



RÉUNION DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN

DU 16 OCTOBRE 2020

PROCÈS-VERBAL

	• Désignation du secrétaire de séance	8
	• Approbation des procès-verbaux des 10 et 17 juillet 2020	8
1	• Compte-rendu des délégations	8
2	• Démarche citoyenne	09
3	• Charte local de déontologie	17
4	• Vœu – Ouverture des commerces le dimanche en 2021	27
5	• Transition énergétique – Prolongation des dispositifs d'aides vélo – Subvention à l'acquisition et coup de pouce vélo – Développement et gestion des services de location et stationnement vélos sur le territoire de Nantes Métropole – Modification des conditions générales d'accès et d'utilisation (CGAU) et ajustements des tarifs	32
6	• Mandat pour le renouvellement du Système d'Aide à l'Exploitation du tramway – Autorisation d'affermir les tranches optionnelles numéros 1, 2 et 3 – Évolution de l'enveloppe financière prévisionnelle	39
7	• Transition énergétique – Périphérique nantais – Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDAGT) – Conventions programme et financement avec l'état et la Région Pays de la Loire – Approbation	45
8	• LA CHAPELLE-SUR-ERDRE – NANTES – A11 – Périphérique nantais – Projet d'aménagement de la Porte de Gesvres – Avis de Nantes Métropole dans le cadre de l'enquête publique unique	48
9	• LA CHAPELLE-SUR-ERDRE – NANTES – Connexion ligne 1 / ligne 2 de tramway : P + R Babinière – Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle – Lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre – Élection du jury du concours	57
10	• CARQUEFOU / NANTES Erdre – Secteur Chantrerie / Boisbonne / Européens – Amélioration de la desserte en mode doux et en transports en commun – Ajustement de l'enveloppe financière prévisionnelle et lancement d'une consultation de maîtrise d'œuvre	60
11	• Renouvellement du système de vidéosurveillance embarque dans les bus et tramways – lancement d'une procédure avec négociation	63
12	• Engagement Loire – Nantes – Transformation du pont Anne-de-Bretagne – Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle – Lancement d'un dialogue compétitif pour la conclusion d'un marché de conception-réalisation	67
13	• Engagement Loire - Nantes – Aménagement des espaces publics Gloriette Petite Hollande – Modifications des objectifs poursuivis et prolongation de la concertation	80
	• préalable	
14	• Engagements Loire – Réalisation de pontons sur les rives de Loire – Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle	93
15	• Transition écologique – Révision du dispositif d'aides aux agriculteurs – Approbation	95

16	• Prescription de l'élaboration du règlement local de publicité intercommunal de Nantes Métropole : définition des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable, arrêt des modalités de collaboration avec les communes	100
17	• NANTES – PNRU Nantes Nord – Rachat de logements – Convention financière avec Nantes Métropole Habitat – Approbation	90
18	• Cité éducative du Grand Bellevue Nantes / Saint Herblain – Approbation d'une convention-cadre triennale	88
19	• Modification du règlement intérieur du Fonds d'aide aux jeunes (FAJ) Métropolitain Relèvement du plafond de l'aide en urgence au titre de la subsistance – Élargissement de l'accès au FAJ dès 16 ans	107
20	• Stratégie métropolitaine de Prévention et de lutte contre la pauvreté des jeunes et des enfants – Convention d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi 2019-2021 entre Nantes Métropole et l'État – Avenant 2020 – Approbation	109
21	• Contrat de Plan État-Région 2015-2020 – Volet mobilité multimodale: convention d'exécution du projet de requalification de la zone industrialo-portuaire de Chevire – Volet territorial : avenant n° 3 à la convention métropolitaine	113
22	• Demande de renouvellement de dénomination de la ville de Nantes en commune touristique	118
23	• Pacte métropolitain – Fonds de concours en fonctionnement, tourisme de proximité – Fonds de concours en investissement	120
24	Pacte métropolitain – Fonds de concours en investissement – Saint-Herblain/Nantes: construction d'un multi accueil intercommunal – Convention – Approbation	123
25	• Assainissement – Modifications de programmes et d'enveloppes financières prévisionnelles – Lancement de consultations	125
26	• Évolution du dispositif financier incitatif pour la réhabilitation des installations d'assainissement non collectif et la mise en conformité des raccordements au réseau assainissement	128
27	• Transition écologique - Rezé et Bouguenais – Assainissement – Station de traitement des eaux usées de la Petite Californie - Contrat d'injection de biogaz avec G.R.D.F.	129
28	• Paris 2024 - Candidature de Nantes Métropole pour la désignation en tant que collectivité hôte du tournoi olympique de football au stade de la Beaujoire	132
29	• Décision modificative n° 2 - Budget principal – Budgets annexes – Autorisations de programmes et crédits de paiements – Dispositions comptables et tarifaires	135
30	• Financement pluriannuel de matériels roulants auprès de la Banque de Développement du Conseil de l'Europe (CEB)	142
31	• Attribution de subventions aux tiers	143
32	• Équipements culturels métropolitains – Dispositions financières	145
33	• Stationnement dans les parcs publics de Nantes Métropole – Tarifs 2021	146

34	• Exploitation des ports de l'Erdre à Nantes et de la Loire à Couëron, Nantes et Rezé – Délégation de service public – Modification du Schéma d'Aménagement des Ports et du Règlement d'Exploitation – Avenant n°2 – Tarifs 2021	148
35	• Personnel métropolitain - Adaptation du tableau des effectifs – Dispositions diverses – Approbation	150
36	• Patrimoine immobilier – Missions d'assistance technique, fournitures installation et maintenance de la signalétique et équipements pour la mise en accessibilité des bâtiments et sites	158
37	• Acquisition par cartes accréditatives de carburants, de gaz pour véhicules et de services associés, pour les véhicules de la ville de Nantes, du CCAS de Nantes et de Nantes Métropole – Lancement d'un appel d'offres ouvert	161
38	• Tierce maintenance applicative, infogérance et hébergement de la fabrique à sites pour les besoins du groupement de commandes informatiques (Nantes Métropole, ville de Nantes et CCAS) – Lancement d'une procédure avec négociation	162
39	• Acquisition et mise en œuvre d'une solution logicielle de gestion de la relation aux usagers afin de suivre les demandes et les réponses apportées pour les 5 canaux d'entrée (accueil physique, téléphone, courriers, internet, réseaux sociaux) – Lancement d'une procédure avec négociation	164
40	• Adhésion à l'association « Saint Seb Entreprises »	166
41	• Commission examen des subventions soumises au bureau – Désignations diverses	167
42	• Avenant n°3 au contrat de concession de distribution d'électricité partagé avec le SYDELA et La Baule-Escoublac	171
43	• Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire – Rapport d'activités2019	172
44	• Politique foncière et immobilière – Exercice2019 – Bilan des acquisitions et cessions	176
45	• NANTES – Gare fluviale de l'Erdre – Comptes définitifs2019 – Redevance 2019 – Approbation	178
46	• Rapports annuels 2019 : – Prix et qualité des services eau et assainissement – Prix et qualité du service prévention et gestion des déchets ménagers et assimilés – Délégués de services publics eau et assainissement, déchets ménagers et assimilés, énergie	179
47	• Chambre Régionale des comptes – Vérification des comptes, contrôle des comptes et de la gestion de la Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique au titre des années 2014 et suivantes – Rapport d'observations définitives – Information	185
48	• Chambre régionale des comptes – Contrôle des comptes et de la gestion de Nantes Métropole au titre des années 2014 et suivantes – Rapport d'observations définitives – information	186

CONSEIL DU 16 OCTOBRE 2020

CITÉ DES CONGRÈS – 9h00 – GRANDE HALLE

COMPTE RENDU SOMMAIRE

Le Conseil de Nantes Métropole, dûment convoqué le 09 octobre 2020, a délibéré sur les questions suivantes :

Présidents de séance : Mme Johanna ROLLAND - Présidente de Nantes Métropole

Secrétaire de séance : M. Fabrice ROUSSEL

Points 01 à 02 (9h05 à 9h30)

Présents : 93

M. AFFILE Bertrand, M. AMAILLAND Rodolphe, M. ANNÉREAU Matthieu, M. ARROUET Sébastien, M. ASSEH Bassem, M. AZZI Elhadi, M. BAINVEL Julien, M. BELHAMITI Mounir, Mme BENATRE Marie-Annick, M. BERTHELOT Anthony, Mme BERTU Mahaut, Mme BESLIER Laure, Mme BLIN Nathalie, M. BOLO Pascal, Mme BONAMY Delphine, Mme BONNET Michèle, M. BOULE Aurélien, M. BOUVAIS Erwan, M. BRILLAUD DE LAUJARDIERE François, M. BUREAU Jocelyn, Mme CADIEU Véronique, Mme COLLINEAU Marlène, Mme COPPEY Mahel, M. COUVEZ Eric, M. DANTEC Ronan, Mme DELABY Françoise, M. DESCLOZIERS Anthony, Mme DUBETTIÉ-GRENIER Véronique, M. DUBOST Laurent, Mme EL HAIRY Sarah, M. FOURNIER Hervé, Mme GARNIER Laurence, M. GARREAU Jacques, Mme GESSANT Marie-Cécile, Mme GOUEZ Aziliz, M. GRACIA Fabien, Mme GRELAUD Carole, M. GROLIÉ Patrick, Mme GUERRA Anne-Sophie, M. GUINE Thibaut, M. GUITTON Jean-Sébastien, Mme HAKEM Abassia, Mme IMPERIALE Sandra, M. JOUIN Christophe, Mme JUDALET Anne-Sophie, M. KABBAJ Anas, Mme LAERNOES Julie, Mme LANGLOIS Pauline, M. LE CORRE Philippe, Mme LE COULM Juliette, M. LE MABEC François, M. LE TEUFF Florian, Mme LEBLANC Nathalie, Mme LEFRANC Elisabeth, M. LEMASSON Jean-Claude, Mme LERAY Isabelle, Mme LOBO Dolorès, M. LUCAS Michel, M. MARTIN Nicolas, Mme METAYER Martine, M. NEAU Hervé, Mme NGENDAHAYO Liliane, Mme OGER Martine, Mme OPPELT Valérie, Mme PAITIER Stéphanie, M. PETIT Primaël, M. PRAS Pascal, M. PROCHASSON François, M. QUENEA Pierre, M. QUERO Thomas, M. REBOUH Ali, M. RICHARD Guillaume, M. RIOM Tristan, Mme ROBERT Pascale, Mme RODRIGUEZ Ghislaine, Mme ROLLAND Johanna, M. ROUSSEL Fabrice, M. SALAUN André, M. SALECROIX Robin, Mme SCUOTTO-CALVEZ Christelle, M. SEASSAU Aymeric, M. SOBCZAK André, Mme SOTTER Jeanne, M. TALLEDEC Denis, M. TERRIEN Emmanuel, M. THIRIET Richard, M. TRICHET Franckie, M. TURQUOIS Laurent, Mme VAN GOETHEM Sophie, M. VEY Alain, Mme VIALARD Louise, Mme VITOUX Marie, M. VOUZELLAUD François

Absents et représentés : 5

M. ALLARD Gérard (pouvoir à M. GROLIÉ Patrick), Mme BASSAL Aïcha (pouvoir à M. REBOUH Ali), Mme BASSANI Catherine (pouvoir à M. LE TEUFF Florian), Mme FIGULS Séverine (pouvoir à Mme RODRIGUEZ Ghislaine), Mme GUERRIAU Christine (pouvoir à M. TURQUOIS Laurent)

Absent : 0

Points 03 à 05 (9 h31 – 10h53)

Présents : 93, Absents et représentés : 5, Absents : 0

- Départ de Mme Marie-Annick BENATRE donne pouvoir à Mme Nathalie BLIN
- Arrivée de Mme Aïcha BASSAL qui annule le pouvoir donné à M. Ali REBOUH

Points 06, 07 (10h54 à 11h25)

Présents : 92, Absents et représentés : 6, Absents : 0

- Départ de M. Ali REBOUH qui donne pouvoir à Mme Aïcha BASSAL

Points 08 à 12 (11h26 à 13h30)

Présents : 93, Absents et représentés : 5, Absents : 0

- Arrivée de Mme Marie-Annick BENATRE qui annule le pouvoir donné à Mme Nathalie BLIN

Points 13 et 17 (15h00 à 15h48)

Présents : 87

M. AFFILE Bertrand, M. AMAILLAND Rodolphe, M. ANNEREAU Matthieu, M. ARROUET Sébastien, M. ASSEH Basssem, M. AZZI Elhadi, M. BAINVEL Julien, Mme BASSAL Aïcha, M. BELHAMITI Mounir, Mme BENATRE Marie-Annick, M. BERTHELOT Anthony, Mme BERTU Mahaut, Mme BESLIER Laure, Mme BLIN Nathalie, M. BOLO Pascal, Mme BONAMY Delphine, Mme BONNET Michèle, M. BOULE Aurélien, M. BOUVAIS Erwan, M. BRILLAUD DE LAUJARDIERE François, M. BUREAU Jocelyn, Mme CADIEU Véronique, Mme COLLINEAU Marlène, Mme COPPEY Mahel, M. COUVEZ Éric, M. DANTEC Ronan, Mme DELABY Françoise, M. DESCLOZIERS Anthony, Mme DUBETTIER-GRENIER Véronique, M. DUBOST Laurent, M. FOURNIER Hervé, Mme GARNIER Laurence, M. GARREAU Jacques, Mme GESSANT Marie-Cécile, Mme GOUEZ Aziliz, M. GRACIA Fabien, Mme GRELAUD Carole, M. GROLIER Patrick, M. GUINE Thibaut, M. GUITTON Jean-Sébastien, Mme HAKEM Abassia, M. JOUIN Christophe, Mme JUDALET Anne-Sophie, M. KABBAJ Anas, Mme LAERNOES Julie, Mme LANGLOIS Pauline, Mme LE COULM Juliette, M. LE MABEC François, M. LE TEUFF Florian, Mme LEBLANC Nathalie, Mme LEFRANC Elisabeth, M. LEMASSON Jean-Claude, Mme LERAY Isabelle, Mme LOBO Dolorès, M. MARTIN Nicolas, Mme METAYER Martine, M. NEAU Hervé, Mme NGENDAHAYO Liliane, Mme OGER Martine, Mme OPPELT Valérie, Mme PAITIER Stéphanie, M. PETIT Primaël, M. PRAS Pascal, M. PROCHASSON François, M. QUENEA Pierre, M. QUERO Thomas, M. REBOUH Ali, M. RIOM Tristan, Mme ROBERT Pascale, Mme RODRIGUEZ Ghislaine, Mme ROLLAND Johanna, M. ROUSSEL Fabrice, M. SALAUN André, M. SALECROIX Robin, Mme SCUOTTO-CALVEZ Christelle, M. SEASSAU Aymeric, M. SOBCZAK André, M. TALLEDEC Denis, M. TERRIEN Emmanuel, M. THIRIET Richard, M. TRICHET Franckie, M. TURQUOIS Laurent, Mme VAN GOETHEM Sophie, M. VEY Alain, Mme VIALARD Louise, Mme VITOUX Marie, M. VOUZELLAUD François

Absents et représentés : 10

M. ALLARD Gérard (pouvoir à M. GROLIER Patrick), Mme BASSANI Catherine (pouvoir à M. LE TEUFF Florian), Mme EL HAIRY Sarah (pouvoir à Mme OPPELT Valérie), Mme FIGULS Séverine (pouvoir à Mme RODRIGUEZ Ghislaine), Mme GUERRA Anne-Sophie (pouvoir à Mme VAN GOETHEM Sophie), Mme GUERRIAU Christine (pouvoir à M. TURQUOIS Laurent), Mme IMPERIALE Sandra (pouvoir à Mme GESSANT Marie-Cécile), M. LUCAS Michel (pouvoir à Mme GRELAUD Carole), M. RICHARD Guillaume (pouvoir à M. BAINVEL Julien), Mme SOTTER Jeanne (pouvoir à M. TALLEDEC Denis),

Absent : 1

M. LE CORRE Philippe

Points 18 et 14 (15h49 à 16h)

Présents : 88, Absents et représentés : 9, Absents : 1

- Arrivée de M. Michel LUCAS annule pouvoir donné à Mme Carole GRELAUD

Point 15 (16h01 à 16h16)

Présents : 84, Absents et représentés : 13, Absents : 1

- Départ de M. Anas KABAJ donne pouvoir à M. Thibault GUINE
- Départ de Mme Martine METAYER donne pouvoir à M. Jocelyn BUREAU
- Départ de M. Pierre QUENEA donne pouvoir à Mme Pauline LANGLOIS
- Départ de Mme Pascale ROBERT donne pouvoir à Mme Marie-Annick BENATRE

Points 16 et 19 (16h17 à 16h43)

Présents : 80, Absents et représentés : 16, Absents : 2

- Départ de Mme Isabelle LERAY donne pouvoir à Mme Marlène COLLINEAU
- Départ de M. Jean-Sébastien GUITTON donne pouvoir à Mme Julie LAERNOES
- Départ de M. André SALAUN qui donne pouvoir à Mme Michèle BONNET
- Départ de M. Elhadi AZZI

Point 20 (16h44 à 16h52)

Présents : 79, Absents et représentés : 17, Absents : 2

- Départ de M. Primaël PETIT donne pouvoir à Mme Mahel COPPEY

Point 21 (16h53 à 17H17)

Présents : 80, Absents et représentés : 17, Absents : 1

- Arrivée de M. Elhadi AZZI

Point 22 (17h18 à 17h21)

Présents : 77, Absents et représentés : 18, Absents : 3

- Départ de M. Matthieu ANNÉREAU

- Départ de Mme Marie-Cécile GESSANT annule le pouvoir de Mme Sandra IMPERIALE et donne pouvoir à M. François BRILLAUD DE LAUJARDIERE

- Départ de Mme Laurence GARNIER donne pouvoir à M. Richard THIRIET

Point 23 (17h22 à 17h29)

Présents : 73, Absents et représentés : 22, Absents : 3

- Départ de M. Pascal PRAS donne pouvoir à Mme Christelle SCUOTTO-CALVEZ

- Départ de M. Alain VEY donne pouvoir à M. Rodolphe AMAILLAND

- Départ de Mme Véronique DUBETTIER-GRENIER qui donne pouvoir à Mme Stéphanie PAITIER

- Départ de Mme Abbassia HAKEM qui donne pouvoir à M. Thomas QUERO

Points 24 à 26 (17h30 à 17h38)

Présents : 72, Absents et représentés : 23, Absents : 3

- Départ de M. Ronan DANTEC donne pouvoir à Mme Nathalie LEBLANC

Point 27 (17h39 à 17h46)

Présents : 72, Absents et représentés : 24, Absents : 2

- Arrivée de Mme Sandra IMPERIALE

- Départ de M. François VOUZELLAUD donne pouvoir à M. Erwan BOUVAIS

Point 28 (17h47 à 17h56)

Présents : 71, Absents et représentés : 25, Absents : 2

- Départ de M. Nicolas MARTIN donne pouvoir à M. François PROCHASSON

Points 29 à 43 (17h57 à 18h40)

Présents : 70, Absents et représentés : 26, Absents : 2

- Départ de M. Hervé NEAU donne pouvoir à M. Anthony BERTHELOT

Point 44 (18H41 à 18h46)

Présents : 69, Absents et représentés : 27, Absents : 2

- Départ de M. Frankie TRICHET donne pouvoir à Mme Aicha BASSAL

Point 45 (18H47 à 18h47)

Présents : 68, Absents et représentés : 26, Absents : 4

- Départ de Mme Stéphanie PAITIER qui annule le pouvoir de Mme Véronique DUBETTIER-Grenier

Point 46 à 48 (18H48 à 19h04)

Présents : 66, Absents et représentés : 25, Absents : 7

- Départ de M. Mounir BELHAMITI

- Départ de Mme Valérie OPPELT qui annule le pouvoir de Mme Sarah EL HAIRY

L'appel est effectué.

DÉSIGNATION DU SECRÉTAIRE DE SÉANCE

Fabrice ROUSSEL est désigné secrétaire de séance.

APPROBATION DES PROCÈS-VERBAUX DES 10 ET 17 JUILLET 2020

Les procès-verbaux des 10 et 17 juillet 020 sont approuvés.

M^{me} la Présidente présente le dossier suivant :

Direction Générale du Secrétariat Général
Direction vie des assemblées

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

01 - Compte-rendu des délégations

Exposé

En vertu de l'article L. 5211-10 du code général des collectivités territoriales, la Présidente rend compte lors de chaque réunion du conseil métropolitain des délibérations du bureau.

Il est également rendu compte des décisions prises par Madame la Présidente ou son représentant, dans le cadre des délégations accordées par le conseil métropolitain au cours de la dernière mandature ou à la suite de la délibération 2020-32 du 17 juillet 2020.

Le Conseil délibère et,

1. prend acte des décisions prises par délégation du Conseil métropolitain, listées en annexe.

Mme Scutto-Calvez présente le dossier suivant :

Direction générale des services
Pôle dialogue citoyen, évaluation et prospective

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

02 - Démarche citoyenne

Exposé

1 - Contexte

Crise sanitaire et nouveau mandat

La crise sanitaire que nous traversons depuis mars 2020 bouscule le quotidien de chacun et chacune avec des conséquences multiples. Événement majeur à l'échelle mondiale, elle a pris en France un tournant historique le 16 mars 2020 avec le début du confinement. Pendant deux mois, la majorité de la population française est restée chez elle. Dans les 24 communes de la métropole, les rues se sont vidées, les habitant·e·s se sont confiné·e·s et une grande partie du territoire a fonctionné au ralenti.

C'est pourquoi la Métropole souhaite prendre un temps de diagnostic pour tirer les enseignements de la crise, des crises en y associant le point de vue des citoyens, en complément d'autres formes d'expertises et d'autres diagnostics engagés dont l'actualisation des perspectives financières.

Les citoyen·ne·s auront pour objectif d'élaborer collectivement un diagnostic de ce que produit la crise sur le territoire afin de dégager des pistes, tendances, aspirations, recommandations dans un avis citoyen qui sera présenté aux élus métropolitains et rendu public en mars 2021. Ce diagnostic partagé sera une contribution majeure pour soutenir et enrichir un travail d'élaboration et d'actualisation des nouvelles politiques publiques pour le mandat à venir.

Cette démarche doit se dérouler d'octobre 2020 à juin 2021 en deux phases de 100 jours:

- **temps des diagnostics** : un premier temps d'octobre 2020 à février 2021 sera dédié à la réflexion des acteurs et citoyens
- **à partir des engagements programmatiques, temps d'élaboration des politiques publiques** par les élus de mars 2021 à juin 2021, qui s'appuieront d'une part sur l'avis citoyen issu de la convention et d'autre part sur les divers diagnostics réalisés par les services de la collectivité, dont les perspectives financières.

