

Conseil de Bordeaux Métropole

DOSSIER DE PRESSE

8 juillet 2022

L'ordre du jour de ce dernier conseil de Métropole avant l'été est particulièrement dense. Le choix du futur concessionnaire du réseau TBM 2023 – 2030 a été entériné et plusieurs délibérations importantes liées à la mobilité ont été votées. Déploiement des bus express et des trains du quotidien, développement du réseau cyclable, expérimentation sur l'A10, le schéma des mobilités continue d'être appliqué. Côté aménagement, la Métropole est active sur la question du logement et de la qualité de l'habitat, notamment en favorisant l'accès au parcours résidentiel des ménages les plus modestes. Les projets liés à la transition énergétique du territoire avancent également avec le coup d'envoi d'un des plus grands réseaux de chaleur, celui de Métropole Sud. Enfin, la stratégie de développement économique adoptée en novembre dernier se déploie également avec l'adoption du plan d'actions en matière d'Economie Sociale et Solidaire (ESS) ou la contribution à des fonds régionaux d'investissement. Les questions d'actualité liées aux dernières intempéries et aux Girondins de Bordeaux ont également fait l'objet de décisions métropolitaines.

Dispositif de soutien exceptionnel aux communes de Bordeaux Métropole dans le cadre des intempéries du 20 juin 2022 - Mise en place d'acomptes provisionnels au titre de l'aide à l'investissement - Délibération 26

Alain Anziani, président de Bordeaux Métropole a ouvert ce conseil en revenant sur les intempéries qui se sont abattues sur le Sud-Ouest dans les nuits des 19,20 et 21 juin. Ces violents orages de grêle ont durement touché plusieurs communes de la métropole, principalement à l'Ouest. En tout ce sont des centaines de maisons qui ont été touchées et pour certaines communes, près de la moitié des bâtiments publics nécessitent des travaux de grande ampleur pour redevenir fonctionnels.

Bordeaux Métropole a adopté lors du conseil du 24 juin 2022 la création d'un fonds d'intervention en solidarité avec les communes sinistrées et l'a doté en première intention de 1M€. Ce fonds peut également être abondé par les concours volontaires des communes.

Les premières estimations des besoins propres concernent les dépenses engagées en soutien direct à la population ainsi que la réfection des bâtiments et équipements municipaux. Une attention particulière sera également apportée aux acteurs économiques et agricoles sinistrés.

Lors du conseil de ce jour, Bordeaux Métropole acte une aide forfaitaire d'urgence de 400 000 € répartie entre les communes au prorata du nombre d'interventions des services d'incendie et de secours constaté lors des orages. Une seconde enveloppe de 100 000 € est fléchée vers les deux communes les plus impactées, Le Taillan-Médoc et Saint-Médard-en-Jalles. Ces aides d'urgence seront versées dans quelques jours aux communes.

Football Club des Girondins de Bordeaux (FCGB) - Modalités de paiement de la dette comptabilisée au terme de la saison 2020-2021 et des redevances forfaitaires annuelles relatives au stade Matmut Atlantique pour les saisons 2021-2022 et 2022-2023 - Délibération 53

Concernant la situation du Football Club des Girondins de Bordeaux, le président Alain Anziani appelle à la mobilisation générale.

La commission d'appel de la Fédération Française de Football a confirmé le mardi 5 juillet la décision de la DNCG (Direction nationale de contrôle de gestion des clubs) de rétrograder le Football Club des Girondins de Bordeaux en National 1.

Cette annonce est un véritable choc puisque le Football Club des Girondins, un monument de l'élite du football français, risque de disparaître. Cette malheureuse perspective signifierait la fin des équipes masculines et féminines, ainsi que du centre de formation.

Cette annonce est également un véritable drame social et économique : environ 300 salariés pourraient être licenciés et des nombreux prestataires, partenaires et entreprises gravitant autour du club seront fortement impactés.

Cette annonce est enfin incompréhensible car le Tribunal de commerce de Bordeaux a précisé le 4 juillet que le projet présenté par le club est soutenable et le lendemain, la DNCG dit le contraire.

Une voie de recours existe encore et Bordeaux Métropole est aux côtés du club pour défendre les intérêts du territoire. C'est pourquoi un courrier a été adressé par la métropole et la mairie de Bordeaux dès le mercredi 6 juillet 2022 à Madame la ministre des Sports, des jeux olympiques et paralympiques pour qu'elle active sans délais la procédure de conciliation prévue par le Comité national olympique et sportif français (CNOSF). L'ambition est que le CNOSF puisse se prononcer dans un délai compatible avec la reprise de la saison de la Ligue 2.

La délibération quant à elle est la confirmation de la mesure de suspension du loyer pour l'utilisation du stade Matmut, son versement étant reporté jusqu'à la fin de la saison 2022-2026.

Quelle que soit l'issue, Bordeaux Métropole peut faire face au manque de recettes si le FCBG ne paye plus son loyer, le budget global de la métropole avoisinant 1,8 milliard d'euros.

Enfin, Bordeaux Métropole s'engage à garantir la bonne organisation de la coupe du monde de rugby en 2023 et de épreuves de football des jeux olympiques en 2024 en lien étroit avec l'exploitant du stade (SBA).

I. CHOIX DU FUTUR CONCESSIONNAIRE POUR LE RÉSEAU TBM 2023 – 2030 : UN MONTANT DE CONTRAT HISTORIQUE POUR BORDEAUX MÉTROPOLE

Bordeaux Métropole a adopté en septembre 2021 un Schéma des mobilités ambitieux qui offre une vision globale pour tous les modes de transports et une diversification des solutions selon les usages. Le choix du concessionnaire pour le réseau TBM 2023-2030 permet de franchir une nouvelle étape en cohérence avec ses objectifs cadres. La décision de retenir l'offre de Keolis démontre que la métropole bordelaise est ambitieuse. L'objectif est de continuer à convertir les usagers de la route au transport public en étoffant et en fiabilisant l'offre du réseau. Plus d'usagers, c'est moins de pollution et un cadre de vie plus agréable pour les habitants et les visiteurs de la métropole.

Renouvellement de la concession de service de transport public urbain de voyageurs et de services de mobilités durables de Bordeaux Métropole - Choix du futur concessionnaire - Délibération 51

Le constat

Bordeaux Métropole dispose d'un réseau de transport TBM très performant. Depuis plusieurs années, le nombre d'usagers progresse régulièrement. Avant la crise sanitaire liée au Covid, en 2019, **170 millions de voyages** avaient été comptabilisés dont plus de 101 millions sur le réseau tramway et près de 68 millions sur le réseau bus.

Les projets et investissements en cours de réalisation

Demain, le réseau TBM proposera **une offre enrichie aux usagers** avec la création des lignes de bus express prévues dans le Schéma des mobilités dont la ligne St-Aubin - Bordeaux, l'achat de quatre nouveaux BAT3 et la mise en service de l'extension de la ligne A du tramway vers l'aéroport. Parallèlement, Bordeaux Métropole investit dans de nouvelles infrastructures qui seront en cohérence avec le futur réseau : construction du pont Simone-Veil, projet de transport par câble pour améliorer la liaison rive droite / rive gauche et déploiement progressif du RER Métropolitain.

Le processus du choix du nouveau concessionnaire

Le renouvellement du contrat actuel a été décidé en décembre 2019.

