



Conseil métropolitain; Élus communistes et apparentés s'engagent

Pont JJ Bosc. Urgence à sortir du tout-camions !



Claude Mellier a saisi l'occasion de l'adoption d'une deuxième vague d'appels à projet Ecocité pour revenir sur le nécessaire développement du transport fluvial et ferroviaire dans et autour de l'agglomération. Elle a aussi évoqué l'épineuse question des accès routier au marché international de Brienne après la construction du pont Jean-Jacques Bosc. Claude Mellier

« Mon groupe avait déjà dit tout le bien qu'il pensait du contenu des projets présentés dans le cadre de cet appel à projets. En réalité, de tels enjeux ne devraient pas faire l'objet d'appels à projets mais devraient être partie intégrante des interventions de l'Etat sur les territoires. Mais c'est une autre histoire...

Pour la petite histoire encore, je me félicite que la gare routière rendue nécessaire par l'afflux de bus entrant dans l'agglomération n'ait pas été retenue dans les projets « ville durable ». Développer les bus comme mode de transport populaire au 21ème siècle, c'est vraiment être en marche vers le passé !

Mais de nombreuses expérimentations lancées dans ce programme méritent d'être saluées et leurs résultats mériteront d'être analysés pour engager d'autres modes de développement. Je pense évidemment aux hôtels logistiques sur Euratlantique et Tourville ou à l'utilisation d'acier autopatinable sur le pont Jean-Jacques Bosc.

A ce sujet, je dois exprimer quelques regrets. Vous savez que la question des accès au Marché d'intérêt national font l'objet d'après discussions avec les acteurs du MIN, les élus de la ville et de la Métropole. La conception initiale de la trémie du pont JJ Bosc ne permettant pas sur la rive gauche l'accès aux poids lourds autrement que sur le rond-point, beaucoup craignent un engorgement aux heures d'approvisionnement du MIN.

Contraints par une trémie à 2,70m, les poids lourds desservant le MIN ne pourraient pas passer sous le pont et emprunteraient les accès en surface.

Contraints par une trémie à 2,70m, les poids lourds desservant le MIN ne pourraient pas passer sous pont et emprunteraient les accès en surface.

Cela aurait des conséquences sur l'activité du MIN mais aussi en termes de nuisances pour les riverains. Je sais que M. Duchêne et Mme Maribel Bernard sont mobilisés sur le sujet.

Pour ma part, je soulignerai simplement que quelque soit la solution trouvée, nous devons engager des actions concrètes pour agir sur un élément central de cette affaire, je veux dire la réduction massive du nombre de poids lourds en circulation dans notre agglomération. A ce titre donc, le programme présenté aujourd'hui ne porte pas suffisamment d'ambitions. Le site d'Hourcade est par exemple décrit comme « stratégique pour le développement de l'intermodalité rail-route » mais aucune action ne correspond à une volonté de passer un cap dans ce secteur. Pire, le transport fluvial est totalement absent alors qu'il constitue une alternative crédible à la route. A-t-on par exemple réservé du foncier en regard du MIN pour offrir des possibilités d'approvisionnement fluvial ? C'est pourtant maintenant que ces questions se posent. Sans quoi, à circulation logistique constante, ce secteur en développement des deux côtés de la Garonne risque bien d'être totalement saturé.

La ville de Bordeaux a su ces dernières années recréer une filière de croisières et de tourisme fluvial très performante. Il y a de notre point de vue nécessité à prendre des initiatives fortes pour le transport logistique, par rail et par fleuve.

Avec cette réserve importante, nous voterons cette délibération. »



Ofi | des jours 2016

Zéro déchets: des expériences sur le dos des usagers



Bordeaux-Métropole a présenté lors du dernier conseil ses projets pour répondre au défi « Zéro déchets, zéro gaspillage ». De belles ambitions mais trop peu de véritables projets. Si ce n'est l'expérimentation de la « taxe incitative », qui fait peser sur le budget des ménages la responsabilité de la nécessaire réduction des déchets. Voici l'intervention sur le sujet de Jean-Claude Feugas:JC Feugas

C'est avec une grande attention que nous avons lu cette délibération, la bataille pour la réduction et l'ambition d'aller vers « 0 » déchets est un cap que nous partageons comme nous avons pu l'exprimer ici à plusieurs reprises.