Gestion de crise et prise en compte du temps long

La gestion de crise consécutive à la mise en place du confinement a mis en lumière le rôle du service public local. Nantes métropole et les communes ont dû s'adapter pour faire face aux défis qui émergeaient et apporter des réponses rapides et d'ampleur. Il est nécessaire de prendre le temps du diagnostic partagé, d'abord au sein des services, puis avec les citoyens et l'ensemble des parties prenantes du territoire.

La collectivité s'est saisie de cet événement pour porter une large réflexion avec les agent·e·s sur les enseignements à tirer sur son rôle et ses modes de faire. Depuis mai 2020, les services ont également entamé une réflexion interne sur le temps long (veille collaborative, synthèses d'enquêtes nationales, diagnostic des initiatives et des expérimentations mises en œuvre par la collectivité et les acteurs pendant la crise sanitaire). Ce travail a permis de poser une première analyse des effets de la crise et leurs impacts sur les politiques publiques.

En juillet 2020, la proposition d'engager une démarche de concertation citoyenne à l'échelle de la métropole a été partagée avec la Conférence des Maires et l'exécutif métropolitain. Ainsi, après cette première phase de travail et afin de relever collectivement les défis révélés par la crise sanitaire, Nantes Métropole propose l'organisation d'un temps de concertation métropolitain qui associera les citoyen·ne·s et les acteurs du territoire pour produire **un diagnostic citoyen et des propositions à même de nourrir le projet de mandat. Cette démarche vise à recueillir le point de vue des habitant·e·s aux côtés**

d'expressions expertes et politiques qui ont occupé et occupe encore l'espace démocratique durant cette crise.

Il s'agit d'engager à l'échelle métropolitaine un temps de dialogue indispensable pour alimenter les réflexions, reposer les enjeux futurs et éclairer les élu·e·s à l'aube d'un nouveau mandat et en amont de la formalisation et l'écriture des politiques publiques.

2 - Méthodologie : catalyser les enseignements, réflexions et faire émerger les aspirations collectives

Nantes métropole est un territoire reconnu pour sa pratique du dialogue citoyen, un savoir-faire sur lequel les élu·e·s et la collectivité ont pu s'appuyer dans la phase de gestion de crise pour prendre les décisions les plus justes et soutenir la citoyenneté active. Si depuis les élections, les orientations politiques sont connues, elles doivent tenir compte dans leur mise en œuvre des impacts de la crise et en tirer les enseignements.

La démarche vise à produire un diagnostic partagé des impacts des crises vécus par les citoyen·ne·s, repérer les tendances (menaces, fragilités, opportunités, ressources), re-prioriser des besoins et attentes des habitants de la métropole dans leur diversité ainsi que la capacité à agir des citoyen·ne·s, acteurs et actrices.

Elle intégrera les réflexions et initiatives engagées par différentes partie-prenantes :

- par la collectivité : démarche du temps long, diagnostics
- par les acteurs du territoire : événements, réflexions thématiques des acteurs et des écosystèmes
- par les citoyen·ne·s : une grande enquête et une convention citoyenne

Diagnostiques et retours d'expériences

Nantes Métropole approfondit la réflexion du temps long par la mise en œuvre de diagnostics partenariaux, notamment pour mesurer les effets de la crise en matière de précarité et de solidarités, sur les impacts économiques et sur l'emploi. Ces démarches de diagnostic sont d'ores et déjà lancées et pourront éclairer le débat citoyen. Parallèlement, un diagnostic financier est en cours de réalisation pour mesurer les conséquences financières de la crise.

Mobilisation des acteurs

De nombreux événements ont adapté leur calendrier et réflexions à la situation de crise et fait le choix d'éditorialiser leur programmation dans une optique de réflexivité et mise en débat (Nantes Digital Week, Nantes Innovation Forum, Social Change...). Parallèlement, des réseaux d'acteurs tels que les dispositifs de gouvernances ouvertes initiés par la collectivité ou d'autres écosystèmes et lieux de débat (think tank, Conseil de développement, conseils citoyens) ont engagé ou prévoient des temps de réflexions. Ces événements publics ou abrités forment un agenda démocratique foisonnant et sont des lieux de partage de récit, de croisement des témoignages et de réflexions thématiques qui seront intégrés à la démarche et mis à disposition du territoire.

Grande enquête représentative

De nombreuses enquêtes nationales ont investi la question des incidences de la COVID-19 sur les comportements, les attentes, la vie quotidienne des Français et des Françaises. Nantes Métropole a souhaité avoir une lecture plus fine des différentes problématiques que rencontrent les habitant·e·s du territoire dans la diversité de leurs vécus. Ainsi une grande enquête a été conduite en septembre 2020 auprès d'un large échantillon représentatif et caractérisé (environ 2300 entretiens sur l'ensemble des 24 communes). Dans une logique d'écoute du territoire, cette enquête permet d'avoir une vision d'ensemble des questionnements et des changements auxquels font face les habitant·e·s à l'échelle du territoire de la métropole. Cette enquête constitue une première brique du point de vue citoyen que Nantes Métropole souhaite réintroduire dans la réflexion du territoire.

Convention citoyenne

Nantes Métropole souhaite mettre en œuvre une convention citoyenne métropolitaine qui réunira un panel citoyen issu des 24 communes mais également des territoires partenaires (alliances des territoires). La convention citoyenne a pour objectifs de promouvoir la parole des citoyen·ne·s aux côtés de celle des expert·e·s, de catalyser les réflexions du territoire ainsi que produire un diagnostic et des propositions débattues et partagées. Concrètement, elle se réunira plusieurs fois de mi-novembre à mi-février afin d'élaborer collectivement un avis citoyen. La convention est envisagée comme le lieu de partage, de dialogue et de croisement des réflexions portées par les acteurs/expert·e·s du territoire.

- Un **panel de 80 citoyennes et citoyens recruté de manière aléatoire** représentant la diversité du territoire (mission de recrutement confiée à un institut spécialisé)

1. La représentativité du panel portera sur les critères de genre, d'âge, de lieu de résidence, de catégorie socio-professionnelle, de points de vue (sur la base des réponses à l'enquête). Une attention sera également portée sur l'inclusion de tous les publics, notamment des plus fragiles.

1. Un **processus qui garantit la pluralité de points de vue** : ce sont les citoyens qui choisissent les sujets qu'ils vont travailler et les acteurs du territoire qu'ils souhaitent auditionner, de 40 à 75 acteurs.

1. La convention décidera des informations dont elle doit prendre connaissance et se nourrir au fur et à mesure des productions et réflexions issues des acteurs du territoire. Une information pluraliste et contradictoire sera portée à connaissance du panel, en privilégiant la modalité des auditions d'acteurs locaux. Cette méthodologie garantit une convention en interface avec le territoire et libre dans sa capacité d'exploration des thématiques.

2. Un **processus délibératif qui garantit l'approfondissement qualitatif** des arguments.

1. La convention se réunira en 4 sessions de une à deux journées, avec des intersessions en visio-conférence sur une période de 100 jours de novembre 2020 à février 2021. Ce processus s'appuie sur des méthodologies éprouvées mêlant montée en compétence individuelle et temps délibératifs. Les temps successifs garantiront une progression et appropriation des problématiques en valorisant et confrontant le vécu des membres de la convention et du territoire.

3. Une **traçabilité et accessibilité** au plus grand nombre, via la mise en place d'outils numériques pour animer le débat sur le territoire et avec l'ensemble des citoyens.

1. Un site internet dédié sera accessible pour capitaliser et donner à voir les productions réalisées dans le cadre de cette démarche. Toutes les auditions d'acteurs ainsi que les travaux de la convention seront ainsi communiqués au fur et à mesure. Des modalités d'interactions numériques entre la Convention citoyenne et les habitants de la métropole seront également mises en œuvre : appel à contributions, forum etc.

4. Une **indépendance assurée par un collège de 4 garant·e·s** dont la mission sera d'assurer l'indépendance des travaux de la Convention citoyenne en veillant notamment au respect des principes de neutralité et de transparence et au respect des engagements liés au Dialogue Citoyen.

Le collège de garant veillera en particulier à :

- l'autonomie de la Convention dans ses discussions par rapport aux élus et aux services de la Métropole ;

- la qualité du cadre de travail des participants, qui doit permettre à chacun de s'exprimer, d'être écouté et de participer à l'ensemble des travaux de la convention ;

- la qualité du dialogue entre participants et acteurs du territoire, ainsi qu'à la diversité de ces derniers ;

- l'indépendance de la Convention dans la définition de ses priorités de travail et dans ses choix d'investigations (rencontres d'experts, d'acteurs du territoire).

Les quatre garants de la Convention Citoyenne sont des personnalités indépendantes de la Métropole de Nantes. Ces deux femmes et deux hommes seront les témoins de l'ensemble de la démarche et acceptent de ne pas être partie-prenante du débat, mais d'assurer une posture neutre centré sur les processus démocratiques et sa bonne tenue. Les garants veilleront à l'autonomie de la Convention dans ces discussions par rapport aux élus et aux services de la Métropole. Ils veilleront en particulier à la qualité du cadre de travail des participants et au respect de leurs choix, que ce soit dans les orientations thématiques qu'ils donneront à leur travail ou à leurs demandes d'auditions. Il est proposé que le comité de garants soit composé de quatre « acteurs engagés », personnalités qualifiées intuitu personæ issues de la société civile et pouvant témoigner d'une expertise ou d'un engagement sur l'un des champs suivants: la démocratie participative, la relation et la place des espaces péri-urbains et ruraux dans les territoires, les inégalités territoriales. La composition doit être paritaire.

Cette démarche de dialogue citoyen inédite pour notre territoire repose sur des fondamentaux pratiqués par Nantes Métropole en matière de dialogue citoyen :

- 1) un processus de production clair qui s'appuiera sur un mandat afin de garantir la sincérité et l'efficacité démocratique.
1. des principes qui soutiennent le dialogue citoyen doivent être garantis : diversité/inclusion, délibératif/collectif, transparence/rendre compte.
2. une affirmation du rôle des élu·e·s : l'avis de la convention est entendu comme une aide à la décision des élus du conseil Métropolitain, soutien et contributif à la démocratie représentative.

3 - Un diagnostic citoyen comme contribution pour démarrer le mandat

A partir du printemps 2021, les élu·e·s engagent une formalisation des politiques publiques qui devront rendre tangible et concret l'ensemble des engagements programmatiques à l'aune des enseignements de la crise. Nantes Métropole s'engage à instruire l'ensemble des préconisations de la convention citoyenne et de tenir compte des apports dans ce travail de définition du plan de mandat.

À l'issue de la décision politique, un retour sera fait aux citoyennes et citoyens, membres de la convention et habitants du territoire, sur la prise en compte et le traitement de leur avis dans la définition des nouvelles politiques publiques qui seront mises en œuvre au cours du mandat.

Cette démarche consolide le dialogue et la participation des acteurs. Elle affirme le statut de métropole participative.

4 - Gouvernance et calendrier

Le pilotage de la démarche est confié à deux élu·e·s métropolitains : Christelle Scuotto-Calvez, au titre de sa délégation au dialogue citoyen et Fabrice Roussel, en tant que premier vice président de la métropole.

Un collectif de quatorze élu·e·s : Bassem Asseh, Julie Laernoës, Aziliz Gouez, Jean-Claude Lemasson, Pierre Quénéa, Pascal Pras, André Sobczak, Mahel Coppey, Pascal Bolo, Martine Oger, Aïcha Bassal, Dolores Lobo, Laurent Turquois et Marie Cécile Gessant constitue l'instance de suivi de la démarche tout au long de sa mise en œuvre.

Par ailleurs, la conférence des maires et l'exécutif métropolitain seront régulièrement informés des avancées et des conclusions. Un séminaire réunissant les 778 conseillers et conseillères communaux des 24 communes de la métropole sera destinataire des conclusions de la démarche.

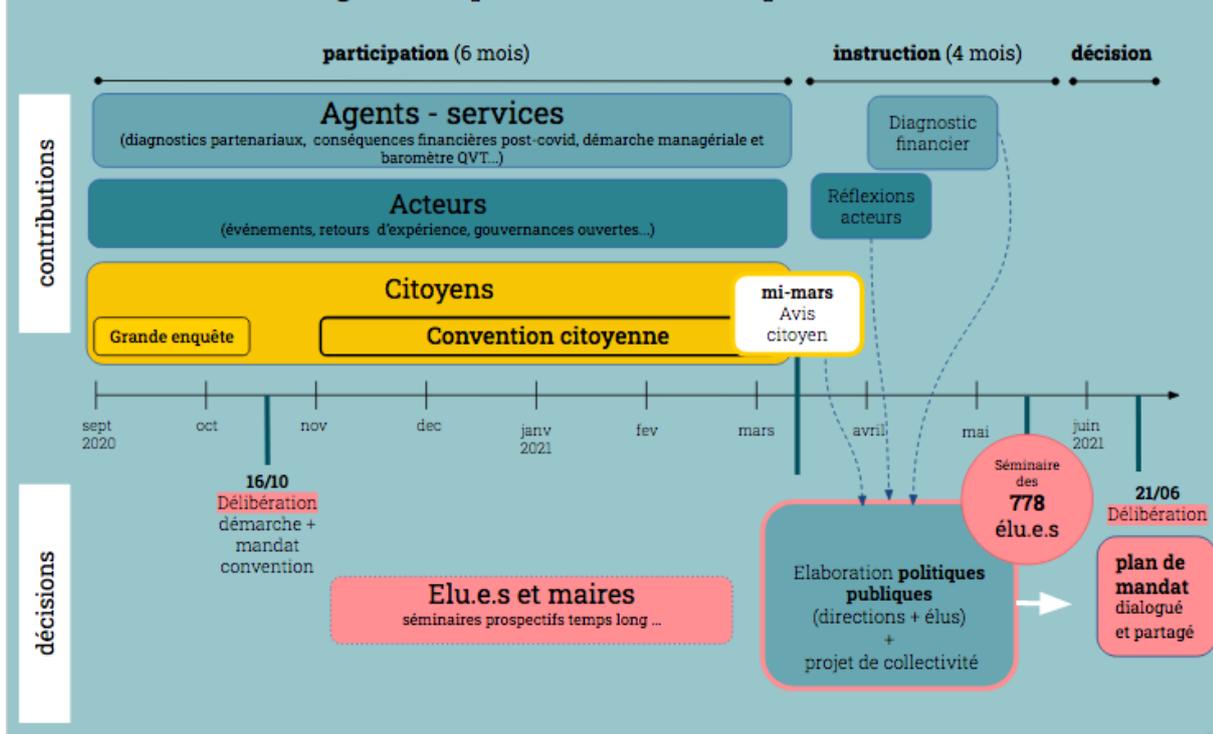
Cette démarche citoyenne inédite associant grande enquête (représentativité) et convention citoyenne (approfondissement délibératif) est pilotée par le Pôle Dialogue Citoyen Évaluation et Prospective avec le concours de prestataires spécialisés.

La démarche sera jalonnée par des temps clés :

- Novembre 2020 : installation de la convention citoyenne
- Mars 2021 : présentation de l'avis de citoyen
- Mai : appropriation par les élus via un séminaire réunissant les 778 élu·e·s de la métropole
- Juin : formalisation d'un plan de mandat, synthèse des politiques publiques et retour aux citoyens

CALENDRIER GLOBAL

Une démarche intégratrice qui s'inscrit dans la première année du mandat



M^{me} Scuotto-Calvez : « Chers collègues, la crise sanitaire que nous subissons depuis mars 2020 nous oblige à faire un pas de côté, une pause en ce début de mandat, et de prendre conscience que nécessairement cette crise aura des conséquences sur les décisions et les choix que nous allons faire pour notre territoire métropolitain. C'est en cela que cette délibération est donc importante aujourd'hui.

La crise depuis mars 2020 a des impacts au quotidien sur nos vies, sur la vie donc de nos citoyens. Elle a des conséquences multiples, on le voit, qui sont économiques, sociales, sociétales même. Ne pas tenir compte de cette crise ne serait pas responsable. Il est nécessaire de faire une pause, un pas de côté en écoutant les experts, en regardant les diagnostics, en écoutant les acteurs, les initiatives citoyennes de notre territoire, mais pas que.

Il faut aussi écouter les citoyens. C'est le choix que l'on fait dans cette délibération: écouter avec bienveillance et humilité. Il faut qu'on tire les enseignements de cette crise qui continue et qui à coup sûr aura des conséquences, je l'ai dit tout à l'heure, sur les choix et les décisions métropolitaines.

Il faut réintroduire la parole de nos citoyens au côté des experts et des acteurs, le faire dans des débats, et réfléchir ensemble pour pouvoir en tirer un avis citoyen et des propositions qui seront partagées et qui serviront à pouvoir produire notre plan de mandat.

Il y aura deux phases dans cette partie de dialogue citoyen, d'aujourd'hui jusqu'à juin 2021. Une première phase qui sera une phase de diagnostic partagé entre les acteurs et les citoyens, et toute la partie dialogue citoyen qui est en deux phases. : la grande enquête qui est terminée, qui a eu lieu sur 15 jours, et dont vous avez reçu hier le premier rapport de TMO qui nous donne les premiers enseignements; et, si vous l'adoptez aujourd'hui, la convention citoyenne, qui aura lieu jusqu'à mi-mars et qui nous amènera à un avis citoyen qui nous servira à pouvoir élaborer nos politiques publiques en s'appuyant également sur les différents diagnostics et les perspectives financières.

S'agissant des différents temps participatifs, l'enquête, je l'ai dit, est terminée; 2 300 métropolitains ont été contactés par téléphone. La convention citoyenne qui démarre va pouvoir se nourrir de tous ces diagnostics, de toutes ces contributions d'acteurs, de toute cette grande enquête pour pouvoir interroger au fil des jours les acteurs et les diagnostics qui les intéressent, pour pouvoir partager ensemble et pour pouvoir revenir vers nous avec des propositions, des alertes, afin qu'on puisse reprioriser ou ajuster nos politiques publiques.

Il y aura en même temps un site dédié, qui pourra être consulté par tous les autres citoyens qui ne font pas partie de ce panel pour voir comment avance la convention et pour leur poser des questions et revenir vers eux. Cela permet d'avoir un suivi quand même relativement régulier.

L'enquête et le recrutement du panel sont donc terminés. Ils ont été contactés par téléphone. Les 2300 citoyens ont été recrutés de façon aléatoire mais représentative. Représentative bien sûr de nos 24 communes et de façons diverses, dans le sens où l'on souhaitait qu'évidemment les quartiers nantais puissent être représentés, les catégories socioprofessionnelles, les hommes, les femmes, afin qu'on ait une idée qui soit la plus précise possible.

De ces 50 questions qui leur ont été posées, on a eu un retour hier de TMO où on assiste déjà à des premières grandes orientations qui seront à affiner avec la convention citoyenne. Lors de cette enquête, il a été proposé à ces 2 300 personnes, si elles le souhaitent, d'être volontaires pour participer au panel de 80 personnes. Si par hasard il manquait des personnes sur ces 80, TMO serait pour recruter sur le terrain et aller chercher la diversité des personnes sur tous les quartiers et les communes de la métropole.

Je l'ai dit : l'objectif, c'est d'avoir une lecture plus fine des différentes problématiques des habitants sur le territoire métropolitain. Une fois qu'on aura pu trouver ce panel, il est prévu qu'ils se rencontrent une première fois en session les 13 et 14 novembre, les 11 et 12 décembre puis les 22 et 23 janvier et les 12 et 13 février. Ils remettront ensuite aux élus une présentation avec un avis citoyen mi-mars 2021.

Ces 80 citoyens pourront solliciter directement les acteurs et les diagnostics qu'ils souhaitent. Ce n'est pas nous qui leur proposons, mais c'est bien eux qui sollicitent les personnes qu'ils ont envie d'entendre, sur les sujets qui leur semblent importants. Les 80 citoyens seront répartis comme ceci : 35 citoyens pour les 11 quartiers nantais, 35 pour les 23 autres communes et 10 pour les territoires voisins de la métropole, alliance des territoires.

Il ne faut pas oublier aussi, pour que l'indépendance de la convention et le respect des règles fassent partie entière de cette convention citoyenne, quatre garants qui aujourd'hui ne sont pas sélectionnés. Ce seront deux hommes et deux femmes, pour la parité, personnalités indépendantes bien sûr de la Métropole nantaise.

Au niveau du planning, dès qu'ils auront rendu leur avis citoyen, au printemps 2021, nous allons pouvoir formaliser les politiques publiques en tenant compte bien sûr de leur avis, de leurs préconisations et des enseignements de la crise ; à l'été 2021 il y aura un retour vers ce panel citoyen et vers d'ailleurs tous les autres citoyens et habitants de la métropole pour leur expliquer la prise en compte et le traitement de leur avis ou, pourquoi pas, pourquoi on n'a pas pu effectivement peut-être tout retenir, puisqu'il faut aussi qu'on puisse le dire.

Au niveau du suivi, de la gouvernance politique : les personnes qui coaniment ce comité de suivi sont Fabrice Roussel en tant que premier vice-président et moi-même, vice-présidente en charge du dialogue citoyen. Il y aura Bassem Asseh, Julie Laernoës, Aziliz Gouez, Jean-Claude Lemasson, Pierre Quénéa, Pascal Pras, André Sobczak, Mahel Coppey, Pascal Bolo, Martine Oger, Aïcha Bassal, Dolores Lobo, Laurent Turquois, Marie-Cécile Gessant, et j'ajoute à leur demande que viendront nous rejoindre Mounir Belhamiti et Julien Bainvel.

Ce groupe sera réuni plusieurs fois tout au long de la démarche pour pouvoir avoir des retours, mais on n'oublie pas que seront informées au fil du temps toutes les instances, Conférence des maires et exécutif métropolitain, jusqu'à bien sûr la fin de cet avis citoyen qui sera rendu public, et on l'espère en tout cas possible avec les 778 élus non pas métropolitains mais bien des 24 communes, pour pouvoir avoir un retour tout à fait collectif.

Pour terminer, ce que je voudrais dire, c'est que je pense qu'il faut qu'on prenne comme une opportunité finalement cette crise, et prendre le côté plutôt positif en se disant que l'intérêt, là, c'est de dialoguer ensemble pour construire du commun et aller de l'avant en réajustant nos politiques publiques au service de nos concitoyens et au service de notre territoire.

C'est pour ça que je vous demande d'approuver aujourd'hui la proposition de ce débat multipartite pour tirer les leçons de la crise sanitaire, et d'approuver la proposition d'organisation de cette convention citoyenne.