Deux ans et demi de suivi, plusieurs centaines d'heures de travail, d'analyses, d'auditions, de débats, plusieurs dizaines d'agents de la métropole mobilisés ont été nécessaires pour aider à la prise de décision finale. Le Comité de suivi composé de neuf élus membres a piloté l'ensemble de la procédure. Deux candidats sont allés au bout de la procédure.

Le règlement de la consultation prévoyait cinq critères de jugement des offres :

- le prix et le niveau de risque assumé par le futur Concessionnaire ;
- l'offre technique et la qualité de service au bénéfice des usagers ;
- la politique de maintenance des biens ;
- les engagements en faveur du développement durable, de la RSE et de l'innovation ;
- le marketing, la communication et la lutte contre la fraude.

Le contrat

Sur son contenu, le futur concessionnaire se voit confier l'exploitation :

- comme aujourd'hui :
 - quatre lignes de tramway (avec bien évidemment l'extension de la ligne A jusqu'à l'Aéroport dès le printemps 2023) ;
 - un réseau de lignes de bus
 - un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite (Mobibus) ;
 - un service de navettes fluviales (BAT3) ;
 - un service de vélos en libre-service (V3) ;
 - l'ensemble des parc-relais.
- mais aussi demain :
 - les 7 lignes de bus express prévues au Schéma des mobilités ;
 - les transports scolaires du secondaire (collèges et lycées) ;
 - des services modernisés de transport à la demande ;
 - la modernisation du service V3 ainsi qu'un service de location payant et de longue durée de vélos à assistance électrique.

Le nouveau contrat est le plus important jamais conclu par Bordeaux Métropole sur le plan financier : 2,2 milliards d'euros sur une période de 8 ans. A noter que les deux candidats ont respecté l'estimation financière réalisée dans l'avis de concession par les services de Bordeaux Métropole. Le nouveau contrat débutera le 1^{er} janvier 2023.

Le choix de Keolis

Une optimisation du réseau de tramway



L'une des attentes majeures de Bordeaux Métropole est de désaturer le tramway qui reste le principal mode de transport en termes de fréquentation et de capacité. Keolis s'engage ainsi à compter de septembre 2025 à :

- créer deux nouvelles origines / destinations tramway avec la pose d'un nouvel aiguillage à Porte de Bourgogne contribuant à offrir :
 - une ligne E reliant Floirac Dravemont (ligne A) à Blanquefort (ligne C) offrant une nouvelles origine / destination directe pour la rive droite ;
 - une ligne F reliant Bègles et la Gare Saint-Jean (ligne C) à l'Aéroport de Bordeaux Mérignac (ligne A) en 45 minutes ;
 - de nouvelles liaisons sans correspondance à Porte de Bourgogne.
- renforcer la fréquence de passage à 2'30 sur une partie centrale du réseau permettant amélioration significative de la situation pour environ 80 000 déplacements journaliers, soit plus du quart des usagers tramway quotidiens.

Un réseau de bus plus performant



© A. Sibelait, Bordeaux Métropole

Keolis s'engage également dès septembre 2023 à :

- optimiser le réseau de bus tout en assurant une desserte fine de l'ensemble des territoires métropolitains ;
- préfigurer la mise en service de quatre lignes de bus express sur les sept prévues dans le Schéma des mobilités (à noter que les lignes Saint-Aubin-de-Médoc <> Gare Saint-Jean, Circulaire des Boulevards et Artigues <> Gare Saint-Jean seront mises en service respectivement en avril 2024 pour la première citée, en septembre 2025 pour les deux autres).

En termes de fréquence en heure de pointe, en 2027, 94% de la population métropolitaine sera desservie par le réseau TBM.

Le réseau de bus permettra à la fois une desserte efficace des grands corridors de déplacement par des lignes à forte fréquence (dont les bus express) et une desserte locale qualitative pour les 28 communes de Bordeaux Métropole.

Les lignes structurantes du réseau (tramway, bus express, Lianes) fonctionneront de 5h00 à 1h00 de même que le service TPMR Mobibus dont l'amplitude horaire est désormais alignée sur le tramway.

Keolis développe également :

- l'offre de nuit avec la ligne TBNight dont le fonctionnement est étendu à l'été et le nouveau service à la demande Flex'Night ;
- l'offre de week-end avec une desserte régulière de toutes les communes 7 jours sur 7 ;
- l'offre estivale avec une augmentation de 15 % de l'offre sur juillet et août.

Une offre globale enrichie

Au total, l'offre kilométrique commerciale augmentera de près de 8 % par rapport au contrat actuel (année 2022 prise en référence) avec notamment :

- + 9,6 % d'offre kilométrique bus supplémentaire (moyenne / sur les 8 ans) ;
- + 6,1 % d'offre kilométrique tramway supplémentaire ;
- +52,9 % d'offre kilométrique BAT3 supplémentaire.

En mars 2024 puis en septembre 2025, le réseau des navettes fluviales

BAT3 sera significativement amélioré avec l'ajout de nouvelles liaisons sur la Garonne en aval (3 lignes) et en amont du Pont de pierre (1 ligne) au gré de la livraison de nouveaux bateaux et de nouveaux pontons. Ceci est rendu possible par l'acquisition par Bordeaux Métropole de 2 nouveaux bateaux dans un premier temps, puis de 2 autres ultérieurement.

Avec le développement du réseau de bus, l'augmentation de fréquence du tramway et le développement du BAT3, les liaisons rive droite <> rive gauche augmenteront ainsi de 108 % par rapport à aujourd'hui, soit près de 3 000 franchissements par jour.

Keolis s'engage aussi à accompagner les ambitions de Bordeaux Métropole en termes de croissance de la part du vélo dans les déplacements à travers :

- la mise en place en mai 2023 de la première partie de la flotte de vélo à assistance électrique en prêt longue durée de 1 an renouvelable (1 000 vélos en 2023 puis 500 supplémentaires en 2024 et encore 500 supplémentaires en 2025, soit 2000 au total) ;
- le renouvellement des stations et vélos V3 (plus modernes, dotés d'intelligence embarquée et dont 50 % seront à assistance électrique) et l'implantation de 50 nouvelles stations V3 en intra-rocade ;
- le prêt gratuit avec une flotte disponible de 3 700 vélos auprès du réseau des Mamma ;
- le développement des solutions de stationnements vélo avec 48 abris supplémentaires sur la durée du contrat.

Keolis s'engage également à développer le foisonnement des usages dans les parcs-relais P+R :

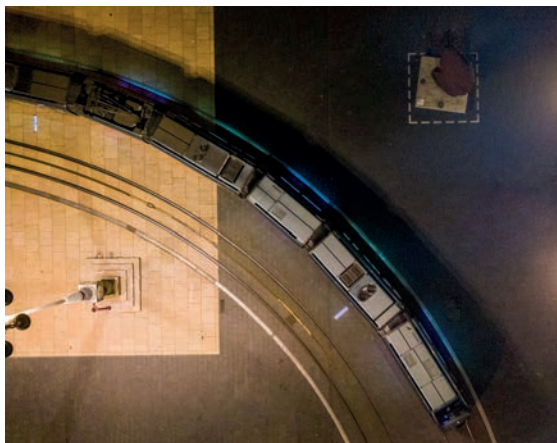
- ouverture de certains parcs à des riverains la nuit et le week-end ;
- ouverture du stationnement pour du court séjour (2-5 jours) sur les P+R à tarifs réduits ;
- ouverture possible de certains parcs à des usages privés ;
- ouverture des parcs réservés aux abonnés à tous les publics.