Travailler à développer l'économie circulaire, responsabiliser autour de l'éco-conception pour, en amont, produire de manière nouvelle, sont, à notre sens, des nécessités pour le développement de notre société, aujourd'hui comme demain.

La délibération qui nous est présentée aborde ces sujets, trace quelques perspectives intéressantes mais mérite, à notre sens, que nous allions bien plus loin.

Et à bien lire ce qui nous est présenté, ce qui est à ce jour le plus avancé est la question de la taxe incitative.

Pour notre part, nous restons convaincus qu'il reste de nombreux efforts pédagogiques à faire en direction de nos concitoyens, à développer partout où c'est possible le compostage et pas seulement dans les zones pavillonnaires, autant d'éléments que nous et d'autres avons abordé dans ce conseil et sur lesquels notre établissement reste par trop timide.

Par contre, nous avançons sur cette taxe. Nous l'avons déjà dit, nous ne partageons pas sa philosophie. Elle n'est pas à, notre sens, un outil de réduction des déchets ou, comme certains peuvent l'avancer, un outil de responsabilisation mais tout simplement une taxe qui vise à faire tendre vers l'équilibre comptable de notre budget et nous faire sortir de la logique de service public et de solidarité.

Pour tous ces éléments et malgré les bonnes intentions affichées, nous voterons contre cette délibération.

Déplacements

Voir bien au-delà de la rocade

Claude Mellier a saisi l'occasion d'une délibération sur les transports dans le département pour revenir sur le

débat autour de la rocade et pour demander que les aménagements ferroviaires nécessaires au Sud de Bordeaux soient déconnectés du sort, plus que précaire, des LGV vers Dax et Toulouse. Claude Mellier
Monsieur le Président, mes cher-es collègues,
Cette délibération évoque les partenariats entre la métropole et le département pour le développement des infrastructures de transports. Je saisis cette occasion pour insister sur la nécessité de mieux développer cette collaboration que ce soit avec le département et la région. Vous y êtes revenu à juste titre, monsieur le Président, à l'occasion du débat ouvert ces dernières semaines par le journal Sud-Ouest sur la question de la rocade.

Nous pouvons tous faire le constat de la situation de thrombose dans lequel est notre périphérique, même si les élargissements réalisés et à venir peuvent ponctuellement en améliorer la fluidité. embouteillage.

Mais autant le dire, ce débat nous laisse sur notre fin et il y a de quoi être surpris par le contenu de certaines interventions qui continuent de consacrer la route comme seule réponse.

C'est dans un autre sens qu'il nous faut regarder afin de répondre aux besoins sociaux, économiques et environnementaux. En premier lieu parce que nous sommes loin d'avoir épuisé les solutions qui sont à notre disposition.

La première qui est enjeu national est celle du redéploiement du fret ferroviaire. La SNCF a mis en place une politique fret qui plutôt que relancer l'activité l'a démantelé au fil des années, la soumettant à des logiques de rentabilité et laissant cette branche exsangue, jusqu'à conduire à l'abandon du wagon isolé. Cette politique a donc alimenté le tout routier.

Il en va de même sur la politique des trains régionaux: si de nets progrès ont été accomplis ces dernières années, il reste beaucoup à faire pour les TER. La manque de moyens humains, la dégradation du matériel entraînent une dégradation du service sur certaines lignes qui les rendent de moins en moins fiables, et donc moins pertinentes pour les usagers. Il faut que l'Etat, la région, la SNCF, mettent les moyens nécessaires pour répondre aux besoins urgents et grandissants. En ce sens nous nous félicitons des avancées sur la ligne de ceinture, du travail commun entamé avec la région et la SNCF. Mais il est clair que des blocages continuent de persister, notamment sur Talence-Médoquine, pour l'essentiel liés à la réalisation et au financement précaire du GPSO. Je réitère donc la proposition faite hier en bureau, de dissocier la réalisation des aménagements au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Sud de Talence. Si le GPSO est précaire, le développement du transport régional est urgent et ne peut attendre.