Je tiens à remercier les services du dialogue citoyen de Nantes Métropole pour tout le travail qu'ils ont fourni et la réactivité qu'ils ont eue, parce que ça a été un vrai challenge de temps. Donc merci à toutes et à tous. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Mahel Coppey. »

M^{me} Coppey : « Oui, merci Madame la Présidente. Mesdames, Messieurs, nous saluons cette démarche citoyenne inédite qui met l'habitant au cœur du travail de réflexion et d'action de notre Métropole.

Dans cette période si particulière, nous avons besoin de bien cerner, de mieux comprendre les impacts économiques et sociaux de la crise. Pour cela, on s'appuie sur les observatoires économiques et les expertises de notre territoire. Je pense notamment au travail fourni par l'AURAN qui nous permet de dresser une analyse des trajectoires provoquées par la crise dans notre ville et dans notre métropole.

Avec cette démarche citoyenne inédite, nous donnons la parole aux habitants car en ce moment, on a peut-être encore plus besoin de les entendre. Il est essentiel d'écouter leurs craintes, leurs aspirations, afin de les traduire au mieux dans nos politiques publiques et d'adapter celles-ci à la réalité qui se dessine dans nos communes et dans nos quartiers.

Alors, l'enquête réalisée en septembre trace déjà à grands traits et à grandes lignes ce qui préoccupe les habitants en ce temps de crise sanitaire. Moi, je note notamment que les questions de climat et d'environnement prennent encore plus de place dans leur réflexion, dans leur quotidien. Je note aussi qu'elles montrent un intérêt grandissant au désir de changement de pratiques. C'est un accélérateur de transition ou plutôt de transformation.

Cette enquête, elle met en lumière les changements de consommation, les incertitudes aussi sur l'emploi, les questionnements sur la qualité de vie dans nos centres urbains, et interroge la place de la voiture et de nos mobilités sur l'espace public et la digitalisation de nos villes. Autant de sujets dont la convention citoyenne devra se saisir, autant de sujets dont nous devons déjà nous saisir.

S'attaquer aux questions d'emploi en déployant au plus vite le dispositif Territoire zéro chômeur de longue durée, en s'attaquant aux mutations du travail, en dessinant une métropole décarbonée, plus sobre en matières premières, qui fait la promotion d'une consommation locale, responsable, qui réinvente aussi la fabrique de la ville et qui fait du numérique un véritable outil de lien et de fabrication de solidarité. Oui, à l'aune de la crise qui chamboule nos habitudes, nous devons aussi prendre dès maintenant de la hauteur sur ce qui peut changer sur l'ensemble des six années. Ce que je suis en train de vous dire, c'est qu'on passe d'un moment de transition à un moment de transformation profonde. Et dans ces défis, nous avons aussi le défi de réanimer la démocratie locale.

Alors finalement, avec cette convention citoyenne, nous chamboulons nous-mêmes la manière de construire nos politiques publiques en faisant confiance à l'expertise d'usage des habitants et des habitantes de notre territoire pour faire des choix en cohérence et adaptés. Alors, à nous de garantir que la convention citoyenne puisse travailler dans les meilleures conditions et que cet avis citoyen prenne acte tout au long du mandat dans nos politiques publiques. Dire ce que l'on fait, faire ce que l'on dit, avec humilité, respect, et en responsabilité. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Martine Métayer. »

M^{me} Métayer : « Madame la Présidente, chers collègues, cette crise qui vient d'être rappelée est multi-forme, en particulier sanitaire, économique, sociale, on vient de le détailler, mais surtout sociétale. Elle déstabilise la société, et la démocratie a justifié jusqu'ici un état d'urgence et des mesures exceptionnelles. Or, nous entrons dans une nouvelle phase de la pandémie, peut-être plus inquiétante que celles qui la précédaient, puisqu'elle s'inscrit dans un long temps, dans une forme de continuité dont on ignore l'issue. Aussi, il importe que notre démocratie résiste à ce virus et à ses conséquences institutionnelles, économiques et sociales. Cela suppose de sortir de la logique d'urgence et de redéfinir des modes d'action durables, adaptés et plus transparents.

Cela suppose également que l'État prenne en compte l'expertise et la réalité des territoires et favorise une autre gouvernance, intégrant plus d'intelligence collective et de décentralisation des initiatives.

Mais cette démocratie plus ouverte doit aussi impliquer plus directement les citoyens, les acteurs du territoire. Or, on le sait, la défiance s'est insinuée depuis des années dans la vie publique, renforcée ces derniers mois par une parole publique qui s'est au plus haut niveau décrédibilisée d'elle-même.

Aussi, le groupe de la Gauche citoyenne, sociale et écologiste soutient la démarche qui vient de nous être présentée. En effet, elle constitue une opportunité pour renouer les liens citoyens-institution dans un processus de responsabilisation et de partage. Ainsi, le diagnostic établi avec l'ensemble des parties prenantes en constitue une étape importante, mais pour que cela prenne tout son sens devra effectivement se prolonger par une construction partagée des dispositifs à mettre en œuvre.

En outre, il nous paraît important de rechercher de nouvelles formes de contributions qui favorisent la participation de tous. Il s'agit bien entendu de couvrir, comme ça l'a été présenté, l'ensemble de notre territoire, mais surtout d'impliquer les citoyens dans toutes leurs composantes, en recherchant plus particulièrement la parole des invisibles, ceux qui naturellement s'expriment rarement et sont très éloignés des institutions.

Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Oui, allez-y. »

M^{me} Lobo : « Merci. Madame la Présidente, chers collègues, la crise sanitaire occasionnée par la pandémie de la COVID-19 a effectivement bouleversé le quotidien de nos concitoyens. À l'école, au travail, dans la vie familiale, dans la vie associative, il y a eu un avant et un après 16 mars 2020.

Il nous faut collectivement faire un état des lieux des conséquences de cette crise sanitaire sur nos citoyens, nos services publics, les associations et les entreprises du territoire, en tirer des conséquences, les leçons, et préparer l'avenir dans la confiance et le respect du bilan global qui ressortira de cette convention citoyenne en mars prochain.

Pour que cette convention soit réellement citoyenne, il faudra qu'elle permette de faire participer l'ensemble des citoyens au regard de la défiance existante dans la société vis-à-vis de la vie publique et politique. Il nous faudra trouver des moyens d'éviter que le débat se déroule entre experts et spécialistes. Ainsi, nous devons créer des conditions pour que les familles populaires qui sont de fait les principales victimes de la crise, contribuent et s'impliquent dans cette convention. Ce bilan établi et partagé devra avoir des conséquences sur nos politiques publiques qui elles aussi devront prendre en compte l'avant et l'après 16 mars 2020.

Dans tous les cas, la crise sanitaire a rappelé l'importance de nos services publics locaux et de nos agents pour faire face à une situation inédite où il faut aider, protéger les habitants, organiser le territoire, soutenir le tissu associatif et la vie culturelle, accompagner les entreprises en difficulté.

À partir de là, nous pourrions fixer les orientations et les propriétés de la Métropole avec comme objectif un meilleur service rendu aux populations, aux collectivités qui composent la Métropole, à tous les acteurs qui font de Nantes Métropole un territoire solidaire, déterminé à amortir les effets de cette crise grave. Le calendrier proposé est exigeant, mais la gravité de la situation impose que nous ayons le diagnostic rapidement pour prendre les mesures nécessaires dans des délais relativement rapides. C'est pourquoi nous sommes pour la tenue de ce grand débat et pour la proposition d'organisation de cette convention citoyenne. Je vous remercie de cette attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention et avant de mettre aux voix cette délibération, peut-être insister d'un mot sur l'importance et la singularité de cette démarche. L'importance parce que dans cette crise sanitaire dont on voit bien quelle est l'acuité et l'actualité aujourd'hui, nous avons je crois un impératif qui est de pouvoir redonner la parole aux citoyens. On a depuis le début de cette crise, et c'est logique, beaucoup entendu les experts, parfois divers.

Mais la manière dont les citoyennes et les citoyens dans la diversité de leurs situations ont vécu le confinement, vivent cette crise, qu'est-ce qui vient bouger dans leur inspiration, qu'est-ce que cela peut venir accélérer, qu'est-ce que cela peut venir remettre en question ? Je crois que nous avons un vrai enjeu collectivement à ne pas projeter sur les citoyens et les citoyennes ce que nous on pense a priori, mais bien de faire ce choix de leur redonner la parole pour permettre cette expression plurielle.

C'est vraiment le sens de cette démarche, une démarche je crois relativement inédite à l'échelle du pays, puisqu'au moment où l'on a ce Conseil métropolitain, la seule démarche un peu équivalente, en tout cas dans l'état d'esprit que nous repérons sur le territoire, est en région Occitanie. C'est là donc pour nous une vraie expérience nouvelle à partager, non pas nouvelle forcément dans son état d'esprit, dans une Métropole fortement et depuis longtemps attachée au dialogue citoyen, mais nouvelle dans sa mise en forme avec notamment le choix de recourir pour la première fois à une convention citoyenne.

Ce choix, il dit une chose de manière très forte : c'est que ce n'est pas la Métropole qui met à l'agenda de la participation les sujets dont les citoyennes et les citoyens veulent s'emparer. Le principe de la convention citoyenne, c'est bien que ce sont les citoyennes et les citoyens qui à travers cette convention mettent à l'agenda, choisissent les experts qu'ils veulent auditionner, les contenus auxquels ils veulent avoir accès, les questions qu'ils veulent poser collectivement.

Je terminerai en remerciant extrêmement chaleureusement les services qui nous accompagnent sur ces sujets, qui ont beaucoup travaillé depuis plusieurs mois pour que nous soyons prêts aujourd'hui pour cette étape 2. Je dis "étape 2" parce que – Christelle Scuotto-Calvez l'a dit – la démarche d'enquête a été lancée et si nous le votons collectivement, et je le souhaite, à l'unanimité, nous allons pouvoir préparer la deuxième étape qui est celle de la convention citoyenne. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve la proposition d'organisation d'un débat multi-parties pour tirer les leçons de la crise sanitaire ;

2 - approuve la proposition d'organisation d'une convention citoyenne;

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Roussel présente le dossier suivant :

Direction Générale du Secrétariat Général
Mission Inspection

Délibération

Conseil métropolitain du 16 Octobre 2020

03 - Charte de déontologie – déontologue et commission éthique et transparence

Exposé

En 2015, le législateur a approuvé les dispositions de la « charte de l' élu local » visant à faciliter l'exercice, par les élus locaux, de leur mandat.

A l'appui de cette charte dont il a été donné lecture lors de la séance du Conseil métropolitain du 10 juillet 2020 et afin de continuer à renforcer la transparence de l'action publique et l'exemplarité des élus, dans le mandat qui s'ouvre, une charte de déontologie des élus de Nantes Métropole est soumise à l'approbation du Conseil métropolitain.

Elle résulte des propositions émises par les élus du Groupe de travail dédié et créé à cet effet par délibération du 17 juillet. Elle réaffirme les règles permettant de garantir le respect de principes éthiques et de sobriété, lesquels doivent gouverner l'exercice d'un mandat électif. Elle institue également de nouveaux organes : la commission éthique et transparence et le déontologue.

La présente délibération a donc pour objet :

- d'approuver les termes de la charte de déontologie des élus métropolitains,
- de créer une commission éthique et transparence auprès du Conseil métropolitain,
- d'arrêter la composition et le fonctionnement de la commission éthique et transparence,
- de créer une fonction de déontologue.

Charte de déontologie des élus de Nantes Métropole

Article 1 – Exercer son mandat au service de l'intérêt général

Les élus du Conseil métropolitain poursuivent, dans l'exercice de leurs fonctions, le seul intérêt général. Ils veillent à la confidentialité des informations qui pourraient être portées à leur connaissance dans le cadre de leurs fonctions et de leurs responsabilités métropolitaines.

Ils s'engagent à :

- prévenir ou à faire cesser immédiatement tout conflit d'intérêts. Lorsque leurs intérêts personnels sont en cause dans les affaires soumises à l'organe délibérant dont ils sont membres, les élus s'engagent à les faire connaître avant le débat et le vote,
- ne pas détenir directement ou indirectement un intérêt quelconque dans une entreprise ou une opération sur laquelle ils seraient en tant qu'élus de Nantes Métropole amenés à assurer la surveillance, l'administration, la liquidation ou le paiement,
- n'accorder aucun avantage ou faveur à un individu, à un groupe d'individus ou à une personne morale.
- ne pas utiliser leurs prérogatives d'élus métropolitains dans l'intérêt particulier d'individus ou de groupes d'individus,
- ne pas utiliser les prérogatives liées à leurs fonctions en vue de leur intérêt personnel, direct ou indirect,
- ne pas demander à un agent public d'exécuter un acte ou de s'abstenir de l'exécuter afin d'obtenir un avantage personnel direct ou indirect, ou d'octroyer un avantage à des individus ou des groupes d'individus,
- publier leurs rendez-vous avec des représentants d'intérêts figurant au répertoire de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique,

- remplir sur le site de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique, conformément à la loi du 11 octobre 2013, une déclaration d'intérêts (sont concernés Madame la Présidente et les vice-présidents délégués) renseignant :

1° Les activités professionnelles donnant lieu à rémunération ou gratification exercées à la date de l'élection ou de la nomination ou au cours des cinq années précédant la déclaration

2° Les activités de consultant exercées à la date de l'élection ou de la nomination ou au cours des cinq années précédant la déclaration

3° Les participations aux organes dirigeants d'un organisme public ou privé ou d'une société à la date de l'élection ou de la nomination et au cours des cinq années précédant la date de la déclaration

4° Les participations financières directes dans le capital d'une société à la date de l'élection ou de la nomination

5° Les activités professionnelles exercées à la date de l'élection ou de la nomination par le conjoint, le partenaire lié par un pacte civil de solidarité ou le concubin

6° Les fonctions bénévoles susceptibles de faire naître un conflit d'intérêts

7° Les fonctions et mandats électifs exercés à la date de l'élection ou de la nomination

8° Les collaborateurs parlementaires

- remplir une déclaration d'intérêts volontaire (sont concernés les conseillers métropolitains délégués ou non),

- transmettre dans tous les cas une copie de la déclaration d'intérêts à la Mission Inspection dont les agents sont soumis au secret professionnel. Cette copie sera rendue accessible au déontologue.

Afin de les aider dans ces aspects de l'exercice de leurs missions, les élus sont invités, dès le début de leur mandat, à suivre une formation dédiée aux principes déontologiques qui doivent gouverner l'exercice de leur mandat.

Article 2 – Exercer son mandat avec probité

Les élus du conseil métropolitain sont tenus de remplir leurs missions en conscience, avec honnêteté. Ils s'engagent à voter et à prendre leur décision de manière éclairée, à savoir sur la base d'une connaissance des enjeux relatifs à leur vote ou à leur décision.

L'ensemble des indemnités et moyens mis à la disposition des élus sera rendu accessible sur le site internet de Nantes Métropole.

En effet, chaque année, Nantes Métropole établira un état présentant l'ensemble des indemnités de toute nature, libellées en euros, dont bénéficient les élus métropolitains :

- au titre de tout mandat et de toutes fonctions exercés en son sein,
- et au sein des syndicats mixtes, sociétés d'économie mixte locales, sociétés publiques locales et sociétés d'économie mixte à opération unique ou filiale d'une de ces sociétés.

Cet état est communiqué chaque année aux conseillers métropolitains avant l'examen du budget de Nantes Métropole (article L. 5211-12-1 CGCT).

Un état annuel des déplacements effectués par les élus dans le cadre de leur mandat métropolitain et pris en charge par la Métropole est rendu public dans les mêmes conditions.

Par ailleurs, les élus métropolitains s'engagent à :

- refuser toute somme d'argent dont ils savent qu'elle n'est pas due,
- réserver les moyens en personnel et en matériel, ainsi que les locaux mis à disposition, à l'accomplissement des tâches relatives à l'exercice du mandat.

Article 3 – Exercer son mandat en toute impartialité

Les élus du Conseil métropolitain accomplissent leur mandat en faisant prévaloir l'équité et l'objectivité dans leur prise de décision.

Ils s'engagent à :

- ne pas solliciter ou accepter des offres, des cadeaux ou des avantages pour eux-mêmes ou autrui en contrepartie de l'accomplissement ou du non-accomplissement d'un acte relevant de leurs fonctions, ou pour abuser de leur influence afin de peser sur une décision,
- refuser tout cadeau et invitation, même lorsqu'il n'appelle pas de contrepartie directe ou indirecte, dès lors que l'invitation ou le cadeau est susceptible de compromettre l'exercice de leurs fonctions dans le respect des lois et de la présente charte. Les cadeaux protocolaires de délégations en visite à Nantes Métropole seront quant à eux remis à la collectivité quelle que soit leur valeur.

Article 4 – Exercer son mandat avec exemplarité

Les élus du Conseil métropolitain s'attachent à remplir leurs missions avec engagement, dans le respect principes énoncés dans cette Charte.

Ils s'engagent à :

- promouvoir les principes de la présente Charte,
- participer aux réunions des instances métropolitaines ainsi qu'aux réunions de préparation de celles-ci,
- participer avec assiduité aux réunions des organismes, institutions, et associations dans lesquels ils sont désignés par le Conseil métropolitain ou par la Présidente afin de représenter Nantes Métropole
- respecter les missions de l'Administration.

Une retenue sur indemnités sera appliquée après 3 absences injustifiées aux séances du Conseil, du Bureau et en Commission sur une période de 12 mois écoulés.

Le Règlement Intérieur précisera les modalités permettant d'appliquer cette retenue sur indemnités

Article 5 - Renforcer l'engagement collectif des élus en faveur de l'éthique et la transparence

La commission éthique et transparence

Une commission éthique et transparence sera instituée auprès du Conseil métropolitain

- Elle sera la garante de la tenue de l'ensemble des engagements en matière d'éthique et de transparence. Après un appel à manifestation d'intérêts, la Présidente sur proposition de la commission, désignera le ou la déontologue.
- Elle sera composée de 10 élus métropolitains désignés par le Conseil métropolitain et de 10 citoyens métropolitains tirés au sort. Les élus et les citoyens seront renouvelés tous les 2 ans sachant qu'une communauté d'une cinquantaine de citoyens sera mise en place.
- La présidence de la commission éthique et transparence sera assurée par un élu métropolitain et changera tous les 2 ans.
- La commission éthique et transparence s'autosaisit dans le cadre de ses missions et définira un programme annuel de travail qui sera communiqué au Conseil métropolitain
- Tous ses avis et ses recommandations seront pris à la majorité simple et seront rendus publics sur le site internet de la collectivité
- Le président de la Commission présentera chaque année un bilan de l'activité de la commission éthique et transparence au Conseil métropolitain.
- Chaque membre de la commission recevra une formation spécifique relative à l'éthique, à la transparence et à la déontologie.

Le déontologue

Un ou une déontologue sera institué (e).

- Il ou elle sera désigné (e) sur la base de son indépendance et de son expertise par la Présidente sur proposition de la commission à l'issue d'un appel à manifestation d'intérêts.
- Il ou elle pourra être saisi (e) par les citoyens et les élus de toute question relative à la déontologie de ces derniers,
- Il ou elle pourra formuler des recommandations, des propositions de modification de la charte, et présentera chaque année un bilan de son activité au Conseil métropolitain.
- Il ou elle disposera des moyens de fonctionnement suivants: secrétariat de la direction générale du Secrétariat Général et Mission inspection. Une rubrique spécifique sur le site internet de la collectivité lui sera dédiée.

Une répartition des présidences des commissions au service de la transparence

En outre, les Maires de la minorité métropolitaine se sont vus proposer :

- la présidence de la commission des finances
- la présidence de la commission du personnel et des affaires générales
- la présidence de la commission éthique et transparence

Des critères d'attribution des subventions explicites

Enfin, pour rendre les critères d'attribution de subventions encore plus explicites, chaque décision d'attribution proposée en assemblée délibérante comportera le niveau de la demande formulée par l'association, la somme proposée, l'historique sur 2 ans des sommes attribuées et la motivation de l'attribution ou du refus.

Article 6 – Exercer son mandat en lien étroit avec les citoyens

Les élus du Conseil métropolitain affirment leur volonté d'associer plus étroitement les citoyens à chaque étape du cycle de vie des politiques publiques et des projets urbains. Ils continuent à s'engager à favoriser la participation des citoyens et des acteurs en garantissant un cadre clair et des modalités efficaces et inclusives, pour produire un point de vue utile en amont de la décision des élus.

La participation des citoyens et des acteurs à la prise de décision sous différentes formes fera l'objet du Pacte de citoyenneté métropolitaine.

Le terme de citoyen s'entend ici au sens large de toute personne intéressée au débat public, sans référence à sa nationalité, son lieu d'habitation ou le fait de disposer du droit de vote.

A ce titre, les élus métropolitains s'attachent à :

- encourager et développer la participation des citoyens pour soutenir une prise de décision plus robuste. Pour ce faire, énoncer clairement à travers le mandat de participation, les termes et les règles du jeu des démarches citoyennes,
- ne pas influencer le travail participatif dans l'élaboration de l'avis citoyen (principe de neutralité et de distanciation),
- organiser systématiquement les conditions d'une prise en compte technique et politique des préconisations citoyennes,
- assortir toute décision de faire ou ne pas faire d'une motivation circonstanciée via une réponse argumentée portée à connaissance des citoyens par les élus et rendue publique (principe de transparence).
- parallèlement, soutenir la citoyenneté et le pouvoir d'agir des habitants, leurs initiatives et leurs engagements, avec une attention particulière portée aux publics éloignés.

En outre, les élus s'engagent à organiser des évaluations participatives et citoyennes des politiques publiques pour tenir compte des évolutions des modes de vie et permettre aux citoyens d'être pleinement impliqués dans l'évaluation des politiques métropolitaines.

Ils s'engagent, en référence à la charte de déontologie de la Société française de l'évaluation (SFE), à assurer le respect des principes :

- de transparence, en rendant publics les résultats des travaux;
- de pluralité, en prenant en compte la diversité des points de vue et en particulier celui des citoyens ;
- de distanciation, en assurant l'impartialité de la conduite des évaluations;
- de respect des personnes, en assurant le respect des opinions, des règles de confidentialité et de droits individuels.

Enfin, ils s'engagent à animer les politiques publiques et les projets en mode ouvert en associant les parties-prenantes à leur mise en œuvre (gouvernance ouverte) et soutenir de manière transparente le suivi évaluatif et le droit de suite des engagements pris.

Une évaluation d'impact santé-environnement sera également réalisée pour les politiques publiques et chaque grand projet urbain identifié et mené par la collectivité et elle sera rendue publique de manière systématique, transparente et pédagogique.

Article 7 – Privilégier les modes de déplacements écologiques

Lorsqu'aucune alternative n'existe, une compensation carbone sera instituée pour les déplacements des élus en avion. Elle pourra par exemple être fléchée à destination des porteurs de projets internationaux possédant le label onusien MDP (pour Mécanisme de Développement Propre) issu du Protocole de Kyoto.