Les **principaux pôles d'activités** sont également au cœur de la nouvelle offre de transport avec par exemple :

- pour l'**OIM Aéroport**, un renforcement de l'offre tramway (fréquence à 10'), une liaison Aéroport <> Gare Saint-Jean en 45' par le biais de la ligne F en 2025 ainsi que le déploiement d'un service à la demande Flex'Aero offrant des possibilités de déplacement au sein même de l'OIM mais aussi depuis les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin-de-Médoc et les gares de Caudéran, Sainte-Germaine et Pessac Alouette ;
- pour l'**OIN Euratlantique**, une amélioration par rapport à l'offre existante avec la desserte du quai de Paludate et du quartier Amédée Saint-Germain par des lignes de bus express ;
- un désenclavement de la **rive droite et de la Presqu'île** par le tramway (en 2025) et le bus (3 lignes de bus express à destination de la Gare Saint-Jean, du Campus et des boulevards) ainsi qu'une amélioration significative des trajets sur la rive droite et une densification de l'offre vers / depuis la Presqu'île et la zone commerciale de Sainte-Eulalie ;
- le renforcement de la desserte du **CHU Pellegrin** par le tramway et le bus express.

Des engagements forts

© J.-B. Menges, Bordeaux Métropole



- **En matière sociale :** le maintien des accords sociaux et la consolidation du dialogue social, le développement de la mixité au sein des effectifs du concessionnaire (30 % de femmes à terme), la parité femme / homme au sein du Comité de Direction, etc... ;

- **En matière de qualité de service :** saut de performance attendu (notamment sur la régularité du réseau de bus), amélioration du parcours usagers, baisse de l'accidentologie... ;

- **En matière de sécurité et de lutte**

contre la fraude : le développement des moyens humains dédiés à la sûreté, une garantie d'intervention en moins de 10 minutes, une baisse du taux de fraude tout au long du contrat (8 % en 2030), la poursuite du dispositif Angela, la mise en œuvre du numéro d'alerte 3117 déjà déployé par la SNCF, etc... ;

- **En matière de maintenance et d'investissement :** une maintenance du matériel roulant tramway et bus rationalisée sur l'ensemble des dépôts avec des équipes présentes 7 jours sur 7, la modernisation du réseau et comprenant notamment des opérations d'augmentation de la capacité du tramway, la prolongation de vie de 10 ans pour 62 rames de phase 1 et 2, un programme de gros entretien renouvellement des installations fixes tramway et bus et une modernisation de l'informations voyageurs (nouveaux écrans TFT en stations et dans les rames de tramway, sur les pontons, dans les P+R, ...);

- **En matière de développement durable et de RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) :** 15 plans d'actions à satisfaire comme demandé dans le cahier des charges avec par exemple des engagements de Keolis sur : la plantation de 2 500 arbres, un objectif de baisse de 10 % de la consommation d'eau, la réduction de 10 % de la consommation énergétique liée à la conduite et aux véhicules, de 40 % pour les bâtiments et un objectif final de réduction de 80 % des GES en 2030, l'insertion avec 6 % d'heures dédiées à cette thématique et 142 ETP reconnus comme travailleurs handicapés (6 % des effectifs), un fort développement des achats et des partenariats en local ;

- **En matière d'innovation :** un fonds d'innovation, doté de 10 M€ et permettant d'expérimenter un grand nombre de projets relatifs aux services à l'usager (partenariat avec BlaBlaCar Daily pour le développement du covoiturage, outils numériques pour les scolaires) ou à la productivité du matériel roulant (capteurs de collecte de données pour la maintenance prédictive, frotteur APS, etc...);

- **En matière de communication et de marketing :** un dépassement des frontières métropolitaines avec information sur le réseau TBM déployée dans les gares et offices de tourisme girondins ; une politique marketing ciblée vers les grands segments d'usagers (étudiants, salariés, touristes, etc...) ; une application permettant entre autres de calculer son itinéraire, d'acheter son titre, de le valider et de disposer d'informations en temps réel tout au long de son voyage.

En conclusion, de très nombreuses avancées sont prévues dans les prochaines années au niveau du réseau TBM. Une nouvelle gamme tarifaire viendra s'adosser à ce nouveau contrat (notamment sur les nouveaux services vélo, nouveaux usages des parcs-relais, tarification scolaire...) et sera soumise au Conseil métropolitain au printemps 2023.

II. LE SCHÉMA DES MOBILITÉS CONTINUE D'ÊTRE MIS EN APPLICATION

La mobilité reste une des préoccupations principales des habitants et des visiteurs. C'est pourquoi Bordeaux Métropole déploie un panel de solutions pour répondre à cette problématique et favoriser les modes de transports doux, collectifs et décarbonés.

A 10 : une voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs

Projet de voies réservées sur l'autoroute A10 - Résultats de l'étude Vinci sur les aménagements potentiels de l'autoroute A10 en faveur des alternatives à l'autosolisme - Délibération 49

© J.-B. Menges, Bordeaux Métropole



C'est une initiative innovante déjà mise en œuvre à Lyon, Grenoble et Genève qui pourrait bientôt être opérationnelle sur la métropole bordelaise : la transformation de la voie rapide, la plus à gauche des voies de circulation, en voie réservée aux véhicules ayant deux occupants ou plus et aux bus.

Le Schéma des mobilités adopté par la métropole en septembre 2021 propose notamment une utilisation différente de la voiture en luttant contre l'autosolisme et en favorisant l'autopartage et le covoiturage. Parallèlement, face à l'état de la saturation de la rocade, le président Alain Anziani a mis en place depuis décembre 2021 un groupe de travail sur la rocade bordelaise dont l'objectif est d'étudier des solutions rapides et efficaces pour limiter les embouteillages sur cet axe majeur de l'agglomération. Sur ce dossier, **la métropole a déjà produit des efforts importants en co-finançant, alors qu'elle n'y était pas obligée, les travaux de mise à 2x3 voies de la rocade.**

Cet aménagement permettrait un gain de temps de 10 min aux heures de pointe pour les covoitureurs et les usagers des cars

Bordeaux Métropole émet un avis favorable sur le scénario VR2+ proposé par Vinci Autoroutes, cet avis sera transmis à la préfecture. Ce scénario pourrait être mis en œuvre à l'horizon 2025 sur une partie de l'A10 d'accès à la rocade bordelaise depuis le nord, à savoir réserver une voie au covoiturage et transports collectifs dans le sens entrant vers Bordeaux. L'aménagement offre une garantie de temps de parcours aux covoitureurs et un gain de temps vis-à-vis des automobilistes solistes en période de congestion. Cela doit inciter à la bascule vers le covoiturage. La gestion de cette voie dédiée sera dynamique c'est-à-dire qu'elle pourrait être activée via une signalétique (panneaux lumineux au-dessus des voies) uniquement aux heures de pointe. Les cars express venant du Nord Gironde pourrait également emprunter cette voie. L'aménagement pourrait être réalisé sur un linéaire de 7 km depuis l'échangeur 41, à hauteur de Saint-Vincent-de-Paul, juste après le passage de la Dordogne, puis à terme, en fonction des résultats, au-delà de la Garonne sur 11km. Le calendrier de mise en œuvre est de 3 ans : il comprend les études, les procédures et les travaux.