Ofi Idesjourns 2016

Enfin, il y a une urgence qui relève directement de notre pouvoir, c'est celle de l'utilisation du fleuve. Même si nous avons mis en place les navettes fluviales, elle reste aujourd'hui trop marginale. Il faut maintenant lancer de véritables études, sérieuses, pour développer une filière de fret fluvial. Cela demande, des collègues l'ont dit, de réserver des espaces, à Euratlantique par exemple.

Voilà mes chers collègues, les quelques remarques que je voulais faire. En voyant bien que toutes les solutions ne sont pas ici, il faut passer un cap. Autrement, les injonctions au report modal n'auront, comme nous l'avons déjà expliqué ici, que des outils restrictifs sans réelle alternative valables pour ceux qui sont aujourd'hui des usagers contraints de la rocade.

La gratuité maintenu, pour l'instant...



Le dernier conseil métropolitain examinait la mise en place de la tarification sociale dans les transports en commun de l'agglomération. Une avancée attendue depuis longtemps mais qui cachait un détail... la fin de la gratuité pour les demandeurs d'emplois. Alertées par les élus communistes, les associations de chômeurs ont manifesté leur mécontentement et ont obtenu le maintien de cette mesure pour 2017. Élus communistes et associations demandent sa pérennisation et son élargissement aux plus bas revenus. Voici l'intervention de Lena Beaulieu dans ce sens:
Lena Beaulieu

« Monsieur le président, mes cher-es collègues,

Voilà un dossier que nous aurons pris le temps de travailler, avec un séminaire et un comité de pilotage qui se sera tenu sur les deux mandats. Pour notre part nous avons fait de nombreuses suggestions au précédent président, Vincent Feltesse.

Autant le dire, notre sentiment est aujourd'hui partagé. Dans l'ensemble nous nous félicitons des progrès que marque cette tarification. Sa mise en place va dans le bon sens. Elle va permettre à ceux qui sont aujourd'hui en grande difficulté, souvent mis en situation d'exclusion par la société, de pouvoir accéder à des tarifs de transports abordables.

C'est bien mais pour nous ce n'est qu'un premier pas. Étant donnés les besoins sociaux et l'urgence écologi-

que, c'est de bien plus d'ambition dont nous aurions besoin. Ainsi, nous contestons la logique qui fait que la gratuité soit totalement évacuée à l'issue de ce processus. Il y a là, c'est évident, une conception philosophique à priori opposée à la notion de gratuité.

Elle pourrait pourtant devenir une clef de la tarification solidaire, un outil pour le développement des transports en commun, un dispositif qui aide à changer les pratiques de déplacement. Nous continuons de le croire.

Ce d'autant plus qu'elle existait pour 20 000 demandeurs d'emplois qui avaient accès à cette gratuité.

A notre sens deux raisons le justifiaient et le justifient encore. D'une part, elle assurait aux chômeurs une mobilité, leur permettant entre autre la recherche d'emploi. D'autre part, et c'est important à nos yeux, assurer la gratuité aux chômeurs c'est reconnaître qu'ils ne sont pas responsables de leur situation et c'est donc offrir une réparation à la situation – même provisoire, dans laquelle le système les a conduit.

Vous me direz qu'avec la tarification sociale les droits sont étendus à la famille et que finalement cela coûtera moins cher. C'est bien, et nous partageons cet élargissement.

Mais alors entre une tarification à 90% et à 100%, il n'y a pas grand chose. Faisons ce pas en direction des chômeurs et des plus démunis. C'est la proposition que nous continuerons de défendre, y compris le temps de la mise en place de cette tarification pour, avec les associations de chômeurs qui sont présentes ce matin, obtenir pour le retour de la gratuité.

Nous nous abstiendrons donc sur cette délibération. »