Une flotte de vélos est mise à la disposition des élus pour leurs déplacements et le covoiturage sera également à privilégier dans le but de privilégier les déplacements les moins polluants.

M. Roussel : « Madame la Présidente, mes chers collègues, c'est effectivement une nouveauté pour le Conseil métropolitain d'adopter cette charte de déontologie. C'était un engagement de Johanna Rolland mais ça a été une volonté politique partagée par tous les groupes de travail, puisque nous nous sommes réunis plusieurs fois pour faire des propositions d'élaboration de cette charte. Et je tiens en premier lieu à remercier tous les membres de ce groupe de travail.

Cette charte, c'est pour nous l'engagement de rendre la vie politique, le travail des élus plus clairs, plus transparents pour l'ensemble des citoyens ; Cette charte repose sur cinq principes fondamentaux : l'intérêt général, la probité, l'impartialité, l'exemplarité et la transparence. Avec la volonté à l'intérieur de cette charte d'avoir des engagements très concrets, très pratiques, pour démontrer cette volonté.

Cela passe notamment par le souhait que nous émettons de faire en sorte que tous les conseillers métropolitains puissent faire une déclaration d'intérêt. Ce n'est pas le cas aujourd'hui puisque seuls la présidente et les vice-présidents sont obligés de faire cette déclaration d'intérêt. Donc l'engagement collectif que nous prenons, c'est de faire collectivement cette déclaration d'intérêt.

C'est évidemment aussi la volonté de faciliter l'accès pour les citoyens à la formation, notamment sur les questions des indemnités perçues, y compris dans nos rôles d'élus et donc de participation aux instances telles que le Conseil métropolitain, mais aussi dans les différentes représentations que nous pouvons avoir. Et c'est aussi la volonté de rendre public l'état de frais, les déplacements que nous pouvons effectuer notamment en dehors de la métropole.

C'est aussi un engagement concret sur l'application d'une retenue sur indemnité des élus après trois absences injustifiées sur une période de 12 mois. Nous aurons à travailler précisément dans le règlement intérieur sur la mise en œuvre de cette mesure, et d'ailleurs les travaux sur le règlement intérieur ont débuté, puisque nous avons là aussi réuni un premier groupe de travail.

Cette charte de déontologie veut aussi rendre les critères d'attribution de subventions encore plus explicites. C'est pour ça que chaque décision d'attribution proposée en Conseil métropolitain comportera le niveau de la demande formulée par l'association, la somme proposée, l'historique là aussi sur les deux ans des sommes attribuées, et également la motivation de l'attribution ou du refus.

Nous avons également un article qui concerne l'exigence écologique, notamment sur la question des déplacements, avec la volonté de limiter les émissions de carbone liées au déplacement des élus. Nous aurons évidemment à travailler là aussi de façon plus précise sur ce sujet, mais cette charte aussi, elle inscrit notre volonté, notamment sur les modes de déplacement en avion, de mettre en place une compensation carbone.

Autre point important pour faire en sorte que cette charte à la fois puisse vivre dans le temps : cette charte c'est le fruit, je le disais, d'un travail collectif. Nous aurons d'une part à regarder comment elle vit, s'il faut dans les prochains mois, les prochaines années, faire des adaptations, mais elle doit aussi pouvoir être regardée sur son application. Et c'est pour ça que nous proposons la mise en place d'une Commission éthique et transparence qui sera composée de 10 élus métropolitains désignés par le Conseil métropolitain à proportion de tous les groupes politiques, et 10 citoyens métropolitains qui seront tirés au sort. C'est pour nous la garantie à la fois d'avoir un échange avec les citoyens sur ce sujet-là, mais c'est aussi cette volonté de rendre transparente, encore plus transparente l'action publique.

Nous avons aussi souhaité qu'il puisse y avoir des rotations au cours du mandat, à la fois pour impliquer un maximum d'élus, parce que j'ai senti en groupe de travail qu'il y avait cette volonté de s'impliquer dans la mise en œuvre de cette charte, mais aussi pour faire en sorte que parfois l'engagement des citoyens soit moins lourd, puisque suivre des travaux sur six ans, c'est parfois compliqué. La présidence de cette Commission sera assurée par un élu métropolitain.

Autre point fondamental de cette charte : c'est la création d'une fonction de déontologue qui sera choisi pour son indépendance, son expertise en matière de fonctionnement des collectivités territoriales, et évidemment ce déontologue pourra être saisi par les élus, par les citoyens, de toute question qui est relative au sujet de la charte. Et là aussi, dans un dialogue avec la Commission, il pourra formuler des recommandations et présentera chaque année un bilan de son activité au Conseil métropolitain. Ce déontologue sera proposé par la Commission et nommé de manière formelle par Madame la Présidente.

Dernier point qui me paraît important : cette charte évidemment inscrit notre volonté d'avoir des liens étroits entre les citoyens. Ces éléments seront évidemment complétés par le pacte de citoyenneté métro

politaine que nous allons travailler dans les prochains mois. Cette charte inscrit aussi notre volonté d'évaluer les impacts en matière d'environnement, de santé, des politiques publiques que nous allons pouvoir mener, et notamment sur les projets urbains.

Voilà, Madame la Présidente, pour la présentation de cette charte.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Thibault Guiné. »

M. Guiné : « Madame la Présidente, mes chers collègues, je me permets d'intervenir sur cette délibération parce que comme on a pu déjà en échanger sur la précédente, il y a aujourd'hui, comme on le sait, une crise multiforme dans notre pays, mais plus globalement une crise démocratique. C'est une crise globale, mais qui a aussi ses réponses locales.

On le voit dans la période actuelle : il y a une défiance envers nos institutions et des difficultés de plus en plus grandissantes à réussir à renouer un lien fort avec nos citoyens. Les dernières élections nous ont montré quand même, avec cette augmentation flagrante de l'abstention, qu'il y a une forme pas de désamour mais de difficulté à comprendre toujours ce que peut être le rôle de l'élu.

Et cette charte de déontologie, elle amène de la clarté. Elle amène aussi à montrer justement comme le rappelait le premier vice-président, quelles sont nos valeurs : celles de l'intérêt général, parce qu'ici toutes et tous, on peut se le dire, on œuvre pour l'intérêt général et dans cette volonté de toujours faire pour le mieux, pour nos citoyens.

Il faut qu'on arrive à renouer la confiance et je pense qu'aujourd'hui, cette démarche qui est la nôtre va nous permettre de mettre une pierre dans l'édifice, dans la construction de l'édifice démocratique qui est aujourd'hui affaibli.

Il y a aussi un autre sujet qui pointe avec la question de la déontologie, c'est parfois le flou de nos institutions. La question métropolitaine, on l'a évoquée plusieurs fois ici dans ces instances, elle paraît parfois bien lointaine pour nos citoyens alors qu'elle a des réalités extrêmement concrètes dans le quotidien.

Il est donc de notre devoir de continuer à démocratiser, continuer à rendre de plus en plus accessible notre Conseil métropolitain à tous les citoyens, pour que justement ils puissent en comprendre les enjeux, pour qu'ils puissent aussi s'en emparer. On le voyait avec la démarche citoyenne proposée précédemment que c'est la volonté de notre majorité métropolitaine, et on peut s'en féliciter fièrement.

J'espère aussi donc que cette charte de déontologie sera votée à l'unanimité pour montrer qu'aujourd'hui, dans notre ensemble, dans notre diversité aussi d'opinions, nous nous mettons à l'œuvre pour aussi reconstruire la démocratie de la façon la plus forte possible, pour que nos citoyens se réengagent le plus fortement et qu'on puisse continuer à mener nos projets à bien.

Merci de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Sophie Van Goethem. »

M^{me} Van Goethem : « Bonjour. Madame la Présidente, chers collègues, j'interviens une deuxième fois puisque la semaine dernière, nous avons au Conseil municipal de Nantes voté aussi une charte de transparence et d'éthique, d'éthique et de transparence, dans cette logique.

Nous le savons tous : nos dernières élections municipales ont été terrifiantes pour nous élus, puisqu'en particulier à Nantes l'abstention a été proche de 70%. Ça veut dire que les habitants se méfient de nous, tous, quel que soit le bord, et ce constat de défiance doit déclencher un sursaut. Ce sursaut, ce doit être de nouvelles pratiques, plus transparentes, plus utiles pour les habitants.

C'est l'objectif normalement de cette charte de déontologie, charte de déontologie qu'on applique aux élus de Nantes Métropole mais que nous trouvons aussi à Nantes. Je vous rappelle que la loi précise que les élus exercent leur mandat dans le respect des principes déontologiques, déontologie avec une notion derrière bien entendu de morale puisqu'on est surtout sur de la morale, de la bonne conduite, et non pas spécialement du droit – mais c'est-à-dire avec impartialité, diligence et dignité, probité et intégrité.

Elle rappelle aussi que l'élu local – donc nous tous – est responsable de ses actes devant l'ensemble des citoyens. Donc toute démarche qui va dans ce sens est obligatoirement partagée par notre Groupe et nous voterons la délibération, avec cette volonté de transparence et toujours d'utilité pour les habitants.

Cependant, je tiens quand même à souligner quelques remarques : cette mise en place des nouveaux principes, des nouveautés de cette charte reste encore à peaufiner. Je suis ravie d'entendre le vice-président nous dire qu'on va peut-être pouvoir adapter parce qu'il y a quand même pas mal d'éléments à requalifier. Il faut en effet que nous créions un lien de confiance avec les habitants. C'est-à-dire qu'il faut que ce soit lisible, il faut que ce soit compréhensible. Mais il y a aussi une logique de gestion par rapport aux élus. Ça nous concerne tous.

Première remarque sur cette logique de gestion des élus : l'obligation d'assiduité. Si cette obligation d'assiduité est évidente, elle est d'ailleurs sous-jacente à notre rôle, on voit bien que la mise en œuvre va être compliquée pour nous tous. On le remarque déjà au niveau du règlement intérieur à Nantes, que nous avons commencé à travailler.

Il faut aussi tenir compte des impératifs professionnels des élus. En effet, dire "assiduité" mais avoir des Commissions par exemple préparatoires du Conseil métropolitain en plein milieu de matinée ou d'après-midi, c'est extrêmement compliqué pour des élus qui ont une activité professionnelle, une activité professionnelle à l'extérieur du Conseil. Et c'est vrai que ces horaires sont impossibles à, comment dire, respecter pour certains. Créer ce genre de difficulté ne peut pas "arranger" les problèmes d'assiduité.

Deuxième situation : il faudra aussi clarifier le rôle des différentes Commissions éthique et transparence puisqu'il y en a deux, une à Nantes et une au Conseil métropolitain. Comment les élus vont-ils l'appréhender ? Nous n'avons pas tout à fait la même composition, en tous les cas elle se discute par rapport aux citoyens. Donc il faudrait clarifier tout ça.

Il faudra surtout expliquer aux habitants quel est l'impact de cette Commission par rapport à leur vie, par rapport à leur confiance, par rapport à nous. Donc ça, c'est encore un point important.

Enfin, je termine sur le déontologue. Si l'idée est toujours une bonne idée – pourquoi pas? –, il faudra quand même rechercher comment on peut garantir l'indépendance de ce déontologue, déontologue qui sera nommé par la présidente sur proposition de trois noms au niveau de Nantes. C'est ce qui est prévu dans la Commission, dans la charte plus exactement, ce qui n'est pas prévu dans la charte métropolitaine. Je pense que ça va être un peu calé : comment garantir une véritable indépendance à cette personne qui devrait être notre pilier au niveau de la transparence. Je vous remercie.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Matthieu Annereau. »

M. Annereau : « Merci Madame la Présidente, chers collègues. Notre groupe, Les Indépendants, se réjouit bien entendu de l'enclenchement de ce processus d'une charte locale de déontologie. Ça a été rappelé : tout le monde a en tête les tristes chiffres de l'abstention lors des dernières élections municipales. Je rappellerai juste que sur la ville de Saint-Herblain, c'étaient 73% d'abstention, le plus haut taux de tout le département.

Redonner confiance donc dans la parole politique, c'est un impératif, au-delà des grands discours, par des actes concrets, par de nouvelles pratiques. C'est le but de cette charte locale et c'est une très bonne chose.

La transparence, c'est également pouvoir s'adresser à tous nos concitoyens. Et à ce titre, je souhaitais aborder durant cette délibération le sujet de l'écriture inclusive puisque je vois ce type d'écriture se multiplier dans les délibérations de notre Conseil. Je rappelle que cette écriture laisse sur le bord de la route un certain nombre de personnes – les personnes atteintes de dyslexie, les personnes atteintes de dyspraxie – et encore une fois, la transparence, c'est pouvoir faire en sorte que nos discussions, nos délibérations soient accessibles à tous nos concitoyens.

C'est un sujet que j'avais déjà abordé lors du dernier mandat, Madame la Présidente. Je perçois malheureusement que les choses n'ont pas avancé sur ce sujet et pour cette raison, je vous demande clairement d'inscrire dans le règlement intérieur de l'assemblée que l'écriture inclusive est proscrite au sein de cette assemblée. C'était pourtant un but d'accessibilité, ce qui est un droit fondamental d'accès, d'égalité des chances dans l'accès à l'information, des concitoyens, mais également de certains élus au sein de cette assemblée qui doivent pouvoir, comme tous les autres élus, accéder donc aux informations de notre assemblée. Je vous remercie. »

Applaudissements

M^{me} la Présidente : « Merci. Fabien Gracia. »

M. Gracia : « Merci Madame la Présidente. Je suis très content qu'il y ait autant d'interventions sur cette charte de déontologie, c'est très bon signe. Dans cette charte de déontologie, vous trouverez finalement des évidences, presque des banalités, notamment dans les principes qui ont été énoncés. J'en cite quelques-uns : "exercer son mandat au service de l'intérêt général", "lutter contre les conflits d'intérêts", "voter de manière éclairée".

Et pourtant, pourtant, pourtant, malgré ces évidences, il y a besoin de faire une charte de déontologie peut-être parce que ces évidences ne le sont pas tant que ça, évidentes.

Je prendrai un seul exemple, c'est celui du vote éclairé. Demander à des élus de savoir pourquoi ils votent, ça paraît la moindre des choses, ça paraît une évidence. Et pourtant, pourtant, pourtant, dans les faits, bien souvent je trouve, enfin en tout cas personnellement, je vote en faisant une grande confiance au travail des services de la Métropole et des quelques élus qui ont bossé sur les dossiers concernés. Alors ce qui est bon signe sur le travail fourni, sur la qualité du travail fourni, ce qui est moins bon signe sur la qualité du fonctionnement démocratique.

Et le risque, c'est peut-être qu'au final, on vote des délibérations qu'on ne comprend pas, tout simplement, ce qui du point de vue déontologique pose un petit problème. Et le risque est finalement, alors là je reprends une formule que m'a transmise Catherine Bassani, "que la démocratie soit sous curatelle technico-financière".

Cette charte rappelle donc quelques principes démocratiques évidents, mais – et Fabrice Roussel, vice-président, l'a rappelé – ce qui est intéressant c'est la petite marche en plus: au-delà des principes que tout le monde partage, c'est de faire en sorte que ces principes n'en restent pas à l'état de principes, mais soient bien inscrits dans les pratiques démocratiques de cette assemblée et de la Métropole.

Je reprends juste un exemple: c'est qu'il y a des moyens qui ont été confiés, qui ont été inscrits dans cette charte pour que ces principes prennent corps. Avec notamment la mise en place d'une Commission éthique et transparence, constituée à parité d'élus et de citoyens tirés au sort, et ce qui est très bon signe c'est qu'on fait confiance aux citoyens pour être en capacité de poser une réflexion éthique sur nos propres pratiques d'élus. Et donc on ne réserve pas ça à quelques élus et à quelques experts.

Donc oui, les citoyens sont capables de réfléchir aux questions d'éthique et sont capables d'éclairer les élus sur ces questions. Comme ça, on évite notamment une forme d'entre-soi qui pourrait être dangereuse parfois. Et cette charte, ça a été dit, j'ai entendu le terme, elle est à peaufiner effectivement – mais ce n'est pas que la charte qui est à peaufiner. Pour moi, cette charte n'est qu'un point d'étape, un point d'étape important dans une dynamique démocratique beaucoup plus globale dont la deuxième phase – ça a été également rappelé par Fabrice Roussel – est en cours avec le travail sur le règlement intérieur, sur le pacte de gouvernance.

Et dans ce cadre, nous avançons déjà quelques propositions: c'est l'allongement du délai de transmission des délibérations afin de pouvoir notamment se les approprier, et de voter, d'être en capacité de les voter de manière éclairée.

Et puis, deuxième chose, ce qui rejoint un peu la dynamique qui a été évoquée pour la délibération numéro 2, c'est la mise en place d'un droit d'interpellation citoyenne ou d'un droit de pétition afin de renforcer le pouvoir d'agir des habitants, que les habitants soient en capacité de s'autosaisir, évidemment avec des règles bien définies pour ne pas que ce soit la foire au saisissement de l'assemblée.

Mais ça existe, des droits de pétition, avec un nombre de personnes signataires, pour qu'ensuite l'interpellation des habitants débouche dans cette assemblée.

L'objectif finalement est un peu toujours le même, en tout cas pour moi et pour nous les membres du Groupe écologiste et citoyen: c'est de permettre aux pratiques de gouvernance d'évoluer pour dynamiser la démocratie, parce que la démocratie ce n'est sûrement pas quelque chose de statique, de figé. C'est quelque chose au contraire de très dynamique, en mouvement. Et donc je suis très content de cette première étape et j'espère que ce n'est bien qu'une première étape.

Merci pour votre écoute. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Mounir Belhamiti. »

M. Belhamiti : « Merci Madame la Présidente. Mon collègue Matthieu Annereau est intervenu pour notre groupe, je laisse la parole à quelqu'un d'autre. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Pascale Robert. »

M^{me} Robert : « Madame la Présidente, chers collègues, le désintérêt des électeurs vis-à-vis leurs représentants est assez grave pour notre démocratie, à laquelle il nous incombe de répondre.

Trop souvent des élus ont abusé de leurs fonctions dans leur seul intérêt propre: Fillon, Balkany, Ferrand, de Rugy. Ces noms, bien connus de nos concitoyens, alimentent la défiance publique en même temps qu'ils salissent l'engagement de toutes celles et ceux, y compris au niveau local, qui donnent de leur temps avec sincérité dans le but de changer la vie.

Le défi que nous avons à relever est immense. Notre majorité de gauche s'y attelle en adoptant cette charte de l'écu local, associant citoyens, élus, et la nouvelle fonction de déontologie. Ce travail doit être mené avec rigueur, par tous les acteurs de cette assemblée.

Les élus communistes reversent leurs indemnités de mandat. En effet, pour nous, ce mandat n'est pas une source d'enrichissement personnel. Au-delà des questions de déontologie, les élus locaux ne regagneront la confiance des citoyens qu'en menant à bien les projets pour lesquels ils et elles ont été élus. Cela exige une volonté politique de transformation sociale exprimée dans la rue par nos compatriotes au cours des précédentes années, mais aussi des moyens, des moyens qui font défaut tant les coupes sèches qu'ont fait peser les gouvernements libéraux successifs sur les collectivités territoriales sont importantes et privent les élus de marges de manœuvre financières.

Enfin, une vraie protection par le biais du statut de l'élu local est indispensable pour assurer que les élus puissent travailler dans de bonnes conditions. Une loi en la matière a souvent été promise, sans jamais voir le jour.

Tenir ses engagements est pourtant la base, quelle que soit l'importance du mandat. Je vous remercie de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Il me semble que du coup, Mounir Belhamiti redemande la parole. »

Rires

M. Belhamiti : « J'aimerais bien rire avec vous, chers collègues, mais ça ne me fait pas rire, ce qui vient d'être dit. On vient de comparer dans cette assemblée des élus qui ont été condamnés par la justice avec d'autres qui ne l'ont pas été, qui ont été un peu condamnés par ce qu'on appelle cette justice médiatique, qu'on doit tous combattre ici à mon sens.

Et justement, l'outil qu'on est en train de mettre en place aujourd'hui et qui j'espère sera voté à l'unanimité, est fait justement pour qu'on empêche cette horde populaire d'invectiver chacun d'entre vous, chacun d'entre nous ici, sur des faits, sur des bases qui soient totalement décorrélés des réalités, qui soient totalement exagérés, qui soient totalement hors de ce qu'autorise la loi, de ce qu'autorisent nos règlements.

Je crois qu'il faut être clair : tout ce qui rentre dans le cadre de nos travaux, de cette charte de déontologie, de notre règlement intérieur, doit être regardé par cette déontologue ou ce déontologue qui sera nommé par la présidente sur proposition de la Commission d'éthique – et nous espérons que la présidente respectera l'ordonnancement de cette Commission. Mais faire cette comparaison, faire cette association entre des élus condamnés dans le cadre de leur mandat ou non, et d'autres qui ne l'ont pas été par la justice, je trouve que c'est un procédé qui est source de confusion et qui nuit justement à l'objectif poursuivi par ce qu'on est en train de voter là.

Et je crois vraiment qu'il faut arrêter de prétendre vouloir réconcilier les citoyens avec la démocratie, vouloir ramener les citoyens aux urnes et combattre cette défiance démocratique à laquelle on fait tous face, et en même temps, si je puis dire, préférer ce genre de comparaison, ce genre d'accusation, c'est totalement irresponsable.

Voilà, je tenais à le signaler ici et je vous remercie, Madame la Présidente, de m'avoir redonné la parole. »

M^{me} la Présidente : « Merci. »

Applaudissements

M^{me} la Présidente : « Merci. Pascal Pras. »

M. Pras : « Merci, Madame la Présidente. Bonjour, mes chers collègues.

Alors probité, exemplarité, respect de l'intérêt général : comment ne pas souscrire une charte mettant en valeur et garantissant trois qualités qui font partie au quotidien des élus et qui nous appartiennent comme qualités ?

Certains, tout à l'heure, les ont qualifiées effectivement de banalités, de choses qui doivent aller de soi. Sans doute, c'est vrai. Mais cela va sans doute mieux en le disant, et encore mieux en l'écrivant et en nous engageant.

Ces qualités, ces trois que je viens d'évoquer – probité, exemplarité, respect de l'intérêt général –, nous les possédons tous et toutes. Ce sont ces qualités qui nous ont en particulier amenés à nous présenter à des élections locales et à représenter les habitants de nos villes respectives au sein de cette assemblée métropolitaine.

Les dernières élections, cela a été dit, ont été marquées par un taux d'abstention record. Nous le regrettons tous. Le COVID explique sans doute une partie de cette abstention, mais seulement une partie, et nous savons tous aussi qu'il y a une vraie crise de la démocratie.