Vinci Autoroutes a analysé les impacts potentiels sur les trafics. Actuellement, le covoiturage oscille entre 10 et 27% des véhicules selon les heures, il est plus faible à l'heure de pointe le matin. La mise en place du nouvel aménagement permettrait un gain de temps de 10 min aux heures de pointe pour les covoitureurs et les usagers des cars. L'aménagement sur l'autoroute A10 ne nécessitera pas de financement public, l'investissement devant être pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'ASF (groupe Vinci).

Liane 11 : des aménagements pour plus de rapidité et de fréquence

Communes de Mérignac et Martignas-sur-Jalle - Transports en commun - Amélioration de la vitesse commerciale de la LIANES 11 par la réalisation de travaux de réaménagement de voirie - Mérignac avenue Marcel Dassault - Délibération 12

L'un des objectifs du schéma des mobilités est de rendre plus attractif le réseau de transports en commun. Outre les futures liaisons de bus express, la métropole s'appuie également sur un réseau existant de Lianes, lignes de bus performantes et cadencées. Afin d'optimiser ce service et ainsi permettre aux habitants de rendre plus pertinent l'usage des transports en commun que l'usage de la voiture, la métropole propose d'améliorer la vitesse commerciale de la Lianes 11 du réseau TBM.

Il s'agit d'une ligne majeure puisqu'elle relie Martignas-en-Jalles à l'Ouest à Villenave d'Ornon au sud en passant par Mérignac, Le Haillan, Bordeaux et Bègles. Elle permet aux habitants de l'Ouest et du Sud notamment de desservir l'aéroport, la zone de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport, le centre de l'agglomération et la gare Saint-Jean.

Pour ce faire, des travaux de réaménagement de voirie vont être engagés sur l'avenue Marcel Dassault considérée comme un « point dur » du tracé en termes de trafic routier. Le projet prévoit la création de deux couloirs de bus permettant ainsi aux usagers de gagner plusieurs minutes dans leurs trajets quotidiens. Bordeaux Métropole propose également d'améliorer les autres modes de déplacements en créant une voie verte, futur maillon essentiel du réseau vélo express (ligne 11), et une aire de covoiturage de 44 places comprenant également des bornes de recharges des véhicules électriques. C'est ainsi tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle qui sont concernés par ce réaménagement. L'investissement conséquent est estimé à 10,2 M€.

La mise en œuvre de ce projet nécessite des acquisitions foncières ce qui implique le lancement d'une procédure préalable à la déclaration d'utilité publique et donc d'une enquête publique qui devrait se dérouler dans les prochaines semaines.

Objectif : rendre plus pertinent l'usage des transports en commun et des modes doux plutôt que l'usage de la voiture

Une liaison du bus express vers Saint-Médard-en-Jalles

Création d'une liaison Bus express vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles - Arrêt du bilan de la concertation - Délibération 13

Des bus cadencés, performants, rapides, confortables, les futures liaisons de bus express de la métropole s'articuleront autour de 7 lignes structurantes pour 104 km de réseau. La première ligne reliant Saint-Aubin de Médoc à la gare Saint-Jean de Bordeaux est en cours de réalisation pour une mise en service au premier semestre 2024.

**Bus express :
bientôt 7 lignes
structurantes pour
104 km de réseau**

Dans le cadre du nouveau Schéma des mobilités, Bordeaux Métropole s'est engagée à étudier les solutions d'une meilleure desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles. Cela concerne un territoire

d'environ 16 000 habitants sur les 32 000 que compte la commune. Les premières études de faisabilité ont démontré que la création d'une extension de la liaison bus express vers ce secteur permettait de répondre efficacement aux besoins de déplacements des habitants. Toutes les solutions proposées ont pour point de départ la place de la République de Saint-Médard-en-Jalles et une fréquence de 10 minutes en heures de pointe.

Le projet consiste à créer une branche de la liaison de bus express Saint-Aubin de Médoc / gare Saint-Jean vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles qui permettra une connexion sans rupture de charge.

À la suite de la concertation publique qui s'est déroulée du 16 mars au 4 mai, Bordeaux Métropole engage une nouvelle étape du projet avec l'adoption du tracé depuis la place de la République pour emprunter ensuite l'avenue Jean-Jacques Rousseau, la rue Pierre Ramond jusqu'à l'avenue Anatole France puis une desserte jusqu'à Issac.

Voie Eymet à Floirac : création d'une voie de bus bidirectionnelle

Aménagement de la Voie Eymet en faveur des transports en commun et modes actifs - Lancement de la procédure de concertation publique - Délibération 14

Bordeaux Métropoles s'engage dans un projet d'ampleur pour la mobilité et la connexion entre les deux rives de la Garonne. **L'ambition est de créer une voie structurante qui permettrait de desservir plusieurs projets urbains situés rive droite et rive gauche : Bassins à Flots, Brazza, Bastide Niel, Garonne Eiffel, ZAC des Quais et reliée via les ponts Jacques-Chaban-Delmas et Simone-Veil.** Dans cette perspective, la création d'une voie de bus bidirectionnelle via l'aménagement de la voie Eymet à Floirac sera un maillon essentiel de cet axe.

Cette infrastructure qui sera également aménagée pour les cyclistes et intégrée au Réseau Vélo Express (Rêve), partira de la trémie Benaugue côté Floirac pour rejoindre l'ancienne voie ferrée (voie Eymet) jusqu'à la rue Jules Guesde. L'intérêt de créer cet aménagement est de pouvoir desservir les quartiers existants (Cité du Midi, résidence de la Fraternité) et futurs (Garonne Eiffel) grâce à un transports en commun performant.

Afin de présenter les enjeux du projet aux riverains et à tous les acteurs concernés, Bordeaux Métropole lance une concertation publique qui se déroulera dans les prochaines semaines.

Aménagement cyclable de la place Ravezies jusqu'aux berges du lac

Réalisation d'un aménagement cyclable entre la Place Ravezies et le Boulevard Jacques Chaban-Delmas - communes de Bordeaux, Le Bouscat et Bruges - Lancement de la procédure de concertation publique - Délibération 70

Le Réseau Vélo Express (RèVE) prévoit 14 itinéraires et 275 km d'aménagements cyclables

© J.-B. Menges, Bordeaux Métropole



Le Schéma des mobilités affiche des objectifs ambitieux sur le plan du développement du vélo avec une part modale de 18 % à l'horizon 2030. Depuis plusieurs années, la pratique du vélo se développe sur l'ensemble de l'agglomération avec toutefois une poussée plus importante sur le centre que sur les zones périphériques. L'adoption du plan vélo en novembre 2021 traduit concrètement la volonté de la métropole de décarboner les déplacements en incitant les habitants à utiliser leur vélo et en offrant aux cyclistes des services et des aménagements de qualité.

Parmi les grandes réalisations prévues dans ce cadre, le Réseau Vélo Express (RèVE) est un des axes majeurs du 3e Plan vélo métropolitain. Il prévoit 14 itinéraires

sur le territoire et 275 km d'aménagements cyclables larges et sécurisés.

L'itinéraire n°3 du Réseau Vélo Express (RèVE), long d'une quinzaine de kilomètre environ, traverse 5 communes : Bordeaux, Le Bouscat, Bruges, Blanquefort et Pampigny. À partir de la place Ravezies, cet itinéraire emprunte les Allées de Boutaut puis l'avenue Jacques Chaban-Delmas pour rejoindre la piste cyclable existante située le long du Lac.

Dans le secteur des Allées de Boutaut, l'aménagement cyclable traverse un tissu urbain dense source de nombreux conflits d'usages aussi bien avec le trafic routier, par exemple au niveau de la place Ravezies, qu'avec les forts flux piétons notamment au niveau des stations de transport en commun tramway ou bus. Ces contraintes nécessitent de repenser et d'optimiser globalement l'espace public et de végétaliser le site. Le projet doit désormais faire l'objet d'une concertation auprès des communes concernées.

Bordeaux Métropole soutient les initiatives en faveur de la promotion du vélo



Afin de promouvoir la pratique du vélo sur son territoire, Bordeaux Métropole soutient les associations locales qui œuvrent au quotidien auprès des habitants. Le plan vélo prévoit que la Métropole puisse apporter une aide à toutes initiatives de communication positive du vélo et à l'organisation de moments forts pour sa valorisation. C'est pourquoi, la Métropole accompagne l'association Vélo-Cité à deux titres :

Subvention pour l'organisation de la « Fête du vélo 2022 » - Délibération 71

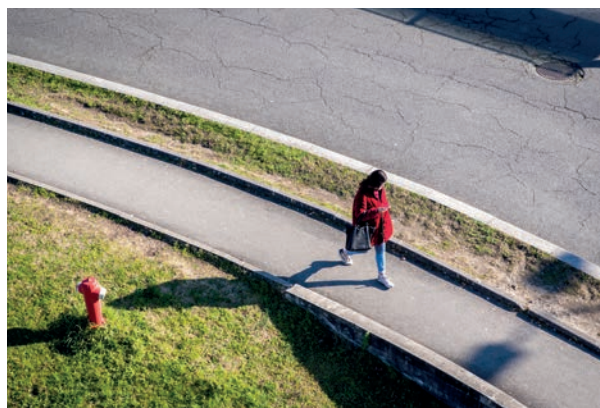
Le dimanche 19 juin, Vélo-Cité a organisé la 25^e édition de la « Fête du vélo » qui a rassemblé plusieurs centaines de participants : village avec stands de partenaires, parade à vélo, conférences... étaient prévus à l'occasion de ce rendez-vous désormais incontournable. Bordeaux Métropole apporte son soutien à hauteur de 5 000 €.

Association Vélo-Cité - Subvention de fonctionnement 2022 - Délibération 72

L'association contribue à favoriser la pratique du vélo sur le territoire métropolitain : actions de sensibilisation, de communication et de formation auprès des habitants, remontée du terrain pour améliorer les aménagements, contribution pour la mise en œuvre du nouveau plan... Vélo-Cité est pleinement impliquée dans un travail partenarial avec la Métropole. A ce titre, elle reçoit une subvention globale de 28 000 € pour ses actions au quotidien et pour le fonctionnement de la Maison itinérante des mobilités et du vélo sur la rive droite.

Plan Marche : améliorer le cheminement sur les trottoirs

Plan marche métropolitain - Mise en place d'un fonds de désencombrement des trottoirs - Délibération 73



© J-B. Menges, Bordeaux Métropole

Avec les transports en commun et le vélo, la marche constitue un moyen de déplacement décarboné mis en avant dans le Schéma des mobilités. Bordeaux Métropole a adopté en novembre 2021 son premier plan marche dont l'ambition affichée est d'atteindre 32 % de part modale de déplacements à pied à l'horizon 2030.

L'un des freins au développement de la marche est l'entretien des voies. C'est pourquoi Bordeaux Métropole décide de créer un fonds spécifique pour le désencombrement et l'accessibilité des trottoirs. **Objectifs : améliorer la qualité des aménagements, des conditions de marchabilité et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.**

Concrètement les communes sont invitées à recenser les travaux à réaliser. Après échanges avec les pôles territoriaux et arbitrages, les premières réalisations pourront être mise en place à partir de la fin de l'année 2022. Le processus sera identique d'une année sur l'autre et un suivi des opérations sera assuré.

Compte tenu de l'ampleur du programme (suppression des poteaux, enfouissement des réseaux d'éclairage public et télécom, amélioration paysagère/esthétique...), la métropole propose d'abonder ce fonds à hauteur de 19 M€.

Développer les trains du quotidien

© J-B. Menges, Bordeaux Métropole



Deux délibérations dans ce conseil ont trait aux Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB). Elles sont le résultat de la volonté de Bordeaux Métropole d'optimiser le projet des AFSB pour favoriser le déploiement du RER Métropolitain.

Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux - Décision de poursuivre les études de Projet - Délibération 50

Bordeaux Métropole s'engage pour le développement de tous les trains et en particulier pour les trains du quotidien. C'est pourquoi dans le cadre des AFSB, Bordeaux Métropole a souhaité approfondir le projet. De fait, les aménagements (création d'une 3^e et 4^e voie, rénovation de la gare de Bègles, des haltes Villenave d'Ornon, de Cadujac et de Saint-Médard-d'Eyrans, suppression de six passages à niveau, création de nouveaux franchissements) doivent permettre d'absorber les flux des trains rapides et lents, de voyageurs et de fret en augmentant par la même occasion la capacité et la robustesse de l'infrastructure ferroviaire au sud-est de la métropole. Ils se déploient sur une douzaine de kilomètres sur la ligne Bordeaux-Langon.

La séquence d'optimisation du projet pour préserver les fonctionnalités pour couvrir l'ensemble des trafics est achevée et il s'agit aujourd'hui d'en acter les conclusions et donc de poursuivre le projet.

Le scénario choisi prévoit une souplesse d'exploitation et des adaptations techniques localisées permettant aux trains type RER de circuler et de s'arrêter sur différentes voies, facilitant ainsi les croisements aux points d'arrêts et apportant de la robustesse à l'exploitation. **La fréquence de la desserte à la demi-heure pour le RER est garantie et des évolutions ultérieures pourront permettre une desserte RER cadencée au quart d'heure.**

A noter que cette séquence d'optimisation se traduit par un surcoût maîtrisé de 11,1 M€ soit un total de 769,7 M€ pour les AFSB.

Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux - Convention de financement des travaux préparatoires, première tranche - Délibération 51

Pour permettre une mise en service la plus rapide possible des AFSB, il est décidé de continuer à avancer parallèlement à la structuration de la société du GPSO.

Le calendrier prévoit le lancement des marchés de travaux en 2022, le chantier préparatoire en 2023, le démarrage des principaux travaux en 2024 et une mise en service à l'horizon 2030.

La convention de financement d'une première tranche de dépenses pour les travaux préparatoires est proposée auprès des partenaires SNCF Réseau, Etat, Région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole, pour couvrir les besoins jusqu'au printemps 2023, et ainsi assurer une transition avec un portage par la société de projet pour la suite. Le montant global s'établit à 15,9 M€ avec une participation de la métropole de 5,3 M€, identique à celle de ses partenaires.

Les AFSB sont déterminants dans la stratégie de déploiement du RER Métropolitain puisqu'ils permettent d'absorber les flux des trains rapides et lents, de voyageurs et de fret

RER Métropolitain : la halte de Talence Médoquine

RER Métropolitain - Réouverture de la halte de Talence Médoquine - Ouverture concertation - Délibération 52

Le projet de RER Métropolitain induit la rénovation de plusieurs gares dont celle de la Médoquine située à Talence. **L'objectif est d'y créer un pôle d'échange multimodal majeur intégré au projet de ligne « Libourne-Arcachon ».**

La création de ce pôle doit permettre d'améliorer les déplacements :

- en facilitant les relations rive droite - rive gauche,
- en proposant une offre urbaine de transport via la connexion avec la ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévue à l'horizon 2027,
- en optimisant l'accès au Campus Universitaire et au Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin deux pôles majeurs de la métropole bordelaise,
- en créant un accès supplémentaire au centre de l'agglomération,
- en favorisant le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Bordeaux Métropole ouvre une concertation publique sur le projet d'aménagements des espaces publics, des services connexes et des accès au site du futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) Talence-Médoquine.

Un budget supplémentaire marqué par le contexte international

Budget supplémentaire exercice 2022 - Délibération 27

Le budget supplémentaire 2022 s'établit à 324 784 592,07 € en dépenses et à 372 104 943,16 € en recettes, soit un excédent global de 47 320 351,09 € (en hausse de 37% par rapport à 2021).

Au regard des résultats affectés au titre de 2021 et des mesures nouvelles à financer, le Budget supplémentaire du Budget principal s'équilibre à 240 902 113,28 € en dépenses et recettes. Il est marqué par une augmentation des dépenses de fonctionnement de 7,5 M€. S'agissant des dépenses d'investissement, elles s'accroissent de 30,2M€.

Le contexte international pèse lourd sur les finances de la métropole. Le conflit en Ukraine et ses répercussions sur l'ensemble des économies mondiales et sur les prix en général, ont conduit à affecter des moyens supplémentaires en réserve au budget supplémentaire 2022. Ils permettront notamment d'anticiper l'impact de l'inflation sur les différentes dépenses d'énergie ou sur les marchés publics passés par la Métropole, sur lesquels les hausses liées aux révisions de prix se font d'ores et déjà sentir. À noter également, le prix des assurances est en hausse et doit être pris en considération. Le Budget supplémentaire prévoit enfin un accompagnement de la nouvelle régie de l'eau financé par la mobilisation du fonds de performance du délégataire actuel.

Côté investissement, le budget supplémentaire prévoit d'abonder certains projets tels que les travaux sur le pont Simone Veil (3,67 M€), l'aménagement des espaces publics sur le secteur de Brazza (2 M€), les interventions sur les réseaux d'eau potable sur le tracé du Bus Express (1,9 M€), les travaux liés au bassin de rétention des eaux pluviales des Nouaux à Villenave d'Ornon (1,6 M€).

III. UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DYNAMIQUE ET INNOVANTE

Attentive à la question du logement, la Métropole met en œuvre une stratégie pour permettre au plus grand nombre d'habiter sur son territoire dans les meilleures conditions. Faire évoluer la ville, proposer un cadre de vie harmonieux, faciliter le quotidien des habitants et accélérer la transition énergétique telles sont les grandes priorités de Bordeaux Métropole.

Une politique de l'habitat soutenue par Bordeaux Métropole

Programmation prévisionnelle 2022 des logements agréés au titre de la délégation de gestion des aides à la pierre de l'Etat - Délibération 46

Le plan local de l'habitat fixe un objectif de 3000 logements locatifs sociaux par an sur l'ensemble des 28 communes. Comme chaque année avant l'été, Bordeaux Métropole présente le nombre prévisionnel de logements locatifs sociaux et en accession sociale qui seront financés sur l'année en cours, pour soutenir la construction, avec une prime pour les logements adressés aux publics les plus modestes.

Comme depuis 2019, le nombre de logements sociaux agréés est en-dessous de l'objectif mais est en progression. Sur l'année 2022, **entre 1936 et 2516 logements locatifs sociaux seront financés contre 1625 l'année précédente.**

Pour mémoire, Bordeaux Métropole prend désormais en charge l'instruction globale du financement, pour le parc public et privé. **Cette nouvelle délégation permet à la Métropole de maîtriser la question du parc public et du parc privé, la production et la rénovation.** Il s'agit d'une opportunité pour se doter de tous les outils nécessaires à la mise en œuvre cohérente et efficace d'une ambitieuse politique de l'habitat. En complément, des mesures telles que les permis de louer et de diviser mis en place en janvier dernier ainsi que l'encadrement des loyers effectif à partir du 15 juillet, permettent de renforcer l'action métropolitaine concernant la lutte contre l'habitat indigne, qui touche les habitants les plus modestes.

Convention d'utilité sociale de Domofrance - Délibération 44



© J-B. Menges, Bordeaux Métropole

Domofrance est l'un des principaux bailleurs de notre territoire, avec 22 % du parc social. Bordeaux Métropole est signataire de la convention d'utilité sociale du bailleur social Domofrance qui prévoit la construction de 382 logements locatifs sociaux par an et la réhabilitation de 620 logements par an sur le territoire métropolitain.

Favoriser les parcours résidentiels des habitants sur le territoire de Bordeaux Métropole est une des priorités. Les cessions de logements HLM représentent des opportunités d'accession à la propriété à prix modéré pour les ménages modestes et des classes moyenne qui ne seraient pas en mesure d'acheter un logement dans le parc privé sur la métropole bordelaise.

En ce sens, Bordeaux Métropole autorise Domofrance à vendre 31 logements répartis sur 7 résidences situées sur la commune de Bordeaux en bail réel solidaire (BRS), en priorité à leur actuel occupant.

Bordeaux Euratlantique : aménagement du secteur de la Souys

Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique - Zone d'aménagement concerté Garonne Eiffel - Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par déclaration de projet - Secteur Souys - Délibération 17



L'Opération d'intérêt national (OIN) Bordeaux Euratlantique prévoit l'aménagement de 738 hectares de part et d'autre de la Garonne sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. Au sein de la zone d'aménagement concerté Garonne Eiffel, en articulation avec le futur parc Eiffel, est prévu l'aménagement

du secteur de la Souys sur une emprise de 75 hectares aujourd'hui très artificialisée. Une partie du projet (35 ha sur 75 ha) nécessite une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme par déclaration de projet. Cette procédure a fait l'objet d'une délibération lors de ce conseil.

Le projet « Souys Parc Eiffel » constitue le premier quartier aménagé à l'est de la voie ferrée dans le prolongement des quartiers Deschamps et Belvédère. D'une superficie d'environ 35 hectares, il est situé à cheval sur les communes de Bordeaux et de Floirac au sein d'un périmètre bordé par la Garonne, la voie ferrée, la voie Eymet, et la rue Giacomo Mattéoti.

La déclaration de projet permettra l'élargissement du parc Eiffel qui couvrira une superficie de 12 ha, permettant des usages variés : des aires de jeux, pelouses, jardins partagés. A titre de comparaison, le jardin public couvre 10 hectares.

Egalement, l'aménagement de deux trémies sous la voie ferrée permettra de désenclaver les secteurs situés de part et d'autre de la LGV.

Les nouvelles règles d'urbanisme prévoient une hauteur moins importante à proximité des zones pavillonnaires du secteur.

A terme, le quartier Euratlantique prévoit l'accueil de 50 000 habitants et de 30 000 emplois. Il sera irrigué par la création de plus de 50 hectares d'espaces verts au premier rang desquels les futurs parcs Eiffel et de l'Ars, la promenade des angéliques, les berges de Garonne.

Le centre commercial du Grand Parc réhabilité

Bordeaux. Projet de renouvellement urbain du Grand Parc - Centre commercial Europe - Signature de promesse de vente sous condition suspensive de déclassement - Délibération 6

Le quartier du Grand Parc, à Bordeaux, fait actuellement l'objet d'une vaste opération de renouvellement urbain. Le centre commercial Europe est situé au cœur de ce quartier. Souhaitant une réhabilitation en profondeur de ce centre commercial, important pour la vie de quartier, la ville de Bordeaux a lancé en 2019 un appel à projets auprès d'opérateurs-concepteurs, visant à la cession de l'emprise du centre commercial et de ses abords au candidat ayant présenté le meilleur projet au regard de ses critères de sélection prioritaires. Le groupement BNP Paribas Immobilier / Pitch Promotion a été lauréat.

Le projet de réaménagement prévoit la construction de 7 000 m² dédiés aux commerces en pied d'immeuble et d'environ 250 logements.

La signature d'une promesse de vente d'une emprise d'environ 3 772 m² au prix de 1927 492 euros par Bordeaux Métropole à la société Proximcommerce (société créée par Ville Envie dans le cadre de la présente opération) a été autorisée lors de ce conseil.

Commande artistique : un soutien à la création et une amélioration du cadre de vie

Plan de soutien à l'économie de proximité - BAM PROJECTS - Projet Prismes - Subvention d'investissement en faveur de la création artistique - Délibération 9

8 œuvres d'art,
8 artistes
différents,
sur 8 communes



© A. Sibelat, Bordeaux Métropole

En novembre 2020, Bordeaux Métropole a voté un plan de soutien à l'économie de proximité dont un des axes prévoit le soutien à l'économie et l'offre culturelles. La crise sanitaire continue à impacter les acteurs du secteur culturel, parmi lesquels les artistes plasticiens mais aussi l'ensemble de la filière arts visuels.

Afin de soutenir les artistes, tout en en faisant bénéficier divers publics, BAM PROJECTS a proposé à Bordeaux Métropole un ambitieux programme artistique de soutien nommé *Prismes* aboutissant à la création de 8 œuvres d'art, avec 8 artistes différents, sur 8 communes. La mise en œuvre de ce projet est de 90 850€ par œuvre, soit au total un montant de 726 800 € TTC. Bordeaux Métropole finance cette action à hauteur de 608 000€ soit 83 % du budget total.

Dans un premier temps, un travail d'identification des communes et de proposition d'une commande artistique spécifique à chacune d'elle, adaptée à son territoire et ses habitants sera mené. Suivra une seconde phase de présélection de 3 artistes pour chacune des communes, soit 24 artistes au total, puis une sélection de 8 d'entre eux via un jury final composé notamment du maire de la commune, des élus et services concernés par la commande artistique.

Enfin, viendra la mise en œuvre du projet Prismes avec l'accompagnement de l'artiste pendant une année dans la commune, la réalisation de la commande artistique et la proposition de temps de rencontre et de médiation.

Ce projet répond à trois objectifs : soutenir les artistes et la création artistique, proposer une approche de l'art contemporain comme élément à part entière du quotidien, toucher les publics éloignés de l'offre culturelle à travers une approche novatrice.

Ambès, Saint Vincent de Paul, Ambarès-et-Lagrave, Bassens, Carbon-Blanc, Artigues-Près-Bordeaux, Parempuyre, Le Taillan-Médoc ont donné leur accord de principe sur le projet. La plupart de ces communes n'ont pas encore bénéficié du programme de commande artistique métropolitain *L'art dans la ville* ni des Refuges Périurbains.

Transition énergétique : des réseaux de chaleur pour accroître la production d'énergie renouvelable

Réseau de chaleur 'Métropole Sud' - Choix du mode de gestion - Lancement d'une concession pour la construction, le financement, l'exploitation, la maintenance et l'entretien du réseau - Délibération 41



© J.B. Menges, Bordeaux Métropole

Ce réseau de chaleur fera 45km, sa durée de concession est de 30 ans

Dans le cadre de sa transition énergétique Bordeaux Métropole s'est fixée plusieurs objectifs : faire de la métropole un territoire à énergie positive et bas carbone à horizon 2050, accélérer la baisse des consommations d'énergie, accroître la production d'énergie renouvelable locale et initier l'animation d'une gouvernance territoriale

indispensable pour emporter l'engagement de tous les acteurs dans le projet. Par son ampleur et son rythme, cette stratégie métropolitaine votée lors du conseil de juillet 2021 est particulièrement ambitieuse. Le coup d'envoi du réseau de chaleur Métropole sud en est un engagement concret.

Dans le cadre de cette stratégie, et partant du constat que les réseaux de chaleur constituent un excellent moyen pour massifier la production d'énergie renouvelable dans les quartiers d'immeubles, Bordeaux Métropole souhaite créer de nouveaux réseaux alimentés à 80 % par des énergies renouvelables et délivrant 750 GWh de chaleur chaque année dès 2030, contre 200 GWh aujourd'hui.

A ce titre, le secteur du sud de la métropole a été identifié comme particulièrement pertinent. Le projet de réseau de chaleur Métropole Sud, sur son périmètre élargi, s'étendrait sur Talence, Pessac, Gradignan et irait jusqu'à Bordeaux au niveau des boulevards.

En vue de l'alimenter, il est envisagé d'avoir recours à un mix énergétique associant la biomasse (30%) et la géothermie (41%) avec une solution de réinjection innovante dans le réseau d'eau potable de Bordeaux Métropole. Cette solution permet à la fois d'abaisser le prix final de la chaleur du réseau et d'apporter une ressource supplémentaire d'eau potable au territoire. 13% d'électricité verte

et 16% de gaz complèteraient ce mix. Ces moyens de production seraient implantés sur un foncier d'environ 7.000 m², sur la plaine de Rocquencourt à Gradignan, mis à disposition par l'Université de Bordeaux. Ce réseau fera environ 45 km.

Le choix d'une gestion de cet équipement par un délégataire a été retenu lors du conseil. La consultation du contrat de concession sera lancée en décembre 2022 pour une mise en service du réseau de chaleur en 2026. La durée de la concession sera de 30 ans.

Le déploiement systématisé des équipements photovoltaïques et la valorisation du bio-méthane issu des stations d'épuration font également partie des solutions développées par Bordeaux Métropole pour accélérer sa transition énergétique.

Un échange foncier pour implanter le Centre de Rétention Administrative (CRA) à Mérignac

Projet de centre de rétention administrative sur la métropole bordelaise - Principe d'implantation sur le site du Bioparc - Délibération 3

Dans le cadre de sa politique de lutte contre l'immigration irrégulière, l'Etat prévoit la construction d'un Centre de rétention administrative (CRA) à proximité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. C'est dans ce type de bâtiment surveillé que les étrangers faisant l'objet d'une procédure d'éloignement et ne pouvant pas quitter immédiatement la France sont retenus.

Le projet prévoit un lieu d'hébergement clos composé de chambres familiales, de logements pour des personnes seules et d'espaces de promenade, pour une capacité totale de 140 retenus. A cela s'ajoute une salle d'audiences judiciaires, et un parc de stationnement de 120 places.

Le Secrétariat général pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI), maître d'ouvrage du projet, a jusqu'à présent privilégié un foncier détenu par l'Etat. Le seul compatible avec le cahier des charges se situe au niveau de l'échangeur n°13 de la rocade à Pessac. Or, ce site naturel est proche de nombreuses habitations. Le projet de CRA s'y heurte à une vigoureuse opposition, qui plaide pour la proposition d'une localisation alternative.

Le site du Bioparc, sur la commune de Mérignac en limite de la commune de Pessac, présente plusieurs atouts :

- une localisation plus proche de l'aéroport, mais aussi du palais de justice de Bordeaux,
- l'absence de riverain en mitoyenneté,
- une maîtrise foncière publique par Bordeaux Métropole,
- la levée des préalables réglementaires, les autorisations préfectorale (autorisation environnementale du 17 décembre 2021) et métropolitaine (déclaration de projet du 28 janvier 2022) permettant d'aménager le site.

Le conseil de Métropole a adopté le principe de cession d'une emprise comprise entre 1,6 et 2ha sur le site du Bioparc, dont la délimitation sera précisée en fonction de la conception du projet de CRA, en contrepartie de la cession par l'Etat à Bordeaux Métropole des emprises initialement envisagées au niveau de l'échangeur 13, ainsi qu'un délaissé à l'extrémité nord-est du Bioparc.

IV. LA MÉTROPOLE LANCE SON PLAN D'ACTIONS SUR L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

L'Économie sociale et solidaire (ESS) est au cœur d'un développement socio-économique des territoires. En rassemblant une grande diversité d'initiatives économiques qui souhaitent produire, consommer, employer, épargner ou décider autrement dans un cercle respectueux des personnes, de l'environnement et des territoires, l'ESS montre qu'une autre économie est possible.

*Economie sociale et solidaire - Répondre aux enjeux des transitions
par l'économie sociale et solidaire - Plan d'actions 2022-2026 - Délibération 28*

Sur le territoire de
Bordeaux Métropole
l'ESS représente
10 % de l'emploi
salarié de la
métropole et 14%
de l'emploi privé

En France, l'ESS représente 10,13 % des salariés (2 320 553), sur le territoire de Bordeaux Métropole on compte 38 514 salariés liés à l'ESS soit 10 % des emplois salariés et 14 % de l'emploi privé.

Bordeaux Métropole développe une politique Economie sociale et solidaire (ESS) depuis de nombreuses années, elle souhaite aujourd'hui amplifier son action en complémentarité du Schéma de développement économique métropolitain.

La métropole veut affirmer une vision de l'économie locale qui réponde aux besoins des habitants et des entreprises du territoire métropolitain et impulser des actions concrètes. Le plan d'actions lié à l'ESS a été présenté aux élus métropolitains, il s'inscrit en cohérence avec les stratégies internationales et européennes, mais également au niveau local avec des stratégies et partenariats qui ont déjà été engagés et enfin, sur une large concertation avec les acteurs.

L'économie sociale et solidaire (ESS) doit prendre une part plus active dans la transformation de l'économie car elle est un formidable vecteur d'innovations pour construire la Métropole de demain. Il est ainsi proposé d'inscrire les actions dans une démarche low-tech, en circularité et pour une transition sociale et écologique du territoire.

Le plan d'actions ESS métropolitain s'appuie sur trois grands axes.

• **Développer une politique ESS structurée autour de secteurs économiques**

Afin de s'inscrire dans la politique économique de la Métropole et de resserrer les financements, il est proposé de focaliser le soutien à 4 secteurs économiques : l'économie circulaire, l'écoconstruction et l'habitat, la logistique zéro carbone, et l'économie de proximité.

• **Renforcer les leviers d'action pour le développement d'acteurs apporteurs de solutions**

Cet axe stratégique doit permettre de faire évoluer l'action de Bordeaux Métropole sur plusieurs champs :

- en travaillant sur un rééquilibrage entre l'émergence de nouveaux projets et d'appui au développement des acteurs existants,
- en mettant en visibilité renforcée des initiatives ESS sur le territoire,
- en poursuivant une politique d'investissement affichée pour soutenir les initiatives d'intérêt collectif et métropolitain.

• Renforcer et accompagner l'écosystème public

Les objectifs visés :

- des élus et techniciens des villes et de Bordeaux Métropole connaissant mieux l'ESS et ses spécificités, ses acteurs et les projets du territoire,
- un accès facilité aux élus et techniciens des communes par les porteurs de projets et entreprises de l'ESS,
- une convention quadripartite opérationnalisée, se traduisant par un alignement des dispositifs de soutien à l'ESS et une meilleure coordination des actions,
- des développeurs économiques formés pour accroître l'accompagnement des acteurs et entreprises de l'ESS.

Bordeaux Métropole contribue aux fonds d'investissement dédiés au financement de projets innovants

Contribution de Bordeaux Métropole à des fonds d'investissement - Délibération 20

Le développement, l'industrialisation et la mise sur le marché par les entreprises de solutions innovantes, indispensables dans de multiples secteurs pour faire face aux transitions, écologique, numérique ou sociétale, requiert des financements importants. Or très souvent ces besoins ne peuvent pas être autofinancés par les entreprises en phase de démarrage, ni couverts par des financements bancaires classiques, tels que des emprunts. Quant aux subventions ou aides publiques, elles sont généralement limitées au montant des capitaux propres apportés par les porteurs de projet, et donc là encore insuffisantes pour combler ces besoins en capitaux. C'est pourquoi des acteurs spécialisés dans le capital-risque développent des fonds d'investissement dédiés au financement de tels projets, dont le risque d'échec demeure naturellement important.

Comme d'autres acteurs publics, Bordeaux Métropole a décidé dans le cadre de son nouveau schéma de développement économique, de contribuer à la constitution de tels fonds destinés au soutien d'entreprises innovantes sur le territoire métropolitain et régional. **La Métropole souhaite jouer pleinement son rôle de facilitateur de l'innovation au service de l'emploi.** L'objectif est de permettre aux entreprises à fort potentiel d'innovation, en particulier dans les domaines de la transition écologique et énergétique, mais aussi dans les domaines de la santé, de l'industrie et du numérique et des filières à fort potentiel, de plus facilement lever les fonds nécessaires à l'accélération de leur développement.



Gestion des déchets, les chiffres clés

Collecte et traitement des déchets ménagers et assimilés - Rapport sur le prix et la qualité du service pour l'année 2021 et rapports des concessionnaires - Délibération 25

Bordeaux Métropole assure la collecte des déchets ménagers en régie sur 21 communes qui regroupent plus de 700 000 habitants. L'année 2021 a été consacrée à l'élaboration d'un nouveau

« plan stratégique déchets » afin de répondre à deux enjeux majeurs : réduire et valoriser les déchets. L'objectif est de réduire de 10 % les déchets ménagers en kg / habitant / an à l'horizon 2020, de 15 % à l'horizon 2030 et réaliser 65 % de valorisation matière à l'horizon 2025.

Au cours de l'année 2021 :

446 949 tonnes de déchets ménagers et assimilés (DMA) ont été collectés en porte à porte (**558 kg** par habitant) soit +3,37% en kg par habitant et par an par rapport à 2020. Ils ont été valorisés à **92,6%** directement en matière ou en énergie. Le coût global de l'élimination des DMA s'élève à 129,06 M €, financé à 84 % par la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) et la Redevance Spéciale (RS) et 16% par les recettes diverses.

6 670 composteurs ont été distribués ce qui porte à 48 309 le nombre de composteurs distribués depuis 2012 soit près de 96 620 habitants pratiquant le compostage partagé.

Répartition par flux de la collecte :

- Verre > **4,82%**
- Ordures ménagères résiduelles > **43,46%**
- Déchets des collectivités > **7,56%**
- Centres de recyclage > **35,72%**
- Collecte sélective > **8,44%**

CONTACTS PRESSE

Virginie Bougant
06 27 48 52 69
vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Benoît Javot
05 56 99 85 59-06 32 55 15 80
b.javot@bordeaux-metropole.fr