité salariale femmes/hommes.

Pour toutes ces raisons, nous soutenons l'immense demande populaire de retrait de cette réforme des retraites qui fragilise la cohésion sociale de notre pays.

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

M. Philippe POUTOU : Avant de dire un mot sur la délibération elle-même, c'est pour faire suite à ce qui vient d'être dit par les deux interventions précédentes, je ne vais pas répéter. Je suis entièrement d'accord sur l'idée de soutenir la mobilisation actuelle. Juste une réflexion sur une phrase qui m'a percuté un petit peu, c'est la dérive de quelques centaines. On imagine bien que cela parle de ces jeunes dits blacks blocs. C'est juste pour dire qu'en fait je ne considère pas que c'est la dérive. Il y a une violence réelle, et on va essayer de finir tranquillement.

D'ailleurs, c'est Monsieur CAZENAVE qui en parlait tout à l'heure aussi, qui faisait référence à la violence de la rue et qui provoquerait des violences politiques. On peut penser que quelque part il y a une violence de la société depuis très longtemps qui provoque justement des colères qui éclatent et qui éclatent sous des formes différentes. Je pense que c'est aussi cela à prendre en compte, c'est qu'il y a une misère telle, une pauvreté, une précarité telle, et là, la précarité a un lien avec la délibération puisqu'il est proposé d'embaucher des contractuels.

Donc, on est dans des logiques de fragilisation du camp des salariés avec un appauvrissement, une difficulté importante à la fois pour trouver un emploi, pour se loger et pour se soigner, puis ce qui va avec, évidemment, c'est le démantèlement des services publics. En fait, on est dans une société qui est profondément violente. Il se trouve que depuis janvier, il y a un début de mobilisation, effectivement, une réaction par rapport à une nouvelle agression du pouvoir qui consiste à remettre en cause les droits à la retraite. Ce que l'on constate en tout cas c'est que dès que cela riposte, ou dès qu'il y a un mouvement social qui se reconstruit, que dès que des gens relèvent la tête, c'est vrai que cela redonne confiance, cela donne à la fois un mouvement fort, un mouvement qui dure, un mouvement qui se durcit aussi et notamment avec une mobilisation de la jeunesse qui exprime aussi une colère à sa façon.

On peut à la fois discuter des feux de poubelles, des abribus qui sont cassés ou des tags sur les banques. Effectivement, on peut plus ou moins être gênés par cela ou plus ou moins à approuver ce genre de choses-là. Mais, au moins on peut prendre conscience que c'est une colère, c'est un ras-le-bol contre une société, contre un monde ultra violent qui n'offre plus de perspectives à la jeunesse, que ce soit du point de vue des droits sociaux, du point de vue des droits humains ou du point de vue de l'environnement. Il y a véritablement un monde qui semble sans avenir, et cela se traduit comme cela. Je pense que l'on peut aussi comprendre ce qui se passe, et ne pas faire comme si c'étaient des délinquants parce qu'en fait, il y a une colère qui peut s'exprimer. En tout cas, je fais partie de ceux qui pensent qu'il y a quelque chose qui est légitime dans tout cela. Malheureusement, cela montre le monde dans lequel on vit, et qu'il y a peut-être justement des combats politiques à mener pour éviter que ce monde fragilise et précarise à la fois la jeunesse et même d'autres.

Sur la délibération elle-même, nous votons contre. C'est lié à cela. D'ailleurs, ce que dit Olivier ESCOTS, dont je partage quasiment tous les propos, mais ce que je ne comprends pas c'est que cela finit par voter pour parce que justement c'est une délibération. C'est parce que c'est présenté comme obligé. On ne peut pas faire autrement. On est obligé d'embaucher des contractuels parce qu'il y a urgence, parce qu'on n'a pas le temps de former, on n'a pas le temps de recruter. En plus, il se trouve que nous ne serions pas assez attractifs. Donc, il y aurait difficulté de recruter. Cela, on l'entend en réalité depuis très longtemps que ce soit dans le privé ou dans le public, la gestion du personnel, c'est à peu près de la même manière parce que derrière tout cela, c'est une volonté de réduire les coûts. On sait que la précarisation est une façon de limiter des frais salariaux parce qu'un contractuel n'est pas forcément payé de la même manière et surtout il n'a pas les mêmes droits et la même possibilité de revendiquer.

C'est pour toutes ces raisons-là que nous, on vote contre parce que l'on sait que cela fait partie d'un processus qui se traduit aujourd'hui par une généralisation de la précarité. Malheureusement, les services publics qui pourraient être un garant, qui pourraient être une protection par des statuts à défendre, ne le font pas. On voit de plus en plus des choses comme cela qui se passent, des reculs au niveau des droits des salariés et une fragilisation, une division du personnel et un abaissement des rémunérations. C'est tout un processus long que nous contestons. C'est pour cette raison-là que l'on vote contre une délibération qui justifie l'embauche de précaires. Comme disent certains collègues de la Métropole, ce qu'il faudrait faire, c'est développer les équipes, c'est recruter, c'est former, c'est s'assurer des volants de remplacement et de faire en sorte que justement tout puisse fonctionner à peu près normalement et que les salariés trouvent des conditions de travail correctes et qui puissent assurer les services qui sont censés rendre à la population. Donc, cela suppose une politique inverse de développer, d'embaucher, de former et de faire en sorte qu'il ne manque pas de personnel comme c'est le cas assez régulièrement dans la plupart des services.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame AMOUROUX.

Mme Géraldine AMOUROUX : Monsieur le Président, chers collègues, je n'avais pas prévu d'intervenir, mais les propos qui viennent d'être tenus m'y engagent.

D'abord, je voulais, en préambule, dire que j'entends, je vois et je dirais même je comprends la mobilisation actuelle de certains et de beaucoup d'ailleurs et d'une grande majorité qui contestent cette réforme des retraites telle qu'elle a été présentée.

Cependant, je trouve que de la place qui est la nôtre, on devrait plutôt, une fois que l'on a dit cela, condamner toutes les dérives qui ont eu lieu dans les différentes manifestations, certes, qui sont le fait d'une minorité, mais qui doivent être condamnées. En tant qu'élus, nous n'avons pas d'autre choix que de le faire parce que les attaques sur les biens privés et publics tels qu'on les a vus ces derniers jours et symboliquement contre la mairie de Bordeaux, et vous l'avez tous vu, doivent être condamnés ici et ailleurs. Donc, je voulais simplement dire cela parce que je n'ai pas entendu dans les propos des uns et des autres, à aucun moment, dans les 5 dernières minutes, en tous les cas, qui viennent d'avoir lieu une condamnation de ces faits, et je trouve cela bien dommageable de la part des élus que nous sommes. Je vous remercie.

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

M. Marc MORISSET : **Monsieur le Président**, je n'avais pas non plus prévu d'intervenir, mais vu le contexte, je crois qu'il est sage, j'espère, d'essayer de comprendre pourquoi on s'est retrouvé avec un peuple français divisé, avec des gens qui sont toujours sur cette logique de l'Ancien Monde, c'est-à-dire d'essayer de performer, d'être en compétition, d'être en concurrence. Encore une fois, on voit que la société est contrainte en permanence avec cette fameuse notion de la création monétaire qui est rare et qui est soumise à l'intérêt. Donc, on a toute une cascade de conséquences qui sont, on peut les aborder très longuement parce qu'il y a des gens qui l'ont développé depuis de longue date, entre autres dans les penseurs de la pensée d'André GORZ entre autres que je soutiens à 100%. C'est-à-dire de ce monde qui aujourd'hui ne comprend pas suffisamment le statut du citoyen libre et éclairé, en fait, celui qui est capable de participer de façon active à sa manière, de façon beaucoup plus bienveillante à la société, à la notion de bien commun, à la notion de la préservation de la vie, du vivant.

De ce point de vue-là, on est dans une société aujourd'hui qui se retrouve ségréguée, attisée par des contraintes, avec des pouvoirs qui ont des privilèges, qui sont d'ailleurs dans une certaine forme d'arrogance, et pour certains, c'est d'une véritable violence évidemment. Quand vous dînez à l'Élysée avec ne serait-ce qu'un service de table à 5 000 euros par tête, je pense qu'effectivement la personne qui reçoit cela alors qu'elle a des difficultés avec un RSA (Revenu de solidarité active), un RSA qui est parfois mis sous condition de recherche d'un emploi et d'une activité qui peut-être jusqu'à diviser par 2, on est dans une véritable violence de l'institution. On se retrouve avec des corps intermédiaires dont un des premiers remparts aujourd'hui a été dénoncé, c'est-à-dire la violence de l'État, de l'ordre, c'est-à-dire de celui qui a la fonction de faire respecter les lois régaliennes.

Encore une fois, je crois qu'il faudra s'intéresser plus en amont à la réécriture de la Constitution, et cela passe entre autres par de différentes propositions qui ont été faites dans la rue par les manifestants, donc de la convention provisoire, d'une convention de transition sur la réécriture de la Constitution parce qu'il y a un travail qui est fait depuis Nuit debout. Il y a un travail qui est fait depuis les Gilets jaunes. Il y a un travail qui est fait de façon très plurielle, et je crois que cela aurait le mérite de rentrer dans le débat démocratique aujourd'hui pour arrêter d'être dans cette logique de l'Ancien Monde, de cette violence, et d'essayer de ne pas la comprendre quand on est dans une classe ou dans une autre. Donc, c'est une espèce de jeu de ping-pong qui me semble assez stérile et qui ne fait pas avancer le débat. C'est-à-dire que l'être par nature a cette notion de la bienveillance et d'essayer d'aider les autres et d'être utile aux autres.

Cela me semble prépondérant à essayer de travailler sur comment aujourd'hui on est arrivé à une société qui met en perspective le travail avec cette notion de la rareté, c'est-à-dire d'un côté la rentabilité et donc finalement se retrouver avec un salaire. Au contraire, je pense que l'on pourrait émanciper l'être humain à travailler sur d'autres notions de bien-être.

Je suis peut-être un petit peu long. Je suis à 4 minutes.

M. le Président Alain ANZIANI : Vous êtes surtout hors sujet.

M. Marc MORISSET : Je suis à 4 minutes, franchement, je crois qu'il y a besoin de travailler sur cela.

Merci de votre écoute. En tout cas, j'espère que l'on travaillera sur la paix, la logique de la paix. Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Monsieur CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Je vais faire très court. Je m'inscris complètement en faux contre des propos qui tiennent à relativiser la violence. Je veux dire que c'est inacceptable. C'est tout. Je veux dire que ce soit Monsieur POUTOU, Monsieur MORISSET ou autre, quel que soit...

Intervention inaudible

En tout cas, ces propos qui sont tenus, moi, en tant que citoyen et élu, je ne peux pas les accepter. Je pense qu'il est important ici de les dénoncer, point final. C'est inadmissible.

Intervention inaudible

M. Philippe POUTOU : Pour faire bref, je ne condamne pas les violences des jeunes, mais personne ne me dira ce qu'il faut que je condamne ou pas. Je crois que la discussion politique, ce n'est pas forcément condamner parce que condamne-t-on la Préfecture quand elle exclut des gens de leur squat ? Est-ce que l'on condamne les paroles violentes d'un DARMANIN ? A ce moment-là, on peut chacun se donner des points, quel type de violence on condamne, est-ce que l'on condamne le chômage ? Est-ce que l'on condamne qu'il y ait 8 millions de pauvres ? Est-ce que l'on condamne ce capitalisme qui détruit tout ? Je ne crois pas que la discussion ce soit cela : « oui, tu dois condamner, tu es élu, tu dois condamner ». C'est quoi ces discussions ? On peut aussi penser que l'on peut avoir des échanges politiques, essayer de comprendre ce qui se passe dans la société aujourd'hui et essayer de voir pourquoi la mobilisation provoque cela.

M. le Président Alain ANZIANI : Vous vous répétez, Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : Alors, ce n'est pas ici, mais enfin, en tout cas, il n'y a pas grand monde ici qui va pouvoir m'expliquer ce qu'il faut que je condamne. De la même

manière que vous, je ne vous demanderai même pas de condamner telle ou telle violence parce que l'on sait que l'on n'est pas d'accord. On sait que l'on n'a pas la même vision de la société. On sait que l'on ne partage pas grand-chose sur certains points.

M. le Président Alain ANZIANI : Attendez, il faut arrêter maintenant. On a une délibération, et on a deux autres. On est élus ici pour une tâche et des missions précises.

M. Philippe POUTOU : Bien sûr, mais rien n'empêche que nous ayons des échanges politiques.

M. le Président Alain ANZIANI : Mais essayez de parler des questions locales qui sont déjà suffisamment importantes. Pensez un peu à ceux qui nous ont élus. Ils vont nous dire : à quoi ils jouent ces gens-là ?

M. Philippe POUTOU : Je ne pense pas. C'est plus compliqué que cela, mais bon, on n'est pas ...

M. le Président Alain ANZIANI : Assumons nos responsabilités d'abord.
Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Merci, puisque la question a été abordée, je tiens à profiter de cette assemblée pour remercier tous mes collègues maires et tous les élus présents dans cette assemblée qui m'ont fait part de leur soutien à l'occasion de l'incendie qui a été sauvagement et de façon barbare proféré à l'encontre du portail de la mairie de Bordeaux. Je me félicite de cette condamnation quasi unanime de tels actes à l'encontre d'un bâtiment symbolisant la République. Je pense qu'il y a des moments dans lesquels les élus républicains que nous sommes peuvent se retrouver pour condamner de façon quasi unanime de tels actes de violence et de barbarie. En tout cas, je tenais à vous en remercier.

M. le Président Alain ANZIANI : Juste un mot. On peut toujours expliquer la violence. Il peut y avoir 36 explications, on ne sait pas laquelle est bonne, mais on ne peut jamais l'excuser, jamais la justifier. Si on le fait, on ne sait pas où on va. Demain, on aura encore plus de violence. Après demain, on aura une guerre civile. On ne peut pas accepter cela. Donc, il faut, face à la violence, faire des condamnations fermes. Je tiens à dire que je condamne fortement toutes les violences qui ont pu être tenues contre la mairie de Bordeaux, ce qui est quand même tout à fait scandaleux, mais également contre la mairie de Talence ou bien contre les permanences de certains élus. C'était inadmissible. Dans une démocratie, il y a des votes, il y a des débats, et on ne peut pas substituer la violence aux votes et aux débats démocratiques. C'est scandaleux. Aussi, je ferai observer que vous comprenez après ce débat pourquoi je refuse qu'il y ait des motions. S'il y a des motions, ce sera à chaque Conseil des débats de cette nature qui n'ont rien à voir avec nos compétences.

Maintenant, on revient à notre délibération, et je lance le vote.

102 votants : 97 pour, 4 abstentions, 1 voix contre.

Majorité
Abstention : Madame BOZDAG,
Madame LOUNICI, Monsieur
MORETTI, Monsieur MORISSET
Contre : Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la n°52, dans la délégation de Monsieur RUBIO : Création d'une réserve citoyenne métropolitaine.

M. RUBIO
(n°52) Création d'une réserve citoyenne métropolitaine - Décision - Autorisation

Monsieur Alexandre RUBIO présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Merci. En deux mots, je souhaiterais féliciter Alexandre RUBIO pour cette réserve citoyenne métropolitaine qui se crée. Je suis assez fier de voir que nous sommes la première Métropole à se doter d'un tel outil. Cet outil existe déjà dans certaines de nos communes. Nous avons déjà des réserves communales de sécurité civile qui permettent à des citoyens volontaires d'aider nos agents municipaux en participant au soutien et à l'assistance des populations en cas de crise. Force est de constater que des crises, nous en vivons et que nous en vivrons malheureusement de plus en plus dans les années à venir. Alexandre RUBIO a rappelé l'année 2020 avec les événements particulièrement dévastateurs que nous avons connus qui rendent encore plus nécessaire cette réserve. Donc, je veux remercier Alexandre RUBIO pour ce travail, et dire pour terminer que la création de cette réserve nous permettra lors des situations d'urgence de disposer d'un levier supplémentaire avec des citoyens bénévoles mieux préparés et acculturés pour faire face à ces crises.

Je trouve que c'est une des délibérations importantes de ce Conseil de Bordeaux Métropole et peut-être aurons-nous la chance qu'elle soit votée à l'unanimité qu'elle mérite. Merci.

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

M. Philippe POUTOU : Je ne crois pas qu'il y aura unanimité, Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : J'ai dit peut-être.

M. Philippe POUTOU : On est d'accord avec cette idée évidemment de créer ou de développer des brigades de secours, intervention, à la fois prévention, mais pourquoi

des bénévoles ? Nous ne sommes pas d'accord avec cela. On ne peut pas faire de vrais services publics avec de vrais recrutements, de vraies formations ? Voir comment cela peut se construire avec les services pompiers, les services incendies ? Pourquoi des trucs de volontaires ? Aujourd'hui, on voit des volontaires partout, des bénévoles partout. On n'est pas contre le volontariat, pas contre le bénévolat, mais là, cela pose le problème de développer un véritable service public. Pourquoi toujours contourner et faire comme si on pouvait bricoler des choses ? Je pense que c'est une ineptie. Je pense que l'on devrait discuter sérieusement parce qu'on le sait, Monsieur HURMIC l'a dit, on va être confronté à cela. Tout monde nous prévient que malheureusement, il y a des situations où il va faire plus chaud, ou cela s'assèche, puis, avec les tas de problèmes qui sont liés aussi à l'agriculture intensive, avec la façon dont sont gérés les sols, on sait que nous allons être de plus en plus confrontés à cela.

Donc, autant discuter aujourd'hui concrètement d'un véritable service public qui lutte contre les incendies, qui se pose la question de protéger l'environnement, de protéger les populations. Il est vrai que c'est un service public où on recrute, on forme et on voit comment cela se coordonne avec les services existants, s'il faut en faire un autre, le lier aux communes ou s'il faut renforcer les moyens dont on sait qu'ils sont très limités puisque les pompiers ont fait souvent grève au fil des années pour dénoncer le manque de moyens, pour dénoncer le manque d'effectifs. Il y a eu au moment des incendies, vous vous en rappelez, des critiques assez importantes de la part de certains services de pompiers qui disaient : « si on est dans la *merde*, c'est aussi parce qu'il n'y a pas eu des politiques qui nous ont donné assez de moyens pour faire face à des problèmes qui étaient de plus en plus prégnants ». Je ne comprends pas que l'on puisse toujours faire comme cela.

Donc, je le redis : la préoccupation de... évidemment on partage, mais on ne partage pas cette idée de fonctionner avec des volontaires bénévoles. On pense qu'il faut prendre cela beaucoup plus au sérieux.

M. le Président Alain ANZIANI : Monsieur POUTOU, on n'oppose pas le service public au bénévolat. On est pour le service public, et on est pour les bénévolats parce que le bénévolat a une grande vertu, c'est de donner la citoyenneté. Si, aujourd'hui dans notre société, il y a un problème, c'est le problème de perte des repères, de perte des valeurs et de perte de la citoyenneté. Au contraire, c'est une délibération très républicaine qui va au fondement de la République qui vous est présentée.
Monsieur MORISSET.

M. Marc MORISSET : Merci, Monsieur le Président. Je vais un petit peu corroborer la problématique de la formation puisque cela a été évoqué avec Monsieur POUTOU, on a des citoyens qui sont confrontés à ce qu'ils subissent et souvent les gens ont la plupart de l'information par les grands médias. Aujourd'hui, les grands médias font un gros travail, parfois d'information, mais aussi de manipulation. Dans ce critère-là, je ne mets pas en cause l'implication et le volontariat pour essayer de faire en sorte que l'on éteigne des incendies, que l'on résolve les problèmes des inondations, que l'on essaie de reloger les personnes. Évidemment, beaucoup de gens aident à cela, et j'en fais partie. Quelque part, il y a cette volonté plurielle d'essayer d'être complémentaire, cela, je l'entends, et les arguments de Monsieur RUBIO sont relativement entendables de façon générale.

Cependant, j'émetts un bémol sur la notion finalement de regroupement où on va être sous une hiérarchie locale, le Maire, avec un système d'information qui pourrait s'apparenter quand même à une version unique des faits. Dans cette délibération, il y

a un point particulier, c'est celui de la crise sanitaire. Entre autres dans la crise sanitaire, je pense qu'il est important de se rendre compte que cela peut être problématique d'avoir une société qui a d'un seul coup comme cela, sous le couvert du magistrat de la ville, de la commune du personnel, un petit peu à disposition pour essayer de mettre en place des choses qui seraient contraires finalement à bien des choses comme je l'ai évoqué déjà par le passé, c'est-à-dire l'obligation vaccinale, et dans la crise sanitaire, cela peut y jouer. Donc, il faut être vigilant vis-à-vis de cela. Cela veut dire qu'il faut apporter le maximum de formation, d'éléments suffisants, libres et éclairés de la logique de la dépendance de l'information est primordiale pour que cette pluralité du citoyen, de la personne qui joue un rôle dans la société, qui est acteur, joue aussi ce rôle-là au sein même de ces « regroupements citoyens ». J'espère que cela sera mieux entendu parce que la vraie problématique c'est peut-être la dérive à terme de ce genre de..., à plus long terme. Je ne parle pas tout de suite là, il y a une bienveillance, c'est une logique comme cela. Mais, quand il y a véritablement une société qui est avec 99% des médias qui disent tout le temps la même chose et qui arrivent à tout doucement instiller le mensonge comme étant une vérité, on peut se retrouver avec des groupements de personnes, on pourra appeler cela peut-être pour certains des milices, au service du pouvoir local. Je pense que de ce côté-là, il faut rester vigilant. Il faut rester dans cette logique du libre arbitre, de cette notion qu'il n'y a pas besoin de mettre en place des panneaux voisins et vigilants. Tout le monde est dans la vigilance. Tout le monde est dans sa liberté d'agir et de façon intelligente vis-à-vis d'un danger immédiat, vis-à-vis de situations de souffrance. Cela, c'est le rôle de chacun effectivement de jouer cette fonction régaliennne que l'on doit se doter. Merci de comprendre cette notion de bémol que j'essaie de mettre en alerte.

Merci.

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

M. Philippe POUTOU : J'interviens à nouveau rapidement. Par rapport à ce que vous dites, il ne s'agit pas d'opposer. Vous avez raison, l'idée, ce n'est pas de dire : « cela, c'est super, et puis, cela, on ne va pas faire ». Cela peut se compléter, mais l'argument que je n'ai pas dit et que j'avais en tête, c'est que dans une période où il y a 3 millions de personnes qui sont dans le chômage, dans une période où on sait qu'il y a 7, 8 millions, on ne sait pas, qui sont dans la précarité. Cela, c'est une occasion justement de faire en sorte de répondre à la fois à une question sociale et à ces questions des incendies. Donc, évidemment qu'il faut recruter et qu'il faut embaucher. En plus, on a une délibération qui s'appelle la Maison de l'emploi où on discute de cela, et après, on oublie. Là, c'est du bénévolat. On ne parle plus de Maison de l'emploi. On ne parle plus de réinsérer. On ne parle plus de tout cela. C'est là où cela ne va pas. Cela ne colle pas. Donc, oui, il y a une urgence sociale qui est celle de faire qu'il y ait du boulot pour les gens. Là, il se trouve qu'il y a un truc hyper utile, hyper nécessaire, hyper urgent. Il faut joindre les deux bouts. Et là, oui, après, cela pose le problème d'un véritable service public, comment cela se connecte avec le reste. Donc, OK, on n'oppose pas, mais là, il y a quand même des trucs qui semblent basiques. Cela paraît même dingue que l'on ne puisse pas dire : « tiens, on va recruter réellement des gens. On va faire que des gens qui sont dans la galère puissent retrouver un vrai boulot ». C'est cela l'idée à mon avis.

M. le Président Alain ANZIANI : Qui souhaite la parole ? Monsieur RUBIO, si je ne vois pas de... Si, il y a Céline PAPIN qui demande la parole.

Mme Céline PAPIN : Oui, vraiment juste quelques mots pour m'associer aux félicitations qui ont pu être apportées par Pierre HURMIC. Puis m'inscrire en faux avec ce qui vient d'être dit par Monsieur POUTOU qui, je crois, confond la question d'emplois pérennes autour des questions de protection civile ou les services de secours. Sur ces questions, on est bien évidemment toutes et tous engagés à soutenir un effort conséquent en termes d'emplois publics et la mobilisation sur des épisodes exceptionnels de citoyens qui, effectivement, je souscris pleinement vos propos, Monsieur le Président, s'inscrivent dans une logique de citoyenneté et d'attachement aux valeurs de la République. De plus, ils contribueront par la formation qu'ils pourront recevoir par ce biais à diffuser également les bonnes pratiques à avoir face à des risques qui se produisent malheureusement, par définition, pas toujours de manière prévisible.

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

M. Alexandre RUBIO : Je ne vais pas rajouter beaucoup à ce que vous avez indiqué. Il n'est pas là évidemment question d'opposer service public et engagement. Chacun le voit et quand, aujourd'hui, on est dans une société où l'engagement devient de plus en plus de l'engagement d'action et spontané. Lorsqu'il survient une crise, et Monsieur MORISSET, lorsque l'on prend un orage de grêle qui dévaste les toitures, lorsque la moitié de la forêt de votre commune brûle parce que c'est un incendie, parce que lorsqu'une entreprise a une défaillance technique et qu'elle génère un incident technologique, je vous prie de me croire pour l'avoir vécu, il n'y a pas besoin de BFM pour savoir ce qui se passe. Très vite, les habitants et les maires sont informés, et au contraire, on a tous tendance à partager largement d'une manière transparente l'information pour être le plus efficace possible dans à la fois la gestion, mais aussi mettre en protection les populations. Il n'est pas là question d'essayer de travestir, je crois, la réalité. Mais, dans ces cas-là, pour l'avoir vécu et puis pour un certain nombre d'entre nous, nous l'avons déjà vécu, il y a souvent des manifestations spontanées de gens qui veulent aider.

Si je suis Philippe POUTOU, il faudrait demain leur dire : « circulez, il n'y a rien à voir. Nous n'avons pas besoin de vous parce que, nous, notre affaire, c'est la gestion exclusive via les services publics, mais cela ne se passe pas comme cela ». Les pompiers, les premiers quand ils sont sur site, sont bien contents de trouver quelques bénévoles ou citoyens engagés sur lesquels ils peuvent s'appuyer, ne serait-ce que pour faire circuler l'information, transférer un peu de matériel, ne serait-ce que pour amener une dame en difficulté de mobilité pour pouvoir la mettre à l'abri et l'écarter. C'est comme cela que cela se passe. Cette réserve citoyenne a la vocation, je le dis, je crois, à venir compléter le service public et à venir un peu structurer et coordonner celles et ceux qui souhaitent spontanément s'engager en les formant et en rendant ce dispositif efficace. Quand je dis efficace, ce n'est pas une notion de rentabilité, c'est efficace au profit de la protection de nos populations. Le Président l'évoquait, le bénévolat, c'est d'abord la citoyenneté. Je me réjouis de voir que sur notre territoire il y a de nombreux volontaires et bénévoles qui n'ont pour seul objectif que d'aider et être utiles. Là, c'est simplement un cadre qui est offert pour que chacun puisse être utile au bon moment et en ayant les bons réflexes pour protéger nos populations.

Voilà quelques éléments que je voulais indiquer en conclusion de ce rapport.

M. le Président Alain ANZIANI : Je lance le vote.

103 votants : 100 pour, 2 abstentions, 1 voix contre

Majorité
Abstention : Monsieur CUGY,
Monsieur MORISSET
Contre : Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la délibération n°91 dans la délégation de **Madame RAMI** : Commission intercommunale d'accessibilité, modalités de fonctionnement.

Mme RAMI
(n°91) Commission Intercommunale d'Accessibilité, modalités de fonctionnement -
Composition - Décision - Autorisation

Madame Isabelle RAMI présente le dossier.

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

M. Olivier ESCOTS : Merci, **Monsieur le Président**. Juste quelques mots pour compléter ce qui vient d'être dit. Cette délibération est une délibération importante effectivement pour nos politiques publiques métropolitaines pour les personnes aussi en situation de handicap et pas que pour elles parce qu'une meilleure accessibilité de la ville au sens large profite à toutes et à tous.

Je souhaiterais aussi en profiter pour remercier la Direction de la multimodalité, notamment le service des modes actifs. Les équipes ont beaucoup travaillé depuis le début du mandat pour remettre en place cette commission intercommunale pour l'accessibilité avec un étonnement que j'avais partagé à plusieurs reprises depuis le début de ce mandat, c'est que cette commission ne s'est pas réunie depuis 2013. Ce qui veut dire que lors de tout le précédent mandat, elle n'a pas siégé. Donc, il me paraît important la remettre en place. Cela a été dit, plusieurs enjeux : Un en particulier : la mobilisation du droit commun sur des sujets tels que le handicap et l'accessibilité portés par l'ensemble de nos politiques publiques dès la phase de conception. Il y a bien évidemment le sujet de l'espace public en lien avec les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, les fameux PAVE, des différentes communes, le sujet du transport. Ce matin, **Béatrice DE FRANÇOIS** a illustré avec ce qui était travaillé autour de Mobibus.

Un point, sur lequel j'ai déjà alerté en commission et ici dans cet hémicycle, sur tout ce qui va concerner le bâtiment et le logement. Je crois que l'on a un gros enjeu, c'est avoir des indicateurs sur l'état du logement adapté. On n'a pas ce chiffre. Donc, on est en difficulté dans nos communes pour pouvoir répondre à la demande de logement adapté. On a besoin d'indicateurs pour orienter au mieux notre politique publique sur ce sujet.

Un dernier point, cette commission, comme nous travaillons dans différentes commissions communales pour l'accessibilité, elle doit permettre d'aller chercher

l'expertise d'usage des personnes directement concernées. Donc, cela, c'est un point important, et la présence de 8 associations va y aider largement. Et, un autre enjeu, à mon sens, c'est le lien entre cette commission intercommunale et le travail mené dans les différentes communes via les commissions communales pour l'accessibilité. C'est un des gros enjeux des mois à venir.
Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame la Rapporteuse.

Mme Isabelle RAMI : Je n'ai rien à ajouter, je pense. Tout a été dit. C'est effectivement une question qui est plurielle et transversale et qu'il est très important de prendre à bras-le-corps dès maintenant pour irriguer et compléter nos politiques publiques. Je m'y attacherai également.
Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je lance le vote.

98 votants : 1abstention.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur POUTOU

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la délibération n°59, dans la délégation de Monsieur PUYOBRAU, présentée par Madame BOST : Programmation 2022 des logements agréés au titre de la délégation de gestion des aides à la pierre de l'État et aides de Bordeaux Métropole à la production de logements locatifs sociaux et à la réhabilitation thermique du parc social – Liste des opérations retenues.

M. PUYOBRAU

(n°59) Programmation 2022 des logements agréés au titre de la délégation de gestion des aides à la pierre de l'Etat et aides de Bordeaux Métropole à la production de logements locatifs sociaux et à la réhabilitation thermique du parc social - liste des opérations retenues - Décision - Autorisation

Madame Christine BOST présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur RAUTUREAU.

M. Benoit RAUTUREAU : Merci, Monsieur le Président. La production de logements sociaux subit désormais un fléchissement tendanciel avec plusieurs années bien en-dessous des 3 000 logements fixés comme objectif au PLH (Programme local de l'habitat), et cela, malgré un léger rebond en 2022. On peut regretter que cette situation de carence touche tout particulièrement les PLUS (Prêt locatif à usage social) qui concernent un public qui n'a pas d'autre alternative.

Le défi qui se trouve devant nous est important, et la Métropole a un rôle essentiel à jouer sur les opérations actuelles et futures. Or, nous pouvons craindre que les choix que vous faites dans la 11^e modification du PLU ne permettent pas de renforcer ce rebond observé en 2022 et conduisent même à une chute de la production globale de logement. En effet, vous savez bien que dans le contexte actuel tendu que vous venez de rappeler Madame BOST, et avec le plafonnement des prix de sortie des logements en VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement) même si nous l'avons relevé l'an dernier, le logement social est à l'échelle des programmes plus que jamais financés par le logement libre. Les logements libres s'en trouvent de fait renchérissés. Dans la 11^e modification du PLU qui sera ouverte à enquête publique dans quelques semaines, vous avez fait le choix d'abaisser le seuil de déclenchement des logements sociaux à 500 m². Cela va rendre les programmes de 500 à 2 000 m² de surface de planchers, c'est-à-dire les programmes à taille humaine, soit non rentables et ne sortiront plus ce qui fera chuter la production globale de logements, et ne créera pas davantage des logements sociaux, soit cela renchérra encore davantage le logement libre. Cela conduira à des prix toujours plus élevés excluant de l'accession à la propriété sur notre territoire, une frange de plus en plus importante de la population éloignant ses ménages de la Métropole et renforçant de fait d'autres problèmes en particulier de mobilité dont nous avons longuement débattu ce matin.

Ces choix, je le crois, relèvent de ce que l'on appelle une fausse bonne solution, de ce qui est sans doute louable sur son principe de départ, mais dont nous pouvons redouter les répercussions. Au-delà de ces effets, vous favoriserez les gros projets, un urbanisme qui n'est pas un urbanisme d'avenir, celui des grands ensembles de nos concitoyens ne veulent plus et qui a démontré depuis les années 60 ses limites.

Enfin, à tout ceci, il faut ajouter des exigences réglementaires et administratives toujours plus complexes et s'apparentant très souvent à des injonctions contradictoires. En tout état de cause, il faudra trouver, dans un futur proche, d'autres leviers si nous voulons demain relever ce défi du logement sur notre territoire.
Je vous remercie.

M. Pierre HURMIC : Merci, Monsieur RAUTUREAU. Jean-Claude FEUGAS a la parole.

M. Jean-Claude FEUGAS : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, la tension sur les prix de l'immobilier à Bordeaux ainsi que dans beaucoup de villes moyennes, dans un contexte de stagnation des salaires, oblige certaines catégories sociales à s'éloigner des centres. Le constat est maintenant partagé par tous.

Certains groupes sociaux sont particulièrement touchés, les jeunes ménages, en particulier les primo-accédants dont la demande est de moins en moins solvable, les familles qui peinent à acquérir des surfaces suffisamment grandes pour répondre aux besoins du foyer et les catégories dites populaires, composées d'ouvriers, employés, artisans ou de professions intermédiaires dont le pouvoir d'achat est devenu trop faible pour se loger dans les centres des grandes villes françaises. Cette réalité du marché de l'immobilier transforme durablement la physionomie de la Métropole dont la sociologie des habitants s'est considérablement modifiée en une quinzaine d'années seulement. Désormais, les cadres bénéficiant des retombées économiques de la mondialisation y sont surreprésentés ainsi que les touristes qui profitent d'une offre pléthorique de logements de courte durée. Parallèlement, les personnes seules ainsi que les étudiants dont les familles résident dans une autre ville sont de plus en plus nombreux au sein de la population citadine. Ces deux dernières catégories expliquent

de façon symétrique la pression constante des prix à la hausse sur le marché des petites surfaces.

La condition de disposer des hauts revenus pour acheter dans le centre n'est même plus suffisante pour les ménages primo-accédants surtout avec les taux d'intérêt actuels. L'héritage devient alors un facteur déterminant qui renforce nécessairement des mécanismes de ségrégation sociale. De plus, le taux de vacance dans le parc privé en France n'a jamais été aussi haut depuis l'après-guerre alors qu'il n'est que de 1% dans le parc social.

Le Gouvernement applique une recette qui a été appliquée à l'époque par Margaret THATCHER dans les années 80-90, c'est-à-dire un désengagement massif. Le Gouvernement envisage maintenant de se désengager de cette compétence et balancer les bébés, mais sans l'eau du bain, car la fixation des APL (Aide personnalisée au logement), c'est l'État. Le 1%, c'est l'État. Les aides à la pierre, c'est l'État. En 2013, la part de subventions État et collectivités pour un bailleur social pour construire était de 13%. Elle est maintenant de 7%. La part des prêts et des fonds propres des organismes de logement a augmenté. Résultat : on construit moins de logement social alors que la demande est très forte. À ceci s'ajoute, comme l'indique le rapport, le relèvement du taux du livret à 3%. Cette augmentation va limiter les capacités d'investissement nouveau des bailleurs. Donc, moins de capacité de l'investissement, c'est moins de construction et moins de rénovation. À ceci s'ajoute l'injonction contradictoire de respecter la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) de construire du logement social et d'atteindre le zéro artificialisation nette d'ici 2050 conduisant à cibler nos interventions sur un foncier qui mécaniquement devient de plus en plus rare et plus cher.

Pour Bordeaux Métropole, avec 1 883 logements, l'objectif global des 3 000 logements n'est atteint qu'à 63%. On observe un tassement des PLUS et des PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration) 21% des agréments pour chacun. Une particularité de cette programmation est la forte croissance des agréments en PLS (Prêt locatif social), 51% portés par les logements jeunes et étudiants en forte progression : 745 logements pour un objectif de 450 au titre de la délégation des aides à la pierre.

On constate une certaine inertie dont la moitié sont du PLS qui permet, certes, un rééquilibrage territorial du logement social, mais dans une moindre mesure ne permet pas de compenser les phénomènes de relégation et de rééquilibrage social. Toutefois, on se félicite que l'effort de rééquilibrage territorial de l'offre locative sociale se poursuive avec 69% des logements financés, localisés sur les communes déficitaires au titre de la loi SRU.

En raison de l'augmentation des coûts de production, matériaux, transport, énergie, il nous faudrait pousser politiquement, comme le demande l'Ordre des architectes, une baisse de la TVA sur les matériaux bas carbone pour favoriser leur utilisation.

Enfin, pour terminer, un mot sur la réhabilitation thermique, il nous faut poursuivre notre accompagnement des bailleurs sociaux et faciliter ce type d'opération tout en étant soucieux de l'atteinte de la performance énergétique et réfléchir à une bonification pour les logements sociaux classés en catégorie F, G et utilisant les matériaux bas carbone. Merci de votre attention et en étant un peu long.

M. Pierre HURMIC : Merci, Monsieur FEUGAS. Monsieur BOBET.

M. Patrick BOBET : Merci. On demande aux maires de faire des efforts de construction, je trouve cela normal, légitime et on essaie de le faire le plus possible. En revanche, est-ce que la Métropole elle-même fait vraiment tous les efforts qu'elle pourrait faire ? Je m'explique. Il y a deux solutions pour que la Métropole nous aide. La première, c'est peut-être dans le cas de préemption que le foncier que la Métropole a acquis soit peut-être revendu à un prix très abordable pour La FAB, par exemple. Si je dis cela, c'est parce qu'au Bouscat c'est ce que nous avons connu avec La FAB il y a 4-5 ans maintenant. Le programme va sortir très rapidement.

Finalement, sur l'espace du garage Peugeot que vous connaissez tous, à la barrière de Médoc, c'est un hectare exactement. Il y aura 89 logements dont 61% de logements sociaux, grâce au fait que la Métropole a accepté de vendre bien en-dessous du prix qu'elle avait acheté ce terrain-là.

La deuxième solution, c'est que dans les grosses opérations, et je pense à la ZAC de Gradignan (Zone d'aménagement concerté), où il y a beaucoup de logements, donc beaucoup de logements sociaux, il serait peut-être important que la Métropole accepte parfois de faire un effort complémentaire dans la prise en compte du déficit de l'opération pour aider les villages à les supporter parce que là, c'est un peu la double peine. On fait de gros efforts pour accueillir des populations parfois compliquées et on nous demande de payer en plus des prix exorbitants, c'est quand même compliqué. Je pense que la Métropole pourrait peut-être aussi aider les maires à répondre à cette question.

Merci de votre attention.

M. Pierre HURMIC : Merci, Monsieur BOBET. Je ne vois pas d'autre demande de prise de parole. Oui, Monsieur POUTOU.

M. Philippe POUTOU : J'ai une note à lire puisque nous avons des spécialistes de la pierre. C'est bref. On donne un avis négatif pour deux raisons. Comme d'habitude, certes, nous approuvons la volonté de produire des logements sociaux et de les rénover, mais c'est encore tellement lent par rapport aux besoins. De plus, les bailleurs sociaux n'ont même plus accès au foncier sur Bordeaux Métropole. Ils sont donc devenus totalement dépendants de la promotion immobilière pour la production de logements sociaux. Ils perdent des savoir-faire, n'ont plus la maîtrise de leurs opérations. Bref, l'ambition n'est pas là, à quand un véritable service public du logement ?

Nous critiquons aussi notamment avec 1 883 logements programme, on est très en deçà du besoin de logements sociaux et très sociaux sur la Métropole, et même de l'objectif de 3 000 qu'elle s'était fixée elle-même. Par ailleurs, on remarque que cette baisse touche surtout les logements sociaux PLUS, un peu PLAI très sociaux, mais qu'en revanche, les logements intermédiaires en PLS plus rémunérateurs pour les promoteurs augmentent sensiblement, ce qui, à notre avis, est inacceptable.

Cette situation profite surtout à des opérateurs de type villégiatures qui raflent beaucoup d'opérations et de fonciers sans développer en réalité le logement social ou très social. Pour cette raison-là, nous votons contre.

M. Pierre HURMIC : Merci, Monsieur POUTOU. Je ne vois pas d'autres demandes de prise de parole. Je lance le vote.

Oui, pardon, excusez-moi. Christine BOST, tu as la parole.

Mme Christine BOST : Simplement pour essayer d'apporter quelques éléments de réponse à nos collègues. D'abord, à Monsieur RAUTUREAU, on constate une situation qui n'est pas satisfaisante. On parle là de la question de la production de logements locatifs sociaux. On ne parle pas de la production globale de logements sur la Métropole. Nous, c'est ce qui nous intéresse. Effectivement, il y a quand même parfois un lien entre tout cela, mais ce n'est plus si évident que cela. La production, elle a, certes, été très stimulée dans les années passées par les grandes opérations d'aménagements que l'on connaît tous, en particulier sur la ville-centre, ces grands fonciers, il n'y en a plus beaucoup. Donc, aujourd'hui, il faut aussi que l'on réfléchisse à comment on fait dans chacune de nos communes, dans le diffus, et c'est la raison pour laquelle la Métropole, elle vient de mettre en place dans sa 11^e modification cette question de la surface plancher minimum, mais c'est aussi à chacune de nos communes d'intégrer sur nos territoires un plus grand nombre de SMS (Secteur de mixité sociale) pour stimuler aussi la production de logements locatifs sociaux. C'est aussi à chacun de nous lorsqu'il y a des opérations d'aménagement d'essayer de faire en sorte qu'elles aillent au bout de la production que l'on a initialement prévue.

Ensuite, pour répondre à Patrick BOBET sur les efforts que la Métropole pourrait consentir, d'abord, nous avons, je pense que tu le sais Patrick BOBET, un règlement d'intervention qui nous permet de céder du foncier aux bailleurs avec une décote assez importante, assez intéressante, que dans les opérations d'aménagement, la Métropole prend aussi en charge des déficits qui peuvent parfois être très importants, que la Métropole prend aussi en charge une partie du financement des équipements, je parlais des écoles notamment. Donc, il y a quand même déjà beaucoup d'efforts qui sont consentis, et comme je l'ai expliqué en introduction, nous, l'objectif, c'est la production de logements locatifs sociaux. On est vraiment en train d'essayer de réfléchir à une opération un peu coup de poing sur un an ou 18 mois avec des opérations ciblées dont on a identifié que ces opérations sont en panne et pour lesquelles on a identifié les motifs de panne. En règle générale, c'est aussi une problématique financière. Donc, comment la Métropole pourra libérer et accompagner la mise en chantier de ces programmes pour être bien meilleure dans la production, dans la sortie, encore une fois avec le décalage que l'on connaît entre les agréments et la réalité des familles qui rentrent dans ces logements.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Juste un mot avant le vote pour remercier Christine BOST, mais aussi pour vous tenir au courant des réunions que je fais souvent avec le Préfet, avec Madame la Préfète avant, avec Monsieur le Préfet aujourd'hui. Et à chaque fois, la question du logement revient, toujours avec beaucoup d'urgence. Avec Monsieur le Préfet, on imagine que l'on pourrait tenir une nouvelle réunion avec tout le Conseil, peut-être avec les bailleurs. Il faut regarder un peu le mode d'emploi qui ne soit pas comme la réunion la dernière fois avec Madame la Préfète. C'est une réunion sur les points de blocage. On a pu identifier effectivement les points de blocage dans de nombreuses communes, il s'agit de travailler précisément sur comment on peut lever les blocages. Cela me semble tout à fait intéressant. On pourrait faire cela à la fin du premier semestre.

Mme Christine BOST (hors micro) : Il y a aussi des blocages liés aux situations environnementales.

M. le Président Alain ANZIANI : Oui, bien sûr. Les blocages sont de toute nature, mais souvent aussi environnementaux ou autres.

Je lance le vote.

M. Baptiste MAURIN : Monsieur le Président, juste avant le vote, je vais rappeler les déports qui sont liés au CA d'Aquitanis, de Clairsienne, Mésolia, Caisse de dépôts et habitat social. Alexandre RUBIO, Stéphane PFEIFFER, Jean TOUZEAU, Brigitte TERRAZA, Daphné GAUSSENS, Pierre de Gaëtan NJIKAM-MOULIOM, Pierre HURMIC, Jean-Jacques PUYOBRAU et Nordine GUENDEZ.
Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Le vote est lancé.
98 votants : 90 pour, 1 abstention, 1 contre, 6 conflits d'intérêt.

Majorité
Abstention : Monsieur MORISSET
Contre : Monsieur POUTOU
Ne prend pas part au vote : Monsieur HURMIC, Monsieur TOUZEAU, Madame TERRAZA, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur PFEIFFER, Monsieur RUBIO, Monsieur GUENDEZ, Madame GAUSSENS, Monsieur N'JIKAM MOULIOM

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la n°64, toujours dans la délégation de Monsieur PUYOBRAU, présentée par Madame BOST : Pessac Quartier de Saige – Convention de subvention pour la reconversion d'un pied d'immeuble au titre du règlement d'intervention de Bordeaux Métropole au titre de la politique de la ville et du renouvellement urbain. Cette fois-ci encore il y aura un déport de la part de Stéphane PFEIFFER et Fannie LE BOULANGER.

M. PUYOBRAU

(n°64) Pessac Quartier de Saige - Convention de subvention pour la reconversion d'un pied d'immeuble au titre du règlement d'intervention de Bordeaux métropole au titre de la politique de la ville et du renouvellement Urbain - Décision - Convention - Autorisation

Madame Christine BOST présente le dossier.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, mes chers collègues, cette délibération s'inscrit dans la continuité du plan de renouvellement urbain de Saige, PRU (Programme de renouvellement urbain), qui prévoit la destruction de 480 logements sociaux, ce qui avait amené notre groupe à voter contre. Nous venons d'avoir un débat sur les aides à la pierre et la programmation de logements sociaux. Nous sommes loin du compte dans les objectifs et ici sur cette opération dans la compensation des

logements sociaux. Aujourd'hui, dans le cadre de ce projet, il s'agit de reconverter un logement situé au rez-de-chaussée de la Tour 4 en maison de projet mis à disposition de Bordeaux Métropole pour, je cite : « permettre aux habitants de prendre connaissance des travaux, faciliter la démarche de relogement, être un lieu d'accueil d'information et de concertation dédié au PRU. À terme, horizon 2032, ce local sera utilisé comme local d'activité économique ou commerciale ou comme association, ou en location vendue. »

Si cette délibération n'est pas choquante en soi, nous rappelons outre notre vote contre, mais minoritaire qu'un recours a été déposé contre ce PRU par l'Amicale des locataires contestant les modalités de la concertation. Une médiation a été proposée qui doit avoir lieu au mois d'avril. Une décision aujourd'hui sans attendre les résultats de cette médiation nous semble précipitée.

Pour ces raisons, nous nous abstenons sur cette délibération.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Monsieur SAINT-PASTEUR.

M. Sébastien SAINT-PASTEUR : Merci, Monsieur le Président, mes chers collègues. Le projet de rénovation urbaine de Saige revient à l'ordre du jour de Bordeaux Métropole avec cette demande de financement qui permettait de découvrir 50% du financement d'une maison du projet qui dépassera, cela a été évoqué, les 200 000 euros. Ce coût, 200 000 euros, mis en lumière par cette délibération ne fait que renforcer le questionnement sur l'opportunité d'un tel niveau d'investissement global, 10 millions d'euros, je rappelle pour la seule démolition. Près de 212 millions d'euros HT pour l'ensemble du projet, soit plus de 3 à 4 fois le coût du projet de téléphérique qui a animé notre matinée sur un projet qui, cela a été évoqué, détruira du logement existant.

On peut également, et tout autant, interroger la méthode dans laquelle s'inscrit le projet. Comment il associe la population ? Actuellement, une consultation est menée auprès des locataires qui verront leurs logements démolis pour recueillir leurs besoins et leurs souhaits. Une consultation qui avait déjà été menée par la CNL (Confédération nationale du logement) avait permis de voir la volonté des habitants de privilégier une rénovation, et donc pour bon nombre de locataires d'envisager de rester dans un logement rénové. Rien n'aurait empêché de plus de travailler les mutations, les mobilités et le parcours locatif pour celles et ceux aspirant autre chose, ils existent. Une nouvelle fois, la caricature n'est pas entre rien faire, le statu quo et la démolition rénovation urbaine. Il existait un autre chemin évoqué par les habitants, certains grands noms de l'architecture, quelques élus.

Autre élément surprenant, et cela a été évoqué, alors qu'un recours a été formé contre le projet, que le Tribunal administratif a nommé une médiatrice et qu'une première réunion sera fixée dans le courant du mois d'avril, on peut interroger la célérité avec laquelle cette délibération nous est soumise. L'attente de la première médiation aurait probablement permis de signifier une volonté de dialogue voire d'enrichir la réflexion sur la façon dont la Maison du projet doit se positionner pour remplir pleinement ses missions. La délibération ne nous dit, en effet, pas grand-chose mis à part l'aspect bâtementaire. On peut dès lors avoir la tentation de penser que ce projet est imposé à travers une concertation défailante : pétition non-admise à la concertation, recours devant les tribunaux, amorce de médiation sous l'égide du Tribunal. C'est pour cela que je regrette et forme de nouveau le vœu, au-delà des caricatures et des postures, que nous envisagions, le recours à une votation citoyenne. Le quartier, l'ampleur des

enjeux le justifie pleinement d'autant plus que la crise du logement n'a pas disparu, que nul ici ne peut se prévaloir de porter la parole des habitants, et plutôt que de financer une Maison du projet portant la possibilité de donner aux habitants le choix de leur projet de vie à Saige ou ailleurs.

Il est encore temps de concilier enjeux sociaux, urbanistiques, écologiques, démocratiques et citoyens, d'être novateurs dans la démarche et de se dire que les habitants sont les plus à même de décider de leur avenir. En cela, je voterai contre cette délibération, et je vous remercie de votre attention.

M. le Président Alain ANZIANI : Madame Laure CURVALE.

Mme Laure CURVALE : Monsieur le Président, chers collègues, cette délibération suit celle que nous venons de discuter sur la programmation des logements sociaux où nous venons de voir les difficultés que nous avons à atteindre nos objectifs de production, difficultés qui peuvent s'expliquer pour un ensemble de raisons. On peut donc d'autant plus regretter le choix qui est proposé pour Saige puisque, cela a été rappelé, on est sur la démolition de 3 tours, 373 logements sociaux et également le changement d'usage d'une autre tour, ce qui amène à ce chiffre de 482 logements sociaux supprimés. Or, ce n'est pas l'état du bâti qui le justifie puisque d'ailleurs les autres tours vont rester en place, et il y avait un projet alternatif qui était sur la table et pour lequel des architectes, LACATON & VASSAL, avaient été consultés et avaient apporté des conseils. Ces architectes, mais ils ne sont pas les seuls, sont restés... je cherche un mot moins fort que révoltés, mais, finalement, je pense que quelque part c'est le mot, que l'on envisage encore ce type de projet aujourd'hui alors que l'on pourrait avoir un projet beaucoup plus respectueux sur le plan écologique, sur le plan de la consommation des matériaux et sur le plan social aussi dans une meilleure écoute des habitants.

Aujourd'hui, on nous propose d'avancer sur la Maison du projet. Maison du projet dont on sait bien que la finalité est d'essayer d'associer les habitants dans la durée jusqu'en 2032, le projet est par conséquent approprié lors de grandes opérations d'aménagement et d'urbanisme. Ce n'est pas sur la finalité de cette Maison du projet que nous pouvons nous positionner. Il est vrai que l'on peut s'interroger sur le calendrier puisqu'une médiatrice est nommée. Cela aurait été un geste de bonne volonté, d'ouverture et d'écoute que de ne pas passer aujourd'hui cette délibération. On nous dit que la date de la première réunion devrait avoir lieu courant du mois d'avril. Un décalage du vote lors du prochain Conseil n'aurait sans doute pas remis en cause la maison du projet qui va être là de toute façon pour longtemps si le projet se fait. On comprend bien que la démarche auprès du Tribunal n'est pas suspensive, mais puisqu'il s'agit de médiation, cela suppose des gestes de bonne volonté de part et d'autre, et nous regrettons que ces délibérations n'envoient pas le bon signal.

Je voterai contre. Notre groupe dans l'ensemble s'abstiendra sauf les élus qui m'avaient rejoint dans mon vote d'opposition.

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

M. Franck RAYNAL : Merci, Monsieur le Président et chers collègues. On ne va pas refaire le match en permanence. Médiation ne veut pas dire arrêt du projet. Cela vient d'être contacté à nouveau par les orateurs précédents. Le but n'est absolument pas de torpiller une médiation qui est en cours et à laquelle nous avons tous donné, vous en tant que Président de Bordeaux Métropole, et moi, en tant que maire et le Directeur

général de Domofrance, pour ce qui nous concerne chacun, nous avons donné notre accord. Donc, la médiation doit porter effectivement sur l'ensemble des éléments qui doit permettre à l'ensemble des habitants d'être bien assurés que la concertation soit aboutie. Et, c'est bien ce qu'il s'est passé, la concertation qui est en cours parce qu'il y a plusieurs types de concertations. Une concertation réglementaire portée par le bailleur social est effectivement en train d'être réalisée ainsi que la réglementation le prévoit. Donc, il n'y a pas de difficultés là-dessus.

Concernant cette maison du projet, ce n'est ni plus ni moins que la troisième BIC BOX pour ceux qui sont habitués de l'OIM BIC, c'est la troisième BIC BOX du territoire de l'OIM Bordeaux Inno Campus. La première, je vous le rappelle est dans les locaux de l'IST Bordeaux-Montaigne, la deuxième est au niveau de Bersol, et ce serait donc la troisième, maison du projet évidemment plus tournée vers la rénovation urbaine et le renouvellement urbain de Saige, mais qui a une vocation plus large puisqu'elle associera tous les partenaires. Et, n'oublions pas que nous voulons promouvoir également la mixité fonctionnelle de Saige à travers, en particulier, l'intégration de fonctions économiques et même universitaires sur le sujet.

Cette Maison du projet, pour une grande partie, fera l'objet d'un chantier éducatif confié à Bâti-Action qui est une entreprise bien connue d'insertion sur Pessac et sur la Métropole et qui a besoin aussi d'avoir une visibilité. Il n'y a pas de contradiction dans les délais, j'entends bien l'argument qui pourrait effectivement être celui de mettre de l'huile sur le feu et de torpiller la médiation. Ce n'est pas le cas. Il y a des délais, il y a de grands délais. L'ouverture de cette Maison du projet, cette BIC BOX ne se fera pas avant le mois de novembre. Donc, on a encore beaucoup de temps. Il n'y a rien dans le fait de décider aujourd'hui de ce qui est ni plus ni moins que le prolongement de décision qui a été abondamment discutée et prise déjà dans cette enceinte, il n'y a rien qui viendrait l'accélérer et qui viendrait contrevenir à la médiation. Je rappelle d'ailleurs que cette Maison du projet, si nous devions aboutir à une modification du projet, aura toujours son utilité, quel que soit d'ailleurs le projet qui sera tenu. Je ne vois pas la raison pour laquelle nous reviendrions sur cet objectif général de rénovation. Après, sur la forme, cela reprendra, évidemment les constructions sont en cours. Je ne peux pas préjuger de leur aboutissement. Cette Maison du projet ne vient pas modifier ou accélérer ou ancrer de manière plus profonde les objectifs qui ont été déjà délibérés ici.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Je ne vois pas d'autres demandes de parole, mais je vais dire un mot sur la procédure et sur la demande de report de la délibération. Il faut que l'on réfléchisse bien. Tous dans nos communes, dans nos collectivités, on prend beaucoup de décisions. Certaines de ces décisions sont frappées de recours et de requêtes. Si à chaque fois qu'il y avait une requête, on retardait la décision, nous serions condamnés à l'immobilisme, à chaque fois. Réfléchissez à ce qu'il peut se passer dans vos communes, ce sera le cas, même s'il y a un médiateur, à ce moment-là, on reportera et jamais rien ne se fera puisque vous aurez toujours quelqu'un pour former un recours. Si cela suspend tout, évidemment, ce ne sera pas le cas. J'observe d'ailleurs que pourtant il y a une procédure précise, si les requérants l'avaient souhaité, ils auraient pu faire un référé de suspension, et ils ne l'ont pas fait. C'est au Tribunal qu'il faut demander la suspension. Ce n'est pas à nous-mêmes. Donc, je suis pour que l'on continue cette procédure.

Sur le fond, **Madame BOST**.

Mme Christine BOST : Sur le fond, je pense que les choses se sont réglées entre Pessacais. Je ne voudrais pas faire le lien entre les deux délibérations précédentes.

M. le Président Alain ANZIANI : Voilà de la sagesse.
Je lance le vote.

103 votes : 66 pour, 32 abstentions, 4 contre, 1 conflit d'intérêt.

Majorité
Abstention : Monsieur HURMIC,
Monsieur ROSSIGNOL-PUECH,
Monsieur LABESSE, Monsieur
GARNIER, Madame NOEL, Madame
BICHET, Madame MELLIER, Madame
BLOCH, Madame PAPIN, Monsieur
PAPADATO, Madame JAMET,
Monsieur THONY, Madame RAMI,
Monsieur CAZAUX, Madame
CHOPLIN, Madame DEMANGE,
Monsieur ESCOTS, Monsieur
FEUGAS, Monsieur GHESQUIERE,
Monsieur GOMOT, Monsieur
GUILLEMIN, Monsieur JABER,
Madame JUQUIN, Madame JUSTOME,
Madame LE BOULANGER, Madame
LECERF MEUNIER, Madame LEPINE,
Monsieur MARI, Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU, Monsieur
RIVIERES, Madame SAADI;
Contre : Madame CASSOU-
SCHOTTE, Monsieur CUGY, Madame
CURVALE, Monsieur SAINT-PASTEUR
Ne prend pas part au vote : Monsieur
PFEIFFER

La délibération est adoptée.
Délibération suivante.

M. Baptiste MAURIN : La délibération suivante est la délibération n°77, dans la délégation de Madame BLOCH : Association Paris 2024 – Année 2023 – Subvention d'aide à une manifestation.

Mme BLOCH
(n°77) Association Paris 2024 - Année 2023 - Subvention d'aide à une manifestation
- Décision - Autorisation- Convention

Madame Brigitte BLOCH présente le dossier.

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

M. Philippe POUTOU : Rapidement, c'est la dernière. On va voter contre. D'abord question d'argent, 100 000 euros, ce que vous appelez le ticket d'entrée. Donc, la base. Puis, autour de l'organisation du trajet de la flamme, dans les 500 000 euros, peut-être 647 millions, je ne suis plus combien au total. Pour nous, cela paraît complètement

dingue, complètement exagéré. Déjà que l'on n'est pas très fan de la flamme, et non plus fan... Les expressions magie des JO (Jeux olympiques). Cela fait bizarre de dire cela, que la magie des JO, c'est vrai, quand on est gamin, il y a un côté magique avec les Jeux olympiques, mais quand on est adulte un peu politisé, on peut se retenir quand même parce que les JO, ce n'est pas si magique que cela. C'est joli sur une piste d'athlétisme, c'est joli OK, mais autour des JO, autour des stades, c'est tout sauf magique. L'histoire des JO, que ce soit longtemps en arrière avec les JO de Berlin, il y a plein d'histoires comme cela, même la paix entre les peuples il faut relativiser parce qu'en fait, c'est une histoire très politique et souvent très dominatrice avec plein d'aspects qui sont très discutables, et qu'en réalité on ne partage pas vraiment. Cela met en avant des valeurs que l'on ne partage pas sans parler de Pierre de Coubertin, de ce qu'il était idéologiquement, de son sexisme et de tas de choses autres y compris même du racisme. Je pense qu'il y a des expressions, il faut faire attention parce que l'histoire des JO, justement, c'est autre chose.

Nous sommes très critiques, évidemment. Cela devient même pavlovien où vous avez un réflexe. Dès que l'on entend JO, on est contre, en fait, maintenant parce qu'il y a cette histoire-là. Puis, on est à Bordeaux, donc on est loin de la Seine-Saint-Denis, mais je ne sais pas si vous avez regardé des sites comme Saccage 2024, par exemple. Ce sont des associations qui recensent un peu les difficultés qu'il y a, mais il y a d'autres associations qui font un gros boulot et qui mènent une bataille contre les JO, en tout cas, contre ce qui se passe autour des JO, mais c'est dingue en Seine-Saint-Denis. Entre la destruction de jardins ouvriers, entre des échangeurs complètement dingues à côté des écoles. Je ne sais pas si vous entendez tout cela. Les difficultés qu'il y a pour les habitants de ces quartiers-là à Saint-Denis notamment.

Puis, la sécurisation qui se met en place, les forces de police, la vie que cela va être pour les gens qui vivent là-bas. En fait, on a plein de raisons de se démarquer de tout cela, d'être très critique. Cela ne veut pas dire que l'on confond tout. Cela ne veut pas dire que tout est nul, qu'effectivement le sport, tout cela, mais il n'empêche qu'il y a un problème politique de fond avec cette organisation des JO, et ce qui pose problème, c'est de faire comme si de rien n'était. C'est de faire comme si tout était joli, comme si c'était magique, et comme si c'est tout est chouette. Non, on peut très bien peut-être, pourquoi pas, faire des choses avec, mais pas avoir ce discours comme cela encensé parce que l'on sait que derrière, c'est véritablement plein de problèmes. Après, je ne parle pas des questions environnementales qui sont, de fait, posées même si les JO se revendiquent comme les JO les plus écologistes, ce qui n'est pas complètement vrai, mais voilà. Par conséquent, pour toutes ces raisons-là, on vote contre cette délibération.

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

M. Marc MORISSET : Merci, Monsieur le Président. Je vais essayer de proposer encore une fois une logique de paix, et me dire qu'à un moment donné, comme je voulais proposer à tous les élus ici en question de fin de débat de ce Conseil, d'essayer d'avancer plus sur ce sujet majeur. Donc, en vous interrogeant, vous, les élus de la Métropole. Ce n'est pas une motion, Monsieur le Président. C'est vraiment une question de débat pour que la participation « des élus » puisse se faire. Cette notion de paix passe effectivement pour certains dans cette approche de Jeux olympiques. Cela passe par cette symbolisation de ne juger les personnes que par leurs performances techniques, sportives. Donc, cela sort du cadre politique. Quelque part aujourd'hui, je trouve que cela mériterait une motion de dire qu'à un moment donné la Métropole de Bordeaux s'inscrit aussi dans cette logique de s'indigner de la façon dont aujourd'hui

certaines discours publics, médiatiques commencent à accepter l'exclusion de certaines nations. Celles de la Russie puisque c'est un des débats majeurs en ce moment puisqu'il y a évidemment ces confrontations en Ukraine. Donc, j'espère que cette logique-là pourra avancer vers cette paix et cette fraternité que l'on retrouve normalement quand on fait des jeux non monétisés outre le débat qu'a soulevé Monsieur POUTOU. Évidemment, il y a de la monnaie. Évidemment, il y a parfois une logique de subventionner certains sports de façon un peu honteuse. On a eu des triches aussi. On a vu cela par le passé, mais on a vu aussi un contexte politique qui a favorisé parfois l'exclusion de certaines Nations. Je pense que la France s'honorerait d'inclure la totalité des Nations représentées sur cette planète. Tout cela pour faire un geste dans ce sens. Je pense que cela aurait été intéressant de travailler sur une motion pour dire : « on est favorable à ces financements, mais on est aussi favorable à ce que le CIO en particulier avec la langue française, avec l'esprit de Monsieur COUBERTIN à l'origine, travaille vraiment sur cette notion de l'inclusion de tous les pays et que l'on ne commence pas à faire cette ségrégation des Nations à travers leurs sportifs. »

C'est au moins ce que je voulais dire et j'espère que ce sera entendu et que le débat qui suivra ce Conseil sera aussi dans cette même logique de l'apaisement et d'essayer de faire en sorte que la société se grandisse en favorisant justement la paix partout dans le monde.

Merci.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci. Madame la Rapporteur.

Mme Brigitte BLOCH : Merci. Je pense effectivement qu'un jour, on pourra de manière assez globale réfléchir à la manière dont les grandes manifestations sportives pourront tendre à plus de sobriété. Je pense que ce sera un défi qui se pose de manière globale à toutes les grandes manifestations sportives, et ce sera certainement un débat intéressant au niveau national.

Pour ce qu'il en est des Jeux olympiques, je voudrais vous donner un exemple. J'ai vu le plaisir des jeunes qui font du break dance ou de la break dance, je ne sais pas trop comment on dit quand cette discipline est devenue olympique. Cela veut dire qu'il y a des gens très concrètement qui pratiquent des activités, qui sont nos voisins et qui sont ravis quand ils peuvent aller participer, qui sont ravis, ils sont même émerveillés de pouvoir aller participer à des manifestations comme les Jeux olympiques. Je crois que cela, il faut le garder à l'esprit parce que c'est cela aussi qui nous encourage à accompagner ce genre de manifestations.

M. le Président Alain ANZIANI : Merci de ces belles paroles. Je lance le vote.

99 votants : 94 pour, 3 abstentions, 2 contre.

Majorité

**Abstention : Madame LECERF
MEUNIER, Monsieur MARI, Madame
SAADI**

**Contre : Monsieur MORISSET,
Monsieur POUTOU**

La délibération est adoptée.

La séance est terminée, et je vous en remercie.

La séance est levée à 17 heures 55.

Le Secrétaire de séance

M. Baptiste MAURIN