Aussi, nous sommes convaincus que c'est parce que nous continuerons d'exercer nos mandats de manière exemplaire, assidue et transparente, en servant toujours l'intérêt général, que nous parviendrons à redonner confiance à nos électeurs.

Il était aussi important que cette charte proposée aujourd'hui à notre approbation reflète notre engagement contre les bouleversements climatiques. Et c'est le cas puisqu'elle prévoit pour cela des règles permettant de limiter nos émissions de carbone dans nos déplacements. C'est sans doute un engagement uniquement à notre niveau, une petite contribution, mais on le sait tous : les petites rivières font les grands fleuves.

Je tiens également à souligner notre volonté d'inscrire notre démarche dans le cadre d'un dialogue citoyen, grâce à la mise en place d'une Commission éthique composée à 50% de citoyens et de citoyennes, et le recrutement d'un déontologue qui garantira notre exemplarité et la transparence de nos décisions.

Madame la Présidente, chers collègues, je tiens à saluer effectivement le travail qui a été effectué par les élus qui ont participé à la Commission. Nous avons, et je dis "nous" parce que j'en ai été, nous avons su mettre, tous, nos contributions, apporter nos remarques, nos expériences pour concevoir cette charte qui effectivement est un premier pas et un engagement dans cette transparence.

Avec ce document qui nous engagera désormais, nous démontrerons que les questions de déontologie de l'élu, de dialogue citoyen et d'urgence climatique sont étroitement liées. Elles définissent notre éthique d'action. Cette charte réaffirme enfin notre capacité à réfléchir et à travailler ensemble, mais aussi notre confiance dans notre capacité d'imaginer sans cesse de nouveaux moyens d'agir pour le bien commun.

Et puis bien sûr, elle nous permettra, comme cela a été dit par d'autres, de faire évoluer nos pratiques. C'est pourquoi au nom du Groupe des élus socialistes, écologistes, radicaux, républicains, démocrates et apparentés, je vous invite, chers collègues, à voter en faveur de ce projet.

Merci de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, quelques mots simplement avant de mettre aux voix.

D'abord pour remercier l'ensemble des élus qui se sont mobilisés dans le groupe de travail collectif qui s'est réuni et qui, je crois pouvoir le dire, sous le pilotage de Fabrice Roussel que je remercie pour son engagement sur le sujet, a pu largement débattre, travailler. Bien sûr qu'il reste des choses à améliorer. Je crois que sur ce type de question, le métier est toujours à remettre sur l'ouvrage. C'est vraiment dans un travail permanent, dans un travail continu que l'on pourra continuer à avancer.

Peut-être juste un dernier mot pour dire : beaucoup d'entre nous ont évoqué les taux d'abstention aux dernières échéances électorales. Et je fais partie de ceux qui considèrent que ce sujet doit nous mobiliser, et pas simplement le soir de l'élection où chacun y va de son commentaire de désolation, pas simplement dans les trois premiers mois qui suivent, pas simplement dans l'année qui suit.

Je crois en revanche que, oui, ce travail autour des enjeux de déontologie, autour des enjeux de transparence, est nécessaire. Je ne crois pas par contre qu'il suffira à répondre à la question de l'abstention. Je crois que c'est aussi le travail sur les contenus, le travail sur l'offre politique que nous sommes capables de proposer à nos concitoyennes et nos concitoyens, qui contribuera à lutter contre l'abstention.

C'est vraiment cette idée d'un nouveau pacte démocratique auquel nous sommes attachés sur ce territoire, et cette charte de déontologie est une belle étape mais, je le redis, n'est qu'une première étape.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1. approuve les termes de la charte de déontologie des élus métropolitains ci-dessus exposée,
2. décide de créer une Commission Ethique et Transparence auprès du Conseil Métropolitain,
3. arrête sa composition et son fonctionnement conformément à ce qui précède,
4. décide de ne pas procéder au vote à bulletins secrets pour les désignations et désigne les élus suivants pour siéger au sein de la commission :
 - Fabrice Roussel
 - Christelle Scuotto-Calvez
 - Bassem Asseh
 - Emmanuel Terrien
 - Catherine Bassani
 - Fabien Gracia
 - Robin Salecroix
 - Martine Métayer
 - Sophie Van Goethem
 - Mounir Belhamiti

5. décide de créer une fonction de déontologue chargé d'éclairer les membres de la Commission Ethique et Transparence sur toute question relative à la déontologie des élus dans le cadre des débats et décisions intervenant au sein de l'assemblée délibérante,

6. autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Mme Rolland présente le dossier suivant :

■ Direction développement économique

Délibération

CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 16 OCTOBRE 2020

04 - Vœu du conseil de Nantes Métropole : Ouverture des commerces le dimanche en 2021

Exposé

Depuis 2014, les élus métropolitains ont émis le vœu que les Maires autorisent des ouvertures dominicales de commerces en s'appuyant sur trois principes: une opposition à la généralisation de l'ouverture des commerces le dimanche, une attention particulière aux commerces de proximité et un attachement au dialogue social territorial.

C'est donc sur la base d'accords entre partenaires sociaux du territoire que les commerces de l'agglomération nantaise ont été autorisés, ces dernières années, à ouvrir exceptionnellement certains dimanches.

Le dialogue territorial a abouti à un accord entre partenaires sociaux et acteurs du commerce pour l'année 2021.

Les signataires de l'accord sont favorables à l'ouverture des commerces à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² de Nantes Métropole dans les strictes conditions suivantes:

- le dimanche 5 décembre 2021 pour les commerces de centre-ville, de centre-bourg et de proximité
- le dimanche 12 décembre 2021 pour l'ensemble des commerces
- le dimanche 19 décembre 2021 pour l'ensemble des commerces

Sous réserve expresse de l'application stricte de l'accord signé l'année précédente

Pour 2021, conformément à l'accord signé le 15 octobre 2020 par les partenaires sociaux et les acteurs du commerce, les ouvertures dominicales devront respecter les strictes conditions suivantes :

- ouverture possible des commerces de détail à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² situés sur le territoire de Nantes Métropole, uniquement dans les pôles de proximité et le pôle centre-ville de Nantes définis par le Schéma directeur d'urbanisme commercial de Nantes Métropole, le dimanche 5 décembre 2021 de 12h à 19h.
- ouverture possible des commerces de détail à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² situés sur le territoire de Nantes Métropole, le dimanche 12 décembre 2021 de 12h à 19h.
- ouverture possible des commerces de détail à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² situés sur le territoire de Nantes Métropole, le dimanche 19 décembre 2021 de 12h à 19h.

M^{me} la Présidente : « Chers collègues, je vous invite maintenant à passer à la délibération⁴ de notre Conseil. Cette délibération est en réalité un vœu proposé à notre Conseil, qui concerne l'ouverture des commerces le dimanche en 2021. Je le rappelle puisque vous vous souvenez peut-être, les uns et les autres, qu'on vote l'année précédente.

La délibération rappelle les trois grands principes auxquels nous sommes collectivement, je le sais, très attachés. Le premier : une opposition à la généralisation de l'ouverture des commerces le dimanche. Le second : une attention particulière aux commerces de proximité. Et le troisième: la confiance que nous avons, l'attachement qui est le nôtre au dialogue social territorial.

C'est donc dans cet esprit de dialogue social territorial que les organisations syndicales et les organisations patronales se sont rencontrées, ont travaillé, ont débattu, et que cela a abouti à un accord entre les partenaires sociaux et les acteurs du commerce pour l'année 2021.

Les signataires de cet accord sont donc favorables à l'ouverture des commerces, à l'exclusion, je le rappelle, des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 mètres carrés, dans les strictes conditions suivantes :

- le dimanche 5 décembre 2021 pour les commerces de centre-ville, de centre-bourg et de proximité ;
- le dimanche 12 décembre 2021 pour l'ensemble des commerces ;
- et le dimanche 19 décembre 2021 pour l'ensemble des commerces.

Voilà, chers collègues, ce qui vous est proposé à travers cette délibération.

Alhadi Azzi. »

M. Azzi : « Merci Madame la Présidente.

Mesdames et Messieurs les élus, ce vœu est l'occasion pour notre Groupe écologiste et citoyen d'apporter tout notre soutien à l'économie de proximité, à celles et ceux qui ont perdu leur emploi en raison de la crise de pandémie de COVID-19 qui dure depuis plusieurs mois.

Ce vœu est l'occasion pour notre assemblée d'envoyer un signe positif aux partenaires sociaux et acteurs économiques, pour leur dire que nous les avons entendus dans leur demande: ne pas ouvrir tous les dimanches, avoir un cadre lisible et compréhensible par toutes et tous.

Ce vœu est l'occasion de relayer ici une inquiétude grandissante de nos commerçants et commerçantes. Il s'agit du commerce en ligne. Comme vous le savez chers collègues, depuis le début de la pandémie, des pans entiers de la vie économique de notre pays et de notre territoire ont été mis à l'arrêt, et pour certains d'entre eux le sont encore.

Les conséquences sont dévastatrices pour les 600 000 entreprises du commerce de proximité qui sont à 95 % des petites, très petites entreprises et occupent une place centrale dans la vie économique et sociale dans nos villes et villages, représentent 20 % du produit intérieur brut, occupent 3 millions d'actifs et emploient 1,2 million de salariés.

La fermeture pendant huit semaines lors de la période de confinement de 86% de commerces de proximité a eu pour conséquence une explosion de ventes en ligne dont le chiffre d'affaires a augmenté de 83 % et devrait largement dépasser les 100 milliards d'euros sur l'ensemble de l'année.

Cette croissance a essentiellement bénéficié aux grandes plates-formes et en particulier à la multinationale Amazon, pour des commandes portant principalement sur des produits non essentiels et importés. La fortune de son propriétaire a augmenté de plus de 25 milliards de dollars supplémentaires à la faveur de la catastrophe sanitaire actuelle.

Aux élus, aux maires et encore aux députés qui sont attirés par les sirènes de l'« amazonisation » de notre territoire, je voudrais leur dire que le bilan économique, social et environnemental du modèle promu par des multinationales du commerce en ligne, telles qu'Amazon ou encore Ali Baba, est destructeur. Il est destructeur pour l'emploi, comme l'a démontré le député Mounir Mahjoubi, ancien secrétaire d'État en charge du numérique, dans un rapport de novembre 2019 : à chiffre d'affaires équivalent, les entrepôts Amazon embauchent 2,2 fois moins de salariés que les commerçants et les commerces traditionnels.

Il est destructeur pour le climat et la biodiversité : le bilan carbone de l'entreprise Amazon est de 44,8 millions de tonnes d'équivalent CO₂ en 2018, s'élevant ainsi au niveau d'un pays comme l'Irlande.

Ce vœu que le Groupe écologiste et citoyen va voter est aussi l'occasion de préciser qu'il ne doit pas servir de prétexte à des opérations de type Black Friday. Oui à ce vœu, non à Amazon, à son modèle économique, non équitable, qui bénéficie d'une triple impunité – sociale, écologique, environnementale. Un modèle déloyal pour les commerces de proximité.

Enfin, nous formulons le souhait de mettre à profit cette période de bascule pour définir la stratégie d'aménagement du territoire la plus pertinente pour les services liés au commerce en ligne, de favoriser leur sobriété environnementale, d'optimiser l'utilisation d'infrastructures existantes, proximité de gares, livraison au dernier kilomètre, ou encore reconversion de friches industrielles.

Je vous remercie. »

Applaudissements

M^{me} la Présidente : « Merci. Nathalie Blin. »

M^{me} Blin : « Madame la Présidente, chers collègues, en quelques six années, le droit au repos dominical, comme d'autres conquêtes sociales, ont été fortement érodés dans notre pays. Le territoire métropolitain n'est pas épargné par cette grande marche en arrière, un retour des valeurs capitalistes et des méthodes d'exploitation du XIX^e siècle. L'exploitation à outrance de l'homme par l'homme s'appelle désormais flexi sécurité par le manager de la start-up nation en fait, où seul le grand actionariat privé est réellement en sécurité.

Même si la position des élus communiste sur le travail du dimanche a été maintes fois répétée dans cette assemblée, je vais de nouveau la rappeler, au moins pour les nouveaux élus métropolitains. Car si nous ne doutons pas de la volonté exprimée dans ce vœu d'éviter une généralisation des ouvertures dominicales, force est de constater que les inquiétudes exprimées de longue date par le Groupe communiste sont aujourd'hui une réalité pour de trop nombreuses familles, de trop nombreux amis, pour les activités associatives des salariés concernés.

Ainsi, les employés de certains commerces sont passés de zéro dimanche travaillé en 2013 à six cette année : trois dimanches du maire au titre du vœu métropolitain de 2019, et trois dimanches de plus accordés par le préfet de Loire-Atlantique dans certaines de nos communes.

Rappelons que le Code du travail modifié par la loi Macron confère aux maires le pouvoir de supprimer le repos dominical des salariés du commerce de détail dans la limite de 12 dimanches par an. Maintenant, on parle d'aller jusqu'à 18. Le dimanche devrait pourtant rester un jour commun pour renforcer les liens sociaux, qu'ils soient personnels, familiaux ou associatifs. De dérogation en dérogation, nous assistons à la construction d'une société toujours plus consumériste, alors que nous la désirons plus durable. Cette contradiction, les maires de l'agglomération pourraient la résoudre en remettant à plat le vote de ce vœu qui aujourd'hui ne fait plus sens et pour lequel nous nous exprimerons contre. Je vous remercie de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Jocelyn Bureau. »

M. Bureau : « Oui, Madame la Présidente, chers collègues, j'interviens pour donner une explication de vote sur ce vœu. Cette explication de vote au nom de notre groupe Gauche citoyenne, sociale et écologiste, va sans doute surprendre car elle va aboutir à un vote négatif de trois des membres de notre groupe et à un vote positif de six d'entre nous.

Ce vœu reprend les mêmes formulations que celle des années précédentes, notamment les principes avec lesquels nous ne pouvons qu'être d'accord : opposition à la généralisation de l'ouverture des commerces le dimanche, attention aux commerces de détail et de proximité, attachement à un dialogue social territorial pour lequel nous constatons que tous les partenaires sociaux ne sont pas présents au tour de table – et c'est leur droit.

Il en résulte que certains d'entre nous considèrent que cet accord, issu du dialogue social, est un moindre mal par rapport à ce que permettrait la législation. D'autres estiment qu'un vote négatif ici entraînera en cohérence un vote négatif de leur Conseil municipal, pénalisant ainsi les commerçants de leur commune par rapport à ceux de l'agglomération – tous ayant déjà été durement affectés par l'épidémie de COVID et méritent donc notre soutien. Enfin, d'autres considèrent qu'à force d'exceptions à nos principes, on facilite l'affaiblissement d'acquis sociaux, déjà fortement mis à mal.

La vérité est certainement dans chacune de ces réponses, et à l'image des débats qui traversent la gauche et l'écologie politique – les interventions de mes collègues d'ailleurs l'attestent –, notre Groupe se caractérisera par la diversité des votes en son sein. En voilà donc une illustration, que nous aurons également sur la délibération concernant le lancement de la procédure permettant le renouvellement du système de vidéosurveillance embarqué dans les transports en commun.

Voilà, c'était une information et une explication de vote, je vous remercie de votre attention.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Primaël Petit. »

M. Petit : « Bonjour et merci, Madame la Présidente. C'est également une explication de vote, et ce sera la seule fois de la journée pour moi, mais je vais faire un petit pas de côté vis-à-vis de mon Groupe écologiste et citoyen et voter contre ce vœu sur l'ouverture des magasins le dimanche. C'était un engagement fort de la campagne de la liste Saint-Herblain en commun.

Le repos dominical est un droit, il a été une avancée sociale importante et je crois que nous devons, c'est notre rôle que de le défendre. Aujourd'hui sur Saint-Herblain, une grande surface ouvre pourtant déjà tous les dimanches. Alors, même si j'ai bien noté le dialogue avec les partenaires sociaux et les acteurs du commerce, et c'est une bonne chose, depuis des années je suis un peu gêné de lire que la majorité métropolitaine de gauche se prononce contre le travail le dimanche, et en même temps autorise l'ouverture des magasins les dimanches de décembre. C'est pourquoi, comme je vous l'ai indiqué, je vais voter contre ce vœu. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Valérie Oppelt. »

M^{me} Oppelt : « Merci Madame la Présidente. Notre groupe soutient le vœu, qui va dans le bon sens. Ce lui-ci permet aux commerces de proximité d'ouvrir trois dimanches avant Noël, de midi à 19 heures. Nous soutenons les commerçants qui au quotidien vivent de plus en plus de difficultés – manifestations pour certaines violentes, sécurité du quotidien, propreté et accessibilité du cœur de ville. Je pense d'ailleurs notamment que la stratégie est le choix de la majorité de Nantes, comme par exemple la suppression du parking de la Petite-Hollande – c'est un exemple.

Enfin, les commerçants sont malheureusement impactés par les effets dévastateurs de la crise sanitaire COVID-19 que nous vivons actuellement.

Par ailleurs, Nantes Métropole doit devenir une grande ville européenne de Noël. Cela manque dans l'Ouest. Nous soutiendrons, en complémentarité avec l'ouverture de ces dimanches, toutes les initiatives qui permettront une mise en valeur des commerces autour de Noël. Nous pensons qu'il est nécessaire de mieux travailler avec les associations de commerçants, la Chambre de Commerce et d'Industrie, au quotidien, pour élaborer des systèmes de conciergerie et des services supplémentaires. Je vous en remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Laurence Garnier. »

M^{me} Garnier : « Merci Madame la Présidente. Juste un mot pour dire que nous voterons, bien sûr, ce vœu qui correspond à notre sens à une position équilibrée que nous portons, vous le savez, depuis plusieurs années, et même du reste depuis l'époque où notre Métropole s'opposait encore à toute ouverture des commerces le dimanche.

Je ne voulais pas laisser passer ce vœu sans avoir une parole de soutien pour l'ensemble de nos bars et de nos restaurants suite aux annonces qui ont été faites mercredi soir par le président de la République. Nantes n'est pas encore concernée par la situation que connaissent autour de nous de nombreuses métropoles françaises. On ne peut évidemment que s'en réjouir, mais nous voyons apparaître au sein de la profession beaucoup d'inquiétudes qui sont plus que légitimes, d'autant plus que l'on anticipe tous ici les uns et les autres le passage dans les prochains jours de notre métropole, de notre territoire en alerte renforcée.

Je crois, Madame la Présidente, que vous avez reçu hier les représentants des professionnels des bars et de la restauration. Je crois également que chacun ici a à cœur de permettre à nos bars, à nos restaurants de travailler dans les meilleures conditions possible tant que la situation sanitaire le permet. Je voulais donc vous assurer de notre soutien plein et entier à toutes les mesures de bon sens qui pourront permettre d'avancer dans cette direction. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Rodolphe Amailland. »

M. Amailland : « Merci Madame la Présidente. Je n'avais pas prévu d'intervenir mais on a parlé beaucoup de lisibilité dans la délibération d'avant, autour de la charte de déontologie. Je voulais juste dire à notre collègue Azzi que quand on parle de sujets, quand on parle de lisibilité, il faut aussi qu'on s'occupe de notre territoire. Notre territoire, c'est la métropole nantaise, c'est 24 communes. On a, je crois, déjà beaucoup de travail pour l'administrer et la gérer en respectant la volonté des 24 maires de cette Métropole. Et je crois qu'on n'a sans doute pas à aller chercher la pertinence des choix des élus locaux des territoires connexes qui n'appartiennent pas à cette Métropole.

Je le dis pour le projet Amazon, pour le choix qui a été fait par la com' com de Grand-Lieu et le maire de Montbert qui, en toute légitimité – la légitimité démocratique d'un scrutin communal et intercommunal qui est le leur – de pouvoir accueillir une entreprise qui, si elle ne s'installe pas d'ailleurs sur la com' com de Grand-Lieu sans doute s'installerait ailleurs, qui répond à l'occupation d'une friche aujourd'hui hospitalière et qui ne consomme, je le dis, aucun espace agricole supplémentaire ni n'imperméabilise des sols qui déjà l'étaient par ailleurs quand c'était un hôpital.

Alors, je me méfie toujours de ces grands anathèmes qu'on balance comme ça dans les assemblées délibérantes pour faire un peu de politique politicienne. Moi je le dis: faisons attention à nos propos. C'est les mêmes élus qui encore récemment ont organisé la fuite dans les périphéries des grands centres commerciaux. Donc je crois qu'il faut faire attention à nos propos.

Enfin, pour ce vœu, évidemment nous le voterons. C'est une position de bon sens, en soutien aux commerçants dont on ne sait pas quelle sera leur santé en 2021, et je crois que c'est encore une fois le bon sens qui doit guider nos actions et guider nos votes. Donc j'ai un peu l'impression qu'avec la multiplication des groupes dans cette assemblée et la multiplication des sous-divisions dans les groupes dans cette assemblée qui encore s'autodivisent dans les positions de vote, je pense qu'on va sans doute perdre en lisibilité. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Oui, allez-y. »

M. Thiriet : « Oui, en complément de ce que vient de dire Rodolphe Amailland, je pense que sur Amazon, il ne faut pas tromper non plus complètement de lutte. Il s'agit ici à la fois de capter des emplois mais bien évidemment de défendre l'emploi de nos centres-villes. Donc ce n'est pas l'un contre l'autre, c'est l'un et l'autre, et notamment il y a une réflexion collective à faire peut-être pour inverser la tendance des évolutions de nos pratiques de consommation qui tendent de plus en plus à privilégier Internet. Donc les projets, vous le disiez Rodolphe, se feront, ici ou ailleurs, et il s'agit à la fois de capter les emplois et de défendre le commerce de centre-ville et de quartier. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Je rappelle que le vœu porte sur les trois dimanches avant Noël. Je vous propose donc de mettre aux voix le vœu sur les trois dimanches après Noël, et puis ensuite je dirai un petit mot sur le sujet qui vient d'émerger, mais je préfère d'abord qu'on vote sur cette question puisqu'il y a une attente forte des organisations syndicales et patronales qui ont travaillé ensemble collectivement, et je veux les saluer parce que je rappelle que cette démarche est assez singulière, et il me semble qu'elle est positive pour notre territoire.

Un tout petit mot sur la question d'Amazon qui a été évoquée. Je crois en réalité que ce débat pose plusieurs questions et bien sûr, je rejoins Rodolphe Amailland sur ce point: chaque maire a la liberté et la légitimité qui est la sienne, dans la commune où il a reçu la confiance du suffrage universel, pour prendre telle ou telle option, telle ou telle décision.

En revanche, je crois que ce sujet pose des questions de différentes natures. D'abord, il pose la question du modèle de développement économique auquel on aspire sur un territoire. Ensuite, il pose la question de la méthode parce que souvent, ce groupe comme d'autres n'avance pas en transparence. Souvent, ce groupe comme d'autres, quand il fait une demande auprès d'une mairie, il le fait via l'intermédiaire d'un porteur d'affaires privé, et ce n'est que dans un deuxième temps que l'équipe municipale est informée de cette démarche.

Donc il y a un sujet de fond (le modèle de développement économique auquel on aspire), il y a un sujet de méthode (la manière dont les démarches sont engagées), et puis il y a un sujet d'équilibre des territoires dans les deux sens.

Moi, j'ai aussi entendu sur ce sujet des acteurs du cœur de la métropole s'inquiéter. J'ai entendu des acteurs économiques en responsabilité me dire: "Nous sommes inquiets de ce type d'arrivée parce que cela aura des conséquences sur les emplois nantais." Donc je crois qu'il y a besoin d'objectiver ces sujets, qu'il y a besoin d'y travailler en mettant un maximum de croisements de regards, de croisements de points de vue, parce que nous ne pouvons pas ne pas regarder les conséquences que ça aura sur l'économie de la métropole et sur les emplois de la métropole. C'est là, me semble-t-il, un sujet important.

Enfin, je crois que comme souvent sur ces questions, on doit agir sur tous les volets, et quand la Métropole soutient par exemple une démarche comme celle qui est «Ma ville, mon shopping», à l'initiative des commerçants du cœur de la métropole, portée par l'emploi territorial, quand nous soutenons très concrètement ce type de démarche, c'est aussi une manière de répondre à ces grands enjeux. Nous continuons donc d'être particulièrement mobilisés sur ces sujets. Voilà les quelques points sur lesquels je voulais revenir, concernant ce débat. »

LE CONSEIL DÉLIBÈRE ET, APRÈS VOTE ÉLECTRONIQUE* PAR 82 VOIX POUR ET 11 VOIX CONTRE

1. pour l'année 2020, émet le vœu que, l'ensemble des enseignes commerciales concernées respectent l'accord territorial signé le 15 octobre 2020, ainsi que le vœu voté par les élus métropolitains lors de la séance du 16 octobre 2020 concernant l'ouverture des commerces.

2. pour l'année 2021, émet le vœu que, les 24 Maires puissent autoriser l'ouverture :

- des commerces de détail à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² situés sur le territoire de Nantes Métropole, uniquement dans les pôles de proximité et le pôle centre-ville de Nantes définis par le Schéma directeur d'urbanisme commercial de Nantes Métropole, le dimanche 05 décembre 2021 de 12h à 19h.

- des commerces de détail à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² situés sur le territoire de Nantes Métropole, le dimanche 12 décembre 2021 de 12h à 19h.

- des commerces de détail à l'exclusion des commerces à prédominance alimentaire de plus de 400 m² situés sur le territoire de Nantes Métropole, le dimanche 19 décembre 2021 de 12h à 19h.

3. Dit que la présente décision de principe sera portée à la connaissance des Maires de la métropole.
4. Mandate la Présidente pour porter ce cadre de principe à la connaissance des chambres consulaires, organisations patronales et syndicales.

*****le détail des votes figure en annexe****

M. Martin présente le dossier suivant :

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département Déplacements
Direction des Services de Mobilité

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

05 - Transition énergétique – Prolongation des dispositifs d’aides vélo – Subvention à l’acquisition et coup de pouce vélo – Développement et gestion des services de location et stationnement vélos sur le territoire de Nantes Métropole – Modification des conditions générales d’accès et d’utilisation (CGAU) et ajustements des tarifs

Exposé

Dans le cadre de la stratégie nantaise d’accompagnement à la reprise d’activités suite au confinement lié à la pandémie de Coronavirus - Covid 19, Nantes Métropole a souhaité accompagner les usagers dans leur mobilité, notamment vers les modes actifs, considérant qu’ils permettent de maintenir une activité physique et garantissent une distanciation physique particulièrement utile pour lutter contre la propagation du virus.

Ces mesures, ayant également pour objectif de limiter l’usage de la voiture individuelle, concourent à l’atteinte des objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Cet accompagnement s’est traduit notamment dans la mise en œuvre :

- de deux dispositifs d’aide au vélo dont le terme était initialement fixé au 30 septembre 2020:
 - une aide forfaitaire à l’acquisition d’un vélo à assistance électrique neuf de 100 € pour les résidents de la métropole et de 200 € pour les salariés d’employeurs adhérent aux packs mobilités, actée par décision n° 2020_523 du 26 mai 2020,
 - un doublement du « coup de pouce vélo », aide à la réparation de vélo, mis en œuvre par l’État, acté par décision n°2020_551 du 9 juin 2020,
- de l’ajout de l’offre monbicloo avec des tarifications 3 et 9 mois sur l’ensemble des types de vélos monbicloo avec mise en œuvre immédiate. Le détail de la tarification de ces nouvelles offres figurent en annexe 3 à la présente délibération.

Compte tenu de la prolongation de la plupart des mesures mises en œuvre par la métropole en accompagnement de la sortie de COVID jusqu’à la fin de l’année 2020, ainsi que de l’annonce par les services de l’État de la poursuite des dispositifs d’accompagnement à la pratique du vélo jusqu’au 31 décembre, il apparaît opportun que les 2 dispositifs d’aides aux vélos de Nantes Métropole mentionnés plus haut soient prolongés jusqu’au 31 décembre 2020. La prolongation des dispositifs a un impact financier estimé à 180 000€ pour les subventions à l’acquisition et de 150 000€ pour le coup de pouce vélo. Les crédits sont respectivement inscrits au budget aux chapitres 204 et 65.

Les conditions pratiques de mise en œuvre de ces prolongations sont détaillées en annexe 1 à la présente délibération.

Par ailleurs, il convient de faire évoluer les conditions générales d’accès et d’utilisation (C.G.A.U.) des offres BICLOO portant sur la mise en œuvre, l’exploitation et la gestion de l’offre de location et de stationnement des vélos afin d’apporter des précisions et des ajustements à plusieurs de leurs dispositions pour :

- améliorer leur compréhension par l’usager et faciliter leur application,

- augmenter les montants des cautions initialement proposés par JCDecaux qui ne sont pas suffisamment dissuasifs pour limiter le vol de vélos monbicloo,
- ne plus limiter à 1 an la location de monbicloo « «équilibre » car ce service constitue une réelle solution de mobilité aux abonnés à mobilité réduite et l'utilisation actuelle de l'offre permet de supprimer la durée maximale de location pour ce type de vélo,
- procéder à l'ajustement des tarifs annexes (cautions et facturation du kilomètre supplémentaire au-delà de la distance maximale d'utilisation du monbicloo)

Les nouvelles conditions générales d'accès et d'utilisation (C.G.A.U.) figurent en annexe 2 à la présente délibération.

M. Martin : « Bonjour à tous. Madame la Présidente, chers collègues, cette délibération s'inscrit dans le cadre de l'accompagnement de la crise sanitaire et des propositions de la cellule de crise au mois de mai dernier, mais elle s'inscrit aussi dans le cadre du PDU qui vise à limiter la place de la voiture et permettre la démultiplication des déplacements doux à l'horizon 2027 et la multiplication notamment par quatre des mobilités douces à vélo. Donc c'est effectivement un moment important sur la sortie du confinement et la mise en place d'acquisition de vélo et de Coup de pouce.

Ça a été aussi 26 aménagements cyclables et des zones piétonnes, ça a été aussi une adaptation de l'offre Bicloo avec une réduction de 50 % d'abonnement pour les abonnements Bicloo, et aussi l'adaptation de notre offre Bicloo sur des offres à trois et neuf mois, correspondant aussi notamment, je pense, aux étudiants qui n'avaient pas forcément un usage sur une année de ces Bicloo.

Ce qu'on peut dire à ce stade, c'est que nous avons plutôt des résultats très encourageants puisqu'aujourd'hui, nous avons plus de 26 000 abonnés Bicloo sur le réseau, avec près de 4 500 à 5 000 utilisateurs du Bicloo chaque jour, avec une augmentation de 15 % des utilisateurs quotidiens du Bicloo sur le mois de septembre.

Nous avons aujourd'hui 1 650 abonnements longue durée avec une augmentation de 30 % des demandes sur le mois de septembre et sur les dispositifs d'aide que nous avons déployés. Nous avons aujourd'hui à ce jour 2 117 demandes de subventions pour l'acquisition de vélos et 5 060 demandes de Coup de pouce pour de la réparation. On ne peut pas nier un réel succès en tout cas des aides qui ont été octroyées jusqu'à présent.

En termes de trafic aussi, je pense qu'il est important de regarder un peu ce qui se passe. On a aujourd'hui plus de 6 000 vélos qui passent chaque jour sur le cours des 50-Otages, plus de 2 500 vélos qui passent sur la place Ricordeau, avec nos totems qui nous permettent d'avoir des comptages objectivés, et puis on a aussi une augmentation des demandes des professionnels à vélo.

J'étais l'autre jour avec la Chambre des métiers et de l'artisanat, avec une trentaine d'artisans qui souhaitent effectivement acquérir des cargos et développer de l'activité professionnelle sur le territoire de l'agglomération nantaise.

Et puis, on a des chiffres TMO qui sont tombés ce matin, qu'on a déjà un peu commentés, avec effectivement plus de 24 % des habitants de la métropole qui envisagent de passer au vélo, plus de 40 % des habitants de la métropole qui disent qu'ils feront plus de marche à pied demain qu'aujourd'hui, et puis des signaux assez forts sur la voiture puisqu'on a aussi 28 % des répondants à cette enquête qui disent qu'ils utiliseront moins la voiture demain, et puis je dirais une certaine stabilité sur les transports en commun avec néanmoins à la fois certains disant qu'ils ne prendront plus les transports en commun (15%), et 17 qui les prendront plus. Donc on peut être rassuré, en tout cas sur le maintien de l'intérêt pour ces transports en commun.

Ce qui vous est proposé aujourd'hui, ça va dans la continuité de nos objectifs avec notamment une prolongation des aides vélo, d'acquisition de vélos, et les Coups de pouce jusqu'au 31 décembre, ce qui représente un montant de 180 000 euros pour l'acquisition de vélos et 150 000 euros pour le Coup de pouce, et vous avez aussi une adaptation de l'offre Bicloo avec notamment Mon Bicloo équilibre qui est un Bicloo qui est plutôt destiné aux usagers à mobilité réduite, qui était limité dans le temps et qui ne le serait plus demain, avec également des conditions d'utilisation des Bicloo et notamment l'augmentation des cautions pour éviter évidemment des non-retours, des pertes intempestives qui n'étaient pas suffisamment dissuasives. Voilà pour ce qui est du contenu de cette délibération. Je vous remercie.»

M. Roussel : « Merci. Alors, Mounir Belhamiti. »

M. Belhamiti : « Merci Monsieur le Président. Évidemment, cette délibération va dans le bon sens et nous la voterons. Ce sont des ajustements qui sont nécessaires dans cette période et qui vont dans le sens de l'histoire sur l'adoption du vélo par nos concitoyens et nos objectifs de part modale qui sont dans notre PDU, voté il y a deux ans.

Juste deux questions sur l'avenir de ce dispositif, puisqu'on en a déjà discuté, Monsieur Martin : il y a, et on le constate tous, peut-être une faiblesse dans l'adoption de ce mode de transport dans nos quartiers politiques de la ville. C'est une évidence et elle s'explique par différents facteurs, notamment celui de la sécurisation de ces vélos dans les espaces de stockage et de garage, qui nécessiterait peut-être d'avoir une attention particulière.

Sur la philosophie de l'aide aux vélos qui est de dire: "Voilà, c'est un forfait d'aide à l'acquisition d'un véhicule à assistance électrique pour toutes et tous.", notre groupe souhaite que vous puissiez réfléchir à un dispositif un peu plus solidaire, en tout cas un peu plus juste, si tant est qu'on puisse considérer que des gens, des citoyens qui aient des revenus confortables, même si certains ne demandent pas cette aide, puissent être aidés de la même manière qu'un "bénéficiaire du RSA".

Donc on souhaiterait pouvoir voir évoluer cette aide dans l'avenir sur une aide qui serait un peu plus à destination de ceux qui en ont le plus besoin, et peut-être sur un montant qui serait pour le coup plus important.

Sur les axes sécurisés qu'on voit fleurir sur notre territoire, là aussi la desserte des quartiers politiques de la ville est à notre sens en tout cas perfectible et nécessiterait qu'on y réfléchisse un peu plus collectivement.

Voilà, je vous remercie. »

M. Roussel : « Merci. Aurélien Boulé. »

M. Boulé : « Monsieur le Vice-Président, chers collègues, en matière de déplacement, nous vivons une période d'innovation et d'adaptation, et les mobilités actives peuvent participer à l'effort de lutte contre la propagation de la COVID.

Nicolas Martin a cité entre autres les chiffres de l'enquête TMO qui sont très parlants, et je rajouterai que les intentions, que mon collègue que vous a présentées, sont dans l'ensemble assez uniformes selon les catégories sociodémographiques et territoriales, à l'échelle de la métropole.

La pratique de la marche à pied et du vélo sont deux modes responsables et non polluants. Ils permettent d'alléger la charge des transports en commun, c'est une condition évidemment indispensable à une exploitation normale du réseau dans ces temps particuliers où la distanciation physique est un des premiers enjeux contre la pandémie.

Je me permets de rajouter que pour les distances qui sont comprises entre 500 mètres voire jusqu'à 10 kilomètres, entre autres avec les VAE, le vélo constitue souvent le mode de déplacement le plus efficace, le plus sain, le plus bénéfique pour l'économie locale, et aussi le plus agréable et accessoirement le moins cher, pour rebondir sur ce que vient de dire Mounir Belhamiti.

Pour cette raison, avec les acteurs associatifs comme Place au vélo ou le collectif Tous en selle, avec des représentants d'usagers, mais également avec les acteurs économiques et culturels, nous nous sommes mobilisés pour proposer de nouveaux aménagements, de nouveaux services, et participer collectivement à une diffusion plus importante de la pratique du vélo et de la marche à pied.

Depuis le début de la pandémie, nous avons aménagé 700 nouvelles places de stationnement vélo – alors certes, ce n'est peut-être pas suffisant mais on travaille dessus pour accélérer le mouvement – et une trentaine d'axes dédiés. Ainsi, à ce jour, ce sont 21 kilomètres supplémentaires d'aménagements provisoires qui permettent aujourd'hui de relier les différentes communes de la métropole, parce qu'on a bien aussi à cœur de veiller à cet équilibre territorial et à ce que le vélo irrigue l'entièreté de la métropole. C'est aussi l'enjeu du futur Vélopolitain, notamment sur les axes magistraux et l'articulation entre axes magistraux et axes secondaires pour bien irriguer les communes et les quartiers.

Ces nouvelles infrastructures respectent une logique d'aménagement temporaire, avec des moyens qui sont particuliers, qui sont dynamiques (marquage provisoire, mise en place de balisages, signalisation de chantier, etc.) et ces infrastructures font bien évidemment l'objet d'une évaluation. Les contributions en ligne étaient ouvertes jusqu'au 16 octobre, jusqu'à aujourd'hui.

À cela s'ajoutent des services de mobilité et des participations financières que nous nous apprêtons à prolonger. Grâce à ces aides, les cyclistes pourront continuer de faire réparer leur vélo ou encore de bénéficier d'une participation pouvant aller jusqu'à 200 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

La Métropole abonde ainsi le dispositif Coup de pouce vélo, en participant, comme l'État, à hauteur de 50 euros, à la remise en état de son vélo ou à l'achat d'un antivol.

Enfin, pour terminer, je voulais mentionner que pour favoriser l'essor du vélo, nous allons travailler sur de nombreux axes et plus particulièrement sur le fait de rendre notre métropole plus cyclable, c'est-à-dire avec des nouvelles infrastructures magistrales comme je le disais articulées à un réseau secondaire qui sera maillé à l'échelle des quartiers et des communes, mais aussi, et c'est très important, en développant une véritable culture vélo dans notre ville. Ça passera notamment par des points relais vélo, par le soutien à la création de soutien aux locaux associatifs pour favoriser entre autres l'autoréparation. Il y a aussi un enjeu très très fort sur l'écomobilité scolaire.

Voilà. Madame la Présidente, chers collègues, ce projet de délibération œuvre pour une métropole protectrice de notre santé et de notre environnement, un territoire qui agit pleinement dans la lutte contre les bouleversements climatiques. Plus que jamais, notre Métropole agit en faveur d'un nouveau contrat social, écologique, mais aussi – et c'est important – territorial. C'est pourquoi je vous invite à approuver ce projet de délibération.

Madame la Présidente, chers collègues, je vous remercie.»

M. Roussel : « Merci. Marlène Collineau. »

M^{me} Collineau : « Merci. D'abord peut-être vous dire une conviction : les dispositions que nous allons voter ne sont pas que des dispositions tarifaires, et Nicolas Martin l'a bien expliqué. Ce sont des dispositions qui donnent un cap, qui rappellent qu'il nous faut organiser le partage de la route, et que l'on est à un moment où on vit un changement de modèle qui de mon point de vue est très enthousiasmant.

Je souhaitais insister sur l'importance d'avoir des échanges sur la place de la pratique du vélo, pas seulement en milieu très urbain mais aussi à l'échelle de la métropole. Les déplacements à vélo, ils ne sont pas à l'exclusivité des Nantaises et des Nantais. D'ailleurs, il nous suffirait de remonter un peu dans l'histoire pour voir combien notamment s'agissant des trajets travail-domicile, il était très habituel il y a quelques décennies de monter sur sa bicyclette, que l'on vive à la ville ou à la campagne. Et comment aujourd'hui, quand on discute entre nous, comment celui qui vit en ville dit qu'il ne roulerait jamais sur une route départementale, trop inquiet, et comment celui qui vit au contraire en commune rurale lui opposerait que lui ne viendrait jamais en hypercentre sur son deux-roues. Il serait inquiet également.

La vérité, elle est certainement dans une réalité : on est à l'aise dans ce qu'on connaît d'abord. La place de la voiture, elle a évolué. La voiture a pris de la place, la voiture a pris de l'espace. En voiture aujourd'hui nous roulons vite, plus vite, parfois trop vite. C'est aussi pour cela, et cela a été rappelé, qu'il faut accompagner la pratique du vélo en inventant de nouvelles infrastructures.

Et c'est pour ça que l'incitation tarifaire, elle est utile et elle est juste : pour donner un coup de pouce à celles et ceux qui montent sur leur vélo, qui osent monter sur leur vélo.

Penser l'échelle métropolitaine, c'est aussi peut-être interroger la question du déploiement de l'offre Bicloo. Et au nom du groupe Gauche citoyenne sociale écologiste, je souhaiterais dire que nous souhaitons l'extension du dispositif Bicloo et que nous souhaitons que davantage d'habitants de toute la métropole puissent accéder à ce service.

Et à ce titre, nous aimerions connaître, au-delà de ce qui a été fait par exemple cet été à Saint-Sébastien avec le déploiement de stations Bicloo, ce qui sera fait demain sur la présence de stations dans les villes les plus éloignées du centre nantais. Je vous remercie.»

M. Roussel : « Merci. Guillaume Richard. »

M. Richard : « Merci Monsieur le Président. Excusez-moi. Évidemment on est derrière vous sur ce projet, sur ces aides. J'avais posé une question à Aurélien Boulé et je vous avais d'ailleurs envoyé un courrier en copie à Monsieur Bolo sur le conditionnement d'une partie de cette aide au fait que la société qui fournit le vélo soit une société ligérienne.

Pour deux raisons : la première évidemment au regard de la crise qui s'annonce. Même si c'est un milieu et des entreprises qui se portent évidemment très bien dans cette période, pouvoir soutenir l'économie locale me paraît intéressant, voire intelligent, aujourd'hui.

Et la deuxième chose : c'est qu'il va y avoir des problèmes de stock qu'on connaît déjà chez les grandes enseignes, pour ne pas les citer. Il y a beaucoup de structures, peut-être un peu plus loin que nos départements mais qui sont dans la région, qui, elles, ont du stock et qui peuvent livrer les Nantais. Si vous pouvez m'apporter une réponse sur cette partie et qu'on puisse réussir à conditionner une partie de l'aide, je crois que ce serait une bonne nouvelle. »

M. Roussel : « Merci. Laurence Garnier. »

M^{me} Garnier : « Oui, merci Monsieur le Président. Je voulais saluer la prolongation de ces dispositifs d'aide qui effectivement nous paraissent utiles. D'autant plus que les rendez-vous pour effectuer des réparations sont aujourd'hui tellement sollicités qu'il devient compliqué, nos concitoyens nous le disent, d'obtenir des rendez-vous avant la fin de l'année 2020.

Je voulais aussi profiter de cette délibération pour redire notre soutien à une politique vélo qui soit à la fois volontariste et anticipée. Alors sur le côté volontariste, je crois qu'on est tous d'accord ici. Sur l'anticipation, c'est un autre sujet.

Et on a constaté, c'est heureux, que Nantes avait pris du retard au cours de ces dernières années. Nous ne pensons pas que la précipitation soit la meilleure manière de le rattraper. Et c'est même, et c'est désolant, parfois le meilleur moyen d'exaspérer un certain nombre de nos concitoyens qui pourtant partagent comme nous ces objectifs écologiques que vous avez fixés.

À titre d'exemple, la Ville de Grenoble, alors certes s'y est prise beaucoup plus tôt que la Métropole nantaise, a réalisé le passage à 30 kilomètres/heure sur plusieurs années. Alors nous, à Nantes, évidemment il faut qu'on fasse mieux pour rattraper le retard accumulé, mais ça n'empêche pas d'agir de manière organisée et d'anticiper l'ensemble de ces projets.

Donc, à la place des efforts somme toute assez désordonnés, même si nous saluons les efforts auxquels nous avons assisté au cours de ces derniers mois, nous voulons proposer de mettre en place une méthode ambitieuse et partagée, avec dans un premier temps l'élaboration d'un schéma directeur de déploiement du Vélopolitain qui a été évoqué par Aurélien Boulé à l'instant, déploiement du Vélopolitain à l'échelle de notre métropole et schéma directeur que nous aimerions voir soumis au vote des élus, même s'il s'agit d'une délibération de principe, avant la fin de l'année 2020.

Une fois qu'on aura un schéma directeur qui permettra d'organiser et d'anticiper les choses, on pourra ensemble se mettre d'accord sur un calendrier de réalisation de lignes dédiées au vélo au cours des cinq prochaines années, et puis réaliser les premières lignes du Vélopolitain puisqu'il y a deux niveaux de lignes – je vous ai bien écouté, Monsieur, tout à l'heure – : des lignes sécurisées, larges, continues, et ce dès 2021. Ça nous semble être une bonne manière de s'attaquer de manière ambitieuse aux déplacements doux sur la métropole, tout en définissant des priorités, tout en sécurisant et en développant progressivement l'usage du vélo à Nantes, sans exaspérer nos concitoyens comme c'est le cas aujourd'hui, et sans transformer la ville en embouteillage géant comme malheureusement nous sommes nombreux à le constater.

Voilà Monsieur le Président, j'espère que vous pourrez donner suite à cette proposition qui partage en core une fois l'objectif politique, mais qui vise à mettre un peu de méthode et d'anticipation dans la démarche. »

M. Roussel : « Merci. Laurent Turquois. »

M. Turquois : « Mes chers collègues, c'est vrai qu'il y avait une urgence à mettre en place un dispositif favorisant les déplacements vélo, et je remercie Madame Collineau d'avoir soulevé à quel point Saint-Sébastien avait été actif dans la démarche. Il est indispensable de partager l'espace public et on le sait, ce changement va prendre du temps pour que dans les esprits s'ancre le fait que sans opposer les voitures, les vélos, les autres modes de déplacement, il faut partager l'espace public.

Pour autant et en particulier à Saint-Sébastien, nous on a constaté que – certainement comme à Nantes – cela provoquait des frictions, et dans cette volonté de ne pas opposer les vélos et les voitures, serait-il possible que la Métropole envisage la mise en place d'une campagne de sensibilisation qui une fois en core n'opposera pas les vélos et les voitures, mais qui apaisera les comportements, nous l'espérons tous ? »

M. Roussel : « Merci. Julie Laernoës. »

M^{me} Laernoës : « Monsieur le premier Vice-Président, mes chers collègues, quelques éléments quand même puisqu'on parle d'un modèle de ville différent sur le vélo et de déplacements différents.

Tout d'abord Madame Garnier, vous oubliez, quand vous parlez de précipitation, que le passage aux 30 kilomètres/heure sur la ville de Nantes, l'urbanisme tactique et le déploiement des expérimentations et de la peinture jaune qui a donné réellement de la place aux cyclistes et qui a dans les faits, dans les chiffres qui ont été rappelés par mon collègue Nicolas Martin, eu une efficacité réelle sans précédent. Vous avez été associés dans le cadre du COPIL pendant la période du COVID puisque c'est là que nous en avons décidé et que nous l'avons travaillé, que nous l'avons acté, et vous l'avez également acté.

Et donc oui, nous avons et nous avons une responsabilité particulière dans la période. Le COVID a fait en sorte que dans certaines villes, 30 à 50 % de nos habitants ont dû délaisser les transports en commun. Si seulement 5 % de ces personnes s'étaient reportés massivement sans proposer d'alternative sur la voiture individuelle, cela aurait fait 30 000 véhicules supplémentaires par jour. Donc oui, pour des raisons de sécurité nous avons une responsabilité d'agir, et d'agir vite.

Tout n'est pas parfait, nous en convenons tous. Et le sens d'une expérimentation, c'est de pouvoir l'ajuster aux usages, pouvoir le réajuster lorsque c'est nécessaire.

Le point qui bloque souvent sur le vélo, c'est la question – et cela a été rappelé dans la dernière intervention – du partage de l'espace public. Non, nous ne pouvons pas en même temps développer le trafic automobile et le trafic apaisé pour les cyclistes et les piétons. Nous disposons de tant de mètres carrés d'espace public et il est de notre ressort de définir à qui nous le priorisons.

La ville a été construite autour de l'automobile. L'enquête TMO est absolument cruciale et intéressante. Les personnes qui ont été interrogées, qu'ils soient en centre-ville, première couronne ou deuxième couronne, disent vouloir délaissier leur voiture à plus d'un tiers des interrogés. C'est-à-dire que ce n'est pas une question uniquement du centre-ville. Ça va de pair avec des alternatives à offrir pour pouvoir sortir des villes dominées entièrement par la voiture.

Et ces changements, historiquement, nous les avons opérés dans notre ville. Qui se rappelle du cours des 50-Otages qui a été dévoué avec huit voies de voitures? Cela ne s'est pas fait sans opposition, sans heurt, mais aujourd'hui, qui voudrait y revenir? Les commerçants du centre-ville nous demandent de fermer, de piétonniser les rues parce qu'ils se rendent compte que ça accroît le taux de fréquentation de leurs commerces.

Et puis je voudrais donner des perspectives heureuses parce que oui, les changements de pratiques, les transformations de notre ville, seront l'occasion de débats et c'est sain et c'est nécessaire, mais on voit que dans d'autres villes en Europe, on a réussi à accélérer rapidement sur un certain nombre de pratiques pour une meilleure qualité de ville, une meilleure qualité de l'air aussi.

La Ville de Séville a supprimé en un an et demi 5000 places de parking pour créer 50 kilomètres d'itinéraire cyclable protégé. La Ville de Paris a fermé ses voies sur berges. La Ville de Copenhague a renoncé à une voirie autoroutière au profit des voies cyclables. Et tout cela ne s'est pas déroulé sans susciter de débat. Mais depuis, la pratique du vélo a massivement explosé dans les villes qui ont réussi à instaurer une autre culture dans la manière de se déplacer, et je pense que c'est de tout ça dont nos élus en charge, que ce soit Nicolas Martin, Aurélien Boulé ou Simon Citeau à la Ville de Nantes, sont pleinement engagés dans cette démarche. L'expérimentation que nous avons faite et menée va dans la droite ligne d'une politique anticipée d'un schéma directeur des vélos cyclables qui est discuté et préparé.

Et donc non, ce n'est pas de la précipitation, c'est une nécessité d'accélérer pour transformer notre ville et être à la hauteur des défis qui nous rassemblent.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Nicolas Martin. »

M. Martin : « Oui, alors déjà sur le dernier Conseil on avait eu un fort enthousiasme et un fort débat sur la question de la mobilité durable et douce. Je m'en réjouis et je me réjouis de voir a priori que tout le monde va voter cette délibération à l'unanimité. Je me réjouis évidemment avec l'enquête TMO de ce matin qui confirme, malgré effectivement le fait qu'on puisse avoir des tensions, des crispations sur les changements de mode de déplacement...

Ça génère forcément des contraintes, et ces contraintes nous amènent quand même à montrer que près de 24 % de nos concitoyens de la métropole sont prêts à passer au vélo, que 30% d'entre eux sont prêts à délaissier la voiture et, comme l'a dit Julie Laernoës à l'instant, que ce soit en centre-ville de Nantes, sur la première ou la deuxième couronne, donc il y a une vraie appétence pour ce nouveau type de mobilité qu'il nous faut accompagner.

L'accompagner, c'est effectivement travailler le partage de l'espace public; et avec mes collègues Aurélien Boulé et Simon Citeau, on travaille évidemment sur la question de la culture de l'espace public, du partage de l'espace public.

Je rejoins ce que vient de dire Monsieur Turquois sur l'idée d'avoir une campagne de bienveillance. On a eu malheureusement un incident grave ces derniers jours avec un cycliste qui s'est fait renverser par une voiture, suite, semble-t-il – on n'est pas dans l'enquête, mais quand même – à une tension exacerbée entre ces différents modes de déplacement. Donc oui à une campagne de sensibilisation qui permette à chacun de trouver une bienveillance et un respect mutuel.

Oui, il y a aussi une nécessité de travailler à la question de l'éducation de nos plus jeunes, et on avait sur le dernier mandat développé des programmes d'écomobilité dans les écoles avec une quarantaine d'écoles candidates, et nous souhaitons sur ce mandat proposer cette écomobilité à l'ensemble des écoles de notre métropole. Donc il y a effectivement un enjeu important à ce qu'effectivement cette culture de l'usage de l'espace public soit partagée.

Mais il y a également des ambitions d'aménagement, et j'entends bien également la préoccupation de mettre en place un schéma directeur d'aménagement cyclable d'ici la fin de l'année. Je miserai plutôt sur le mois de février, et pourquoi? C'est parce qu'on ne peut pas faire ça sans la concertation. Nous avons déjà organisé de l'urbanisme tactique récemment avec un dispositif d'évaluation qui va nous amener à la fin de l'année d'avoir un retour d'une communauté de 40 citoyens volontaires, de près de 5 000 contributions en ligne, de la contribution d'associations, etc., et d'experts.

Il faut prendre le temps de digérer cela, de voir effectivement ensuite sur ces projets d'aménagements cyclables, de consulter les maires. Il me semble qu'on ne le fera pas sans les maires et donc ce temps de la concertation, de la digestion de cet urbanisme tactique, me semble-t-il – et là nous ne sommes pas dans la précipitation, Madame Garnier, nous sommes justement dans le respect des intérêts de chacun –, de regarder aussi, pour répondre à Monsieur Belhamiti sur les questions d'aménagement, sur le maillage au plus près, comment chaque commune peut réfléchir sur: "Je raccroche des itinéraires cyclables, je regarde les stationnements y compris dans les quartiers populaires." Je vous rejoins, Monsieur Belhamiti, sur la nécessité de ne pas oublier les quartiers populaires sur la question du stationnement, sur la question de l'accompagnement à la pratique, voire de la tarification solidaire sur l'acquisition des vélos. Cela fait partie des réflexions qui sont en cours, sur lesquelles effectivement nous devons pouvoir répondre.

Et puis nous aurons donc également un référentiel d'aménagement cyclable qui nous permettra aussi de mieux définir, de mieux visualiser, de savoir si on est en site propre, en monodirectionnel, bidirectionnel, en tout cas d'avoir une lisibilité plus claire sur ces aménagements cyclables dans la ville. Voilà ce que je pouvais dire, en espérant n'avoir oublié personne. Ah oui, peut-être un dernier mot sur les stations Bicloo puisque nous allons avoir la chance, Monsieur le Maire de Saint-Sébastien, d'inaugurer deux stations samedi prochain dans votre commune. Il y a forcément une volonté de développer et de déployer des stations Bicloo sur la ville et la métropole. Il faut quand même que les conditions soient réunies, c'est-à-dire des conditions d'aménagements techniques puisqu'il faut pouvoir brancher les stations (maintenant on a des stations solaires qui permettent d'être beaucoup moins dépendant des infrastructures énergétiques), mais également d'avoir une densité, un maillage suffisant qui nous permettent de les aménager. Ce déploiement, il est prévu. Il ne doit se faire évidemment que dans une cohérence. On n'imagine pas avoir une station toute seule isolée, à Bouguenais ou à Brains, pour donner une commune qui soit un peu plus éloignée de la centralité, qui ne fonctionnerait pas dans un réseau de proximité. Donc évidemment c'est un déploiement qui doit se faire progressivement, mais qui doit se faire aussi avec de l'accompagnement, surtout sur de l'aménagement et de l'acquisition. 7000 quand même, on peut penser qu'il y a 7 000 cyclistes de plus, ne serait-ce qu'avec les aides qui ont été proposées depuis le mois de mai, ce qui est non négligeable. Et rien de tel que d'avoir son propre vélo pour pouvoir se déplacer dans la métropole. Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Peut-être juste quelques mots sur ce débat lié, au-delà des aides vélo, on le voit bien, au choix des aménagements cyclables.

D'abord, pour redire quel est notre cap. Notre cap, il est très clair et il est assumé. Le nouveau contrat social écologique qu'on propose dans cette métropole, il passe par des mobilités qui doivent continuer à bouger. Et, non, je ne crois pas qu'on puisse toujours, tout le temps, tout concilier.

Donc ici, nous assurons de dire que plus de transports en commun, plus de vélo, plus de marche à pied, c'est moins de voitures. C'est un cap qui est clair, nous l'avons partagé de cette manière devant nos concitoyennes et nos concitoyens.

Et puis, c'est parfois autrement de voitures. On ne va pas en échanger maintenant mais je rappelle que ce que nous allons mettre en place sur le covoiturage, ça participe de ce "autrement de voitures". Est-ce qu'il y a des habitants sur notre métropole qui vont continuer à prendre leur voiture parce qu'ils en ont besoin, parce que leur métier, parce que leurs horaires, parce que leur santé, parce que leur âge? Oui, évidemment que oui. Et si on veut que justement ceux qui n'ont pas d'autre moyen que de continuer à prendre leur voiture puissent le faire dans les meilleures conditions possible, eh bien il faut que toutes les autres alternatives soient présentes et soient puissantes.

Notre cap, il est clair, il est quantifié. Et en plus il n'est pas nouveau, chers collègues, puisque je rappelle que c'est le résultat du travail collectif qu'on a fait, notamment tout le travail autour du plan de déplacements, et les objectifs qu'on s'est fixés, c'est de passer de 43% de part modale pour la voiture aujourd'hui à 27% à horizon 2030. Évitions donc les caricatures. On n'a pas dit 0%, on n'a pas dit 2026. On a dit 27% à horizon 2030.

On a donc un cap précis, un cap déterminé, une méthode d'évaluation qui va être essentielle dans cette période. Je remercie par avance la communauté des citoyens évaluateurs qui s'est déjà réunie une première fois, qui va le refaire au mois de novembre. On a vraiment besoin du regard de tous sur ces sujets: les riverains, les commerçants, les piétons, les cyclistes, les automobilistes, pour avoir cette évaluation qualitative et quantitative. Le mois de décembre sera donc le moment de faire l'analyse de ces différentes évaluations et le mois de janvier sera celui des décisions. À quel endroit on continue? À quel endroit on arrête? À quel endroit on ajuste autrement?

Je crois d'une manière générale qu'on est dans une société où on a besoin d'apaisement. On a besoin d'apprendre à partager l'espace public parce que moi, chaque semaine je vois des habitants qui quand ils sont piétons me disent qu'ils ne sont pas respectés par les cyclistes et quand ils sont cyclistes qu'ils ne sont pas respectés par les automobilistes. Donc on voit bien qu'on a une clarté de règles du jeu à poser et à reposer si on veut aller vers un partage positif de l'espace public.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - autorise la prolongation au 31 décembre 2020 des dispositifs métropolitains d'aides à l'acquisition de vélo à assistance électrique ainsi que d'abondement du coup de pouce vélo

2 - approuve l'annexe 1 à présente délibération portant sur les conditions pratiques des prolongations de ces deux mesures

3 – approuve l'annexe 2 relative aux nouvelles conditions générales d'accès et d'utilisation (C.G.A.U.) des offres Bicloo, dans le cadre du marché conclu avec JCDecaux portant sur la mise en œuvre, l'exploitation et la gestion de l'offre de location et de stationnement des vélos

4 – approuve la création de nouvelles offres tarifaires au marché conclu avec JCDecaux portant sur la mise en œuvre, l'exploitation et la gestion de l'offre de location et de stationnement des vélos figurant en annexe 3

5 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Affilé présente les dossiers suivants :

Direction générale déléguée à la cohérence territoriale
Département déplacements
Direction des investissements et de la circulation

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

06 – Mandat pour le renouvellement du système d'aide à l'exploitation du tramway – autorisation d'affermir les tranches optionnelles n°1, 2 et 3- Evolution de l'enveloppe financière prévisionnelle

Exposé

Par délibération n°2018-129 du 5 octobre 2018, le conseil métropolitain a approuvé le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle modifiés de l'opération de renouvellement du système d'aide à l'exploitation du réseau de tramway, représentant un montant total de € 330 146,67 € HT, soit 7 596 176 € TTC.

Sur le réseau de transports collectifs de la Métropole, deux Systèmes d'Aide à l'Exploitation (SAE) coexistent :

- un SAE pour le réseau de bus, installé en 2012,
- un SAE pour le réseau de tramway, installé en 2000.

Le SAE du tramway est un outil essentiel du réseau de transports collectifs qui permet notamment:

- d'organiser la régulation du trafic,
- d'opérer des communications entre conducteurs et Poste de Commandes Centralisées (PCC) de l'exploitant du réseau de transports collectifs,
- de générer des informations sur les horaires en temps réel transmises aux différents systèmes d'information des voyageurs (notamment les panneaux en stations et les applications mobiles).

Le SAE du tramway est constitué de plusieurs éléments, notamment:

- les serveurs informatiques centraux,
- les équipements embarqués (ordinateur de bord, géolocalisation, radio,...), dans chacun des 91 tramways de Nantes Métropole,
- les équipements au sol : balises enfouies sous la plate-forme tramway pour détecter le passage des rames,
- les postes de régulation au PCC.

Le nouveau SAE facilitera la régulation du trafic et la communication de données. Ainsi, les passages de tramways sur les lignes seront mieux cadencés, ce qui bénéficiera aux usagers du réseau. En outre, le nouveau SAE permettra de s'assurer de la localisation précise des rames et représentera donc une garantie sécuritaire supplémentaire.

La SEMITAN a été mandatée le 26 février 2018 pour conduire l'opération et Ingerop a été désigné comme ingénieur sur le projet. Une procédure de dialogue compétitif pour le renouvellement du SAE du tramway a été lancée par la SEMITAN, le 15 juillet 2019, après autorisation du conseil métropolitain, par délibération n°2019-79 du 28 juin 2019. Le marché comporte une tranche ferme et des tranches optionnelles. En particulier, la tranche optionnelle 1 prévoit le développement de l'interface entre les nouveaux tramways que la métropole va acquérir et les équipements embarqués du nouveau SAE ainsi que l'équipement de 14 tramways. Y est également intégrée une interface logicielle pour la gestion des agents. La tranche optionnelle 2 prévoit le démontage des équipements de 32 tramways TFS et leur remontage sur les nouveaux tramways de la métropole. La tranche optionnelle 3 prévoit l'équipement en SAE de 1 à 15 nouveaux tramways.

Compte-tenu de la décision du conseil métropolitain du 17 juillet 2020 d'acquérir 49 nouveaux tramways, il est nécessaire de prévoir l'affermissement par la SEMITAN des tranches optionnelles n°1, 2 et 3 (pour trois rames sur quinze possibles).

Le marché de renouvellement du SAE du tramway a été attribué par la commission d'appel d'offres de Nantes Métropole à l'entreprise Navocap le 16 septembre 2020 pour un montant global (tranche ferme et tranches optionnelles 1 à 10) de 6 625 479,63 € HT dont :

- 4 099 666,09 € HT pour la tranche ferme,
- 782 500,93 € HT pour la tranche optionnelle 1
- 259 917,01 € HT pour la tranche optionnelle 2
- 152 000 € HT pour 3 rames au sein de la tranche optionnelle 3.

Le montant de la tranche ferme et des tranches à affermir est donc supérieur de 794 084,03 € HT à l'estimation initiale du marché (4 500 000 € HT). A cela s'ajoute un besoin de 316 000,97 € HT pour les révisions et aléas. L'augmentation de l'enveloppe financière prévisionnelle correspondante est de 1 110 085 € HT soit 1 332 102 € TTC, portant le montant global de l'opération de 6 330 146,67 € HT, soit 7 596 176 € TTC à 7 440 231,67 € HT soit 8 928 278 € TTC.

Il est proposé au conseil métropolitain d'autoriser la SEMITAN à affermir ces trois tranches optionnelles du marché de renouvellement du SAE du tramway afin d'intégrer :

- le développement de l'interface entre les nouveaux tramways que la métropole a décidé d'acquérir et les équipements embarqués du nouvel SAE,
- la prise en compte du calendrier de livraison des nouvelles rames, impliquant la migration des nouveaux équipements SAE installés dans un premier temps dans les anciennes rames vers les nouvelles rames,
- l'interface logicielle avec le logiciel de graphicage Hastus pour la gestion des agents. Le SAE disposera de l'identité du conducteur en poste, ce qui facilitera le travail du régulateur ainsi que le calcul du temps passé à la conduite.
- l'équipement des 49 nouveaux tramways que la métropole va acquérir.

Les crédits correspondants sont prévus sur l'AP 50 libellée *Transports collectifs*, opération n°2019-3838 libellée *Renouvellement SAE Tramway*.

M. Affilé : « Bonjour à toutes et à tous. La délibération numéro 6 concerne un mandat pour le renouvellement du Système d'Aide à l'Exploitation du tramway. Il s'agit particulièrement de deux choses: d'autoriser l'affermissement des tranches optionnelles 1, 2 et 3, et de faire évoluer l'enveloppe financière prévisionnelle.

Un Système d'Aide à l'Exploitation du tramway est un outil essentiel pour notre réseau de transport collectif qui a plusieurs fonctions, notamment organiser la régulation du trafic, opérer des communications entre les conducteurs et le Poste de Commande Centralisé, générer également des informations sur les horaires en temps réel, une communication avec les services informatiques centraux, et puis les équipements qui sont embarqués sont aussi gérés par le SAE. Enfin, le SAE communique permet la communication entre les rames de tramway ou les chronobus ou les busways, avec les équipements qui sont au sol et qui permettent par exemple de mettre le feu rouge lorsque le véhicule de transport en commun arrive. Et enfin permet également de communiquer avec les postes de régulation du PCC.

Or, nous avons sur notre réseau deux systèmes d'exploitation : un pour le réseau de bus qui est le plus récent en 2012, et un pour le réseau de tramway qui a été installé en 2000. Donc ici, il s'agit pour nous d'avoir un nouveau Système d'Aide à l'Exploitation, qui permettra de réguler plus facilement le trafic, de communiquer, d'avoir des données qui puissent être communicables notamment pour informer les voyageurs, et puis de cadencer plus facilement les tramways évidemment, ce qui est plus facile, ce qui facilite la vie des usagers du réseau.

Et ça nous permettra aussi d'avoir une localisation précise des rames de tramway, donc en termes de sécurité ça nous offre des avantages non négligeables.

Donc la SEMITAN a été mandatée en février 2018 pour conduire cette opération, et Ingerop est l'ingénieur du projet. Nous avons lancé une procédure de dialogue compétitif pour ce renouvellement en juillet 2019, après autorisation du Conseil métropolitain.

Il y a une tranche ferme, des tranches optionnelles. Alors, la tranche optionnelle numéro 1 prévoit notamment le développement du SAE entre les nouveaux tramways que la Métropole va acquérir et les équipements embarqués, ainsi que l'équipement de 14 tramways que nous avons déjà. Il y a également intégré une interface logicielle pour la gestion des agents et puis la tranche optionnelle numéro 2 prévoit le démontage des équipements de 32 tramways TFS et leur remontage sur les nouveaux tramways lorsque nous les aurons. Et enfin, la tranche optionnelle 3 prévoit l'équipement SAE de 1 à 15 nouveaux tramways, ce qui nous permet de pouvoir l'actionner au fur et à mesure des commandes.

Donc il vous a été proposé, et vous l'avez voté, l'acquisition de 49 nouveaux tramways, et donc il est nécessaire de prévoir l'affermissement par la SEMITAN des tranches optionnelles numéros 1, 2 et 3 pour trois rames sur les 15 possibles.

Le marché a été attribué par la CAO à l'entreprise Navocap le 16 septembre 2020 et les montants qui sont prévus sont :

- pour la tranche ferme : 4 099 666,09 euros hors taxes,
- pour la tranche optionnelle numéro 1 : 782 500,93 euros hors taxes,
- pour la tranche optionnelle numéro 2 : 259 917,01 euros,
- et pour trois rames pour la tranche optionnelle numéro 3, seulement pour trois rames : 152 000 euros hors taxes.

Le montant de la tranche ferme et des tranches à affermir est supérieur de 794 084,03 euros à l'estimation initiale du marché et par ailleurs, nous avons un besoin de 316 097 euros pour les révisions et aléas. Donc en plus d'actionner les trois tranches optionnelles, il vous est aussi proposé d'augmenter l'enveloppe financière prévisionnelle de 1 110 085 euros hors taxes, de porter le montant global de l'opération à 6 330 146,67 euros.

Alors j'ai eu une question sur le fait que les données qui pouvaient être extraites de ce Système d'Aide à l'Exploitation puissent être... quel était leur statut, tout simplement. Donc, elles sont fournies bien sûr à la SEMITAN et appartiennent vraisemblablement à Nantes Métropole. Je tenterai d'avoir une confirmation juridique mais a priori c'est nous qui en sommes propriétaires, et nous n'avons pas aujourd'hui prévu d'ouverture au public, en dehors de nos systèmes d'information voyageurs. Donc peut-être que nous pourrions le faire un jour, mais en tout cas ça nécessitera un nouvel échange avec le fournisseur Navocap pour pouvoir le faire. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Oui, Louise Vialard. »

M^{me} Vialard : « Merci Madame la Présidente, chers collègues. Merci encore pour cette délibération qui montre encore que la transition vers une mobilité urbaine plus durable est au cœur du projet politique de notre nouvelle majorité. Nous nous félicitons donc des investissements de la Métropole pour fournir aux usagers un service qualitatif et aux personnels de bonnes conditions de travail.

En tant que collectivité, le choix des partenaires avec qui nous décidons de travailler dans le cadre des marchés publics est primordial. Il représente un levier non négligeable pour une collectivité territoriale engagée dans la transition écologique et sociale telle que Nantes Métropole. Par exemple, l'an dernier, les achats publics représentaient 205 millions d'euros, soit 8 % du PIB français. Nous saluons donc les engagements forts pris en matière de commande publique durable pour ce mandat, incarnés par Hervé Fourrier et sa délégation que je salue.

Cependant, l'acquisition d'équipement, d'outils numériques doit faire l'objet d'une vigilance toute particulière. Nous avons moins conscience de l'empreinte écologique du numérique que de celle des transports ou de l'industrie. Et pourtant, elle est colossale : aujourd'hui, les émissions de CO₂ du secteur numérique sont équivalentes à celles de l'aviation civile. Et nous savons évidemment que l'impact du numérique sur l'environnement va continuer de s'accroître avec le développement des nouvelles technologies dans notre société. Nous le savons, il est nécessaire de repenser nos usages et de tendre vers une grande sobriété pour que le numérique puisse perdurer, et continuer à être un outil au service des citoyens et de la société.

Par ailleurs, la protection des données personnelles des usagers des services publics locaux doit aussi être prise en compte lors de l'achat d'outils numériques. Chaque jour, des données sont produites en très grand volume par la gestion des services publics, par les opérateurs de mobilité, les distributeurs d'énergie, les gestionnaires des déchets. Il est indispensable d'encadrer l'utilisation des données produites sur le territoire pour protéger les citoyens. Rappelons-nous : en 2019, Nantes Métropole adoptait un rôle de précurseur sur ces questions en signant la première charte métropolitaine de la donnée en France. Un des objectifs de ce mandat est d'adopter une position encore plus ambitieuse en matière de données. Et il nous faut donc nous montrer à la hauteur de cette ambition.

Lors de la dernière Nantes Digital Week, la Métropole a salué le lancement d'acteurs portant le numérique responsable, c'est-à-dire une vision du numérique plus humaine et durable. Je compte sur vous pour montrer l'exemple et intégrer des critères d'écoconception et de numérique responsable à nos marchés publics.

Je vous remercie. »

Applaudissements

M^{me} la Présidente : « Merci. Oui, Laurence Garnier. »

M^{me} Garnier : « Merci Madame la Présidente. Nous voterons cette délibération concernant le renouvellement du Système d'Aide à l'Exploitation du tramway.

Pour autant, puisque nous parlons d'investissement dans nos transports en commun, je profite de cette délibération pour vous demander quelques clarifications sur votre vision à moyen terme de notre réseau de transports. Parce que je dois reconnaître que la cohérence d'ensemble nous échappe quelque peu.

Vous avez d'abord, au cours du précédent mandat, Madame la Présidente, annoncé trois lignes de tramway supplémentaires qui sont en réalité, je crois que c'est important de le rappeler et sans vouloir en faire du tout une polémique, mais qui ne sont pas des lignes, qui sont des tronçons de lignes puisque l'ensemble des trois lignes que vous avez annoncées fait 1,5 kilomètre, je crois. Donc vous avez annoncé des extensions de trois lignes de tramway qui, vous le savez, ne nous semblent pas avoir beaucoup de cohérence, parce qu'elles renforcent encore le réseau en étoile, alors qu'il faudrait que nous préparions ici un réseau en toile d'araignée pour les 10, 20 prochaines années.

On sait que vous êtes amenés à le faire pour desservir un hypothétique hôpital sur l'île de Nantes dont les patients viennent, rappelons-le, là encore à 85% de l'extérieur de la ville, mais je ferme cette parenthèse. Simplement parce que... Je parlais à l'instant de réseau en étoile. Il y a 30 ans, tout le monde, dans toutes les métropoles de France, a construit des réseaux en étoile, c'est comme ça que ça se faisait. On a fait la même chose à Nantes. Je ne vous en fais absolument pas le reproche ; c'était, on va dire, la conception globale de transport en commun de l'époque.

Aujourd'hui, tout le monde a compris qu'il fallait basculer sur un réseau qui permette de circuler de périphérie à périphérie, de ne pas traverser la ville centre, et ça rejoint d'ailleurs les objectifs de diminution de la place de la voiture au sein de la métropole. Et vous, avec ces trois lignes de tramway, vous faites le choix de renforcer encore l'hypercentralité métropolitaine alors qu'il faudrait qu'on fasse tout le contraire. Ça veut dire que vous préparez les investissements de demain avec les recettes d'hier. Donc ça, c'est le premier volet sur ces tronçons de lignes de tramway.

Ensuite, on a noté récemment, Madame la Présidente, votre intérêt, que nous partageons, pour le développement d'un RER métropolitain. Un sujet que nous suivons de près, qui nous semble avoir effectivement beaucoup de sens pour permettre une desserte de qualité de l'agglomération nantaise. D'ailleurs, on pourrait commencer l'étude de ce réseau RER métropolitain par une liaison ouest-est sur le tronçon Chantenay-Carquefou qui nous permettrait enfin d'assurer une desserte correcte de l'est de l'agglomération. J'ai retrouvé des articles de presse, nos amis de la presse qui sont présents pourront regarder dans leurs archives, qui datent de 1995, qui annonçaient cette desserte de l'est de l'agglomération "pas avant 2001 à 2005", disaient-ils à l'époque.

Donc, des tronçons de lignes de tramway, l'intérêt que vous portez et qui me semble judicieux pour un réseau express métropolitain, et en même temps Madame la Présidente, vous avez redit récemment votre souhait de lancer une étude sur le métro à Nantes. Donc on se retrouve avec trois bouts de ligne, un projet de RER métropolitain dont les études paraissent judicieuses à lancer dans les mois et les années à venir, en lien avec la Région, en lien avec la SNCF bien sûr, et un métro.

Alors bon, c'est bien d'être ambitieux en matière de transports en commun, mais reconnaissez que ça commence à faire beaucoup, surtout avec en toile de fond votre engagement de gratuité des transports en commun. Donc, nous on croit tout simplement qu'on ne pourra pas avoir à la fois au sein de la métropole nantaise des lignes de tramway supplémentaires, un réseau express métropolitain, un métro, et je ne sais pas tout ce que vous pouvez imaginer d'autre, pour desservir notre territoire. Et malheureusement, dire oui à tout le monde, ça ne suffira pas à construire une vision cohérente et prospective de la façon dont nous allons nous déplacer demain au sein de la métropole nantaise.

Dernier point : nous croyons aussi que ce schéma global et cohérent qu'il nous faut construire pour nous déplacer à Nantes, ne doit pas se construire uniquement à l'intérieur des frontières administratives de notre agglomération. C'est la raison pour laquelle nous formulons le souhait de créer un syndicat mixte des transports en commun qui élargisse notre vision et notre construction de ce schéma des transports à l'ensemble du bassin de vie nantais.

Regardez par exemple Toulouse qui a créé ce syndicat mixte des transports en commun qui associe 111 communes du territoire toulousain : nous pensons que c'est sans doute à l'échelle du bassin de vie qu'on trouvera la bonne échelle pour réfléchir à tous ces enjeux de mobilité qui sont si essentiels pour l'accessibilité de notre territoire. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, je redonne la parole au rapporteur Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, je vous rappelle qu'on parle de l'achat d'un Système d'Aide à l'Exploitation du tramway, et seulement de ça pour l'instant.

Alors, je ne sais trop quoi vous répondre Madame Garnier, parce que vous nous dites: "Il ne faut plus faire du transport en étoile, par contre si on fait un RER métropolitain, il faut le faire passer par le cœur d'agglomération, par la gare." Donc ça renforce l'étoile. Ce n'est pas un vrai problème, on peut difficilement le faire passer ailleurs, mais en même temps ça manque un peu de cohérence – puisque vous avez commencé sur la cohérence.

Les nouvelles lignes de tramway, je pense que ça n'a pas forcément été suffisamment clair dans tous les plans qui ont été proposés, mais il y en a une qui part de Babinière, qui passe par Ranzay, donc c'est un nouveau segment, qui descend jusqu'au pont Anne-de-Bretagne en empruntant le même itinéraire et qui arrive à Schœlcher, pour l'instant à Rezé, avec une réflexion engagée pour la suite, donc un franchissement nord-sud et même nord-sud qui passe par l'est. Donc on commence là à avoir une ligne qui permet de passer d'un point de la périphérie de la métropole à un autre point de la périphérie de la métropole, mais, c'est vrai, en passant par la place du Commerce.

L'autre ligne qui est prévue, l'autre ligne nord-sud passe pour l'instant du terminus Mitterrand et emprunte une partie du même itinéraire que la ligne 1, mais avec un rétablissement du tronçon entre Jamet et Romanet. C'est ce que nous mettons à l'étude, ce qui permet davantage de mailler aussi le grand quartier de Nantes Ouest et de Saint-Herblain et nous amène au niveau du pont Anne-de-Bretagne qui arrive aussi à Schœlcher, avec d'autres évolutions sans doute par la suite.

Donc quand on commence à multiplier les franchissements, on ne peut pas vraiment dire, et quand on évite de passer par la place du Commerce pour au moins l'une des lignes, quand on permet de passer en tramway directement de Rezé à Saint-Herblain, de deux zones d'activités, de deux zones de résidence, sans avoir même de correspondance à faire, je pense qu'on accroît le maillage et qu'on n'est pas dans le renfort en étoile.

Et puis je dois aussi vous dire qu'on n'a pas attendu que vous nous fassiez la proposition pour travailler sur le développement de lignes de rocade. La ligne C20 par exemple, la ligne chronobus C20, c'est une ancienne ligne de bus ordinaire qui a été montée en chronobus. Nous avons aussi réalisé la création de la ligne 60. Nous n'avons pas arrêté de renforcer la ligne 50 qui est aussi une ligne de rocade, et nous prévoyons de peut-être renforcer la ligne 40 qui elle aussi passe par le pont de Cheviré, et est une ligne qui est une ligne de franchissement nord-sud.

Donc, pour moi le pas est pris. Simplement on ne peut pas aller plus vite que la musique et il faut commencer par développer de l'existant tout en réfléchissant pour la suite. On ne va pas se dire: "On arrête de développer, on attend la suite, et peut-être que dans cinq ans ou dans dix ans effectivement..." On voit bien les échéances que vous avez évoquées avec les articles de presse qui renvoient à 10 ans plus tard toute nouvelle opération.

Je voudrais quand même vous dire que dans ce que vous proposez, par exemple utiliser un RER pour desservir l'est de l'agglomération, je ne suis pas sûr que ce ne soit pas un peu surdimensionné et surtout, il faudrait pour ça deux voies de chemin de fer que nous n'avons pas. Donc ça veut dire qu'il faut aussi viser l'efficacité des moyens utilisés, et c'est sans arrêt ce que vos collègues de la Région nous disent quand on leur demande des renforts de train, de TER par exemple, déjà dans un premier temps entre par exemple Savenay et Nantes, entre Ancenis et Nantes, entre Clisson et Nantes. Et donc à chaque fois, on nous dit : "Oui mais attention, il faut qu'ils soient vraiment bien pleins."

Et même quand ils sont pleins, on n'est pas forcément sûr d'avoir des renforts pour accueillir davantage de passagers. Je voulais vous dire aussi que le travail en commun, il ne date pas de maintenant. Il est engagé, il est engagé notamment avec nos collègues des intercommunalités voisines comme nous l'avons fait hier au Pôle métropolitain, mais je crois que pour être au courant des éléments, eh bien il faut juste être présent aux réunions quand on y est invité. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Simplement deux mots en complément de ce que Bertrand Affilé vient de rappeler. Le premier pour dire, Madame Garnier, que c'est en janvier 2017 que nous avons acté ici et que j'ai annoncé en effet la manière dont on entendait passer d'un réseau historique en étoile à un réseau à construire par maillage en toile d'araignée. Donc je salue la patience de Bertrand Affilé qui Conseil après Conseil use de pédagogie pour dire comment chacune des briques que nous sommes en train de poser vient servir ce projet et cette dimension.

Deuxièmement, puisque vous avez évoqué la question du RER, n'hésitez surtout pas à transmettre à vos collègues de la Région que plus d'allant et plus de moyens sur la mise en mouvement de cette étoile ferroviaire sera accueilli avec enthousiasme du côté de la Métropole.

Donc je crois que sur ce sujet, les démarches sont claires, elles sont engagées, elles se construisent étape après étape, et que ce que nos concitoyens attendent sur ces sujets, c'est que les choses puissent avancer concrètement plutôt que d'être dans cette forme, j'allais dire, à donner des leçons au Vice-Président et aux équipes qui sont au contraire particulièrement mobilisées sur ce sujet. Sur la question du RER, j'insiste : on pourrait en effet aller plus vite, la Métropole, elle, y est tout à fait prête.

Madame Garnier. »

M^{me} Garnier : « Oui, merci Madame la Présidente. Je ne vais pas revenir sur votre intervention, on pourra en reparler. Il y a un véritable enjeu sur le RER, je crois d'ailleurs que la Région par l'intermédiaire de son vice-président s'est montrée tout à fait favorable à l'étude de ces travaux en lien avec la Métropole.

Non, simplement je voulais dire à votre vice-président Monsieur Affilé que mon absence d'hier s'explique par des problèmes informatiques récurrents qui persistent malgré mes alertes, y compris un échange que j'ai eu avec Madame la Présidente la semaine dernière. Donc voilà, c'est bien gentil de renvoyer les uns et les autres à leurs absences. Effectivement, je n'étais pas présente hier et effectivement j'ai eu l'information très tard du fait de problèmes informatiques persistants ; et pourtant, je ne crois pas être élue d'hier au sein de notre assemblée. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Ce que je vous propose pour revenir au fond si vous le permettez, c'est que ce travail qui est engagé dans le cadre du Pôle métropolitain, qui me semble vraiment être une piste de travail extrêmement intéressante... Puisque, pour que tout le monde suive nos débats, y compris ceux qui nous écoutent, je ne voudrais pas qu'on les ait perdus en cours de route, ce à quoi fait référence Bertrand Affilé et ce à quoi fait référence à l'instant Laurence Garnier, c'est une réunion de travail qui s'est tenue hier, où Bertrand Affilé à ma demande a eu un temps de travail avec l'ensemble des vice-présidents des intercommunalités qui composent le Pôle Nantes-Saint-Nazaire pour dire sur les mobilités concrètement comment on travaille, dans une logique de partage et de coopération.

Donc je propose que le moment venu, Bertrand Affilé puisse nous faire le retour de ce travail engagé, parce que je crois qu'il y a là une démarche de fond tout à fait intéressante.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - autorise la SEMITAN à affermir les tranches optionnelles n°1, 2 et 3 (pour trois rames) du marché de renouvellement du système d'aide à l'exploitation tramway;

2 – fixe le nouveau montant de l'enveloppe financière prévisionnelle de cette opération qui passe de 6 330 146,67 € HT, soit 7 596 176 € TTC à 7 440 231,67 € HT soit 8 928 278 € TTC ;

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

07 – Transition énergétique - Périphérique nantais – Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDAGT) – Conventions programme et financement avec l'État et la Région Pays-de-la-Loire – Approbation

Exposé

Le périphérique de Nantes et ses voiries structurantes connexes font l'objet de la mise en place d'un schéma directeur d'agglomération de gestion de trafic (SDAGT). Le pilotage de ce projet, qui concerne des premières interventions envisagées à court et moyen termes, est assuré par les services de l'État (DIR Ouest), exploitant du périphérique nantais.

Des études pilotées par la DIR Ouest, ont permis de proposer un programme d'intervention qui a été validé, en comité de pilotage du périphérique (instance réunissant le Préfet et les représentants des collectivités concernées), le 24 septembre 2019.

Ce programme comprend des actions répondant à différents objectifs :

A – Des actions limitant la congestion autour du secteur de Cheviré et de l'accès à l'aéroport de Nantes-Atlantique : création de voies d'entrecroisement et d'aménagements de part et d'autre du périphérique de Nantes, entre les portes de Retz et d'Ar Mor ainsi que la possibilité d'une Voie Réservee Transports en Commun (VRTC) entre porte de Bouguenais et Porte de Grand Lieu,

B – Des actions en faveur des transports en commun : création d'une voie réservée au transport en commun sur l'A83 et poursuite des études d'opportunité d'une voie réservée similaire sur la RN137, pouvant permettre à terme l'ouverture d'une voie réservée également ouverte au covoiturage sur ces axes,

C – Des actions en faveur du développement de l'intermodalité : amélioration et homogénéisation du jalonnement de parkings relais depuis le périphérique,

D – Des actions en faveur de l'exploitation partenariale, de l'information à l'utilisateur et de la gestion de crise : établissement d'une stratégie commune d'information à l'utilisateur, amélioration des outils et plans de gestion de trafic lors des crises routières, ...

E – Des études d'évaluation des mesures mises en œuvre et de programmation des suites à mener

Le coût prévisionnel de l'ensemble de ces actions est estimé à 21,2 M€. Leur financement se répartit entre l'État, la Région Pays-de-la-Loire et Nantes Métropole, suivant les principes suivants :

- le financement est réparti à 50 % entre l'État et 50 % entre les deux collectivités,
- le financement du SDAGT est assuré par les conventions et contrat de financement suivants :
 - 11 M€ au titre de la convention de financement issue du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, du Contrat d'Avenir des pays de la Loire
 - 3,2 M€ sur la convention de financement du Schéma d'Evolution de l'Exploitation du Trafic de l'Agglomération Nantaise SEXTAN 2
 - 7 M€ sur la convention SEXTAN 3

L'engagement financier de Nantes Métropole se décline selon les modalités suivantes :

- Convention de financement issue du CPER, du Contrat d'Avenir des pays de la Loire pour un montant total de 11 millions d'euros ; la participation financière de Nantes Métropole représente 37,5 %, soit 4,125M€,
- Convention Sextan 2 du 31 janvier 2011 pour un montant total de 14M€ : la participation financière de Nantes Métropole représente 25%, soit 3,5M€. Le reliquat de 3,2 M€ de cette

opération, soit 0,8M€ à la charge de Nantes Métropole, correspondant à des opérations initialement validées mais non réalisées, est affectée au financement du SDAGT.

- Convention Sextan 3 pour un montant total de 7 M€ : la participation financière de Nantes Métropole représente 34,64 % soit 2,425 M€.

>>> Plan de financement définitif : CPER/ contrat d'avenir + Sextan 3 +Sextan 2, pour un montant total de 21,2 M€

	Montants M€ TTC	Etat (50%)	Région		Nantes Métropole	
Sextan 2	3,2	1,6	0,8	(25%)	0,8	(25%)
CPER	11	5,5	1,375	(12,5%)	4,125	(37,5%)
Sextan 3 – VRTC A83	4,3	2,15	1,075	(25%)	1,075	(25%)
Sextan 3 – autre	2,7	1,35	--	--	1,35	(50%)
Total	21,2	10,6	3,250	--	7,350	--

M. Affilé : « Par rapport aux réflexions que nous avons eues hier en préambule, un des points communs entre l'ensemble des élus qui étaient présents et notamment les VP aux mobilités, c'était de dire que nous ne devons pas travailler uniquement à l'intérieur du Pôle métropolitain, mais avoir une approche à 360 degrés et travailler avec l'ensemble des collègues et des collectivités de l'aire urbaine de Nantes et de l'aire urbaine de Saint-Nazaire, et avec notamment les nouveaux bassins de mobilité que la Région nous proposera je crois d'ici quelques semaines.

Donc la délibération suivante porte sur le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic, plus connu sous le doux nom de SDAGT. Donc de quoi s'agit-il ? Il s'agit d'un programme qui est piloté par la Direction interrégionale des routes de l'Ouest, un programme d'intervention qui vise à l'amélioration du périphérique, tout simplement en réduisant ou en essayant de réduire la congestion autour d'un certain nombre de secteurs – donc on vous parle du secteur de Cheviré, de l'ex-aéroport de Nantes Atlantique. Il s'agit également de mettre en œuvre des actions en faveur des transports en commun, et ça c'est relativement nouveau, des actions également en faveur de l'intermodalité avec l'amélioration du signalisation et du jalonnement des parkings relais depuis le périphérique notamment, ce qui est nécessaire lorsque nos parkings relais sont de plus en plus installés aux portes du périphérique, donc pour qu'ils puissent servir, encore faut-il qu'ils soient installés en amont sur le périphérique, et pas que les conducteurs d'automobile les découvrent au dernier moment. Et puis des études d'évaluation sur les mesures qui ont été mises en œuvre.

Donc ici, il y a déjà eu un certain nombre de réalisations comme par exemple les voies d'entrecroisement sur le pont de Cheviré, entre la porte de l'Estuaire et la porte de Bouguenais, la voie auxiliaire d'entrecroisement entre la porte de Rennes et la porte d'Orvault. Donc ça, ce sont des réalisations. Les feux de signalisation, les feux qui retiennent les flux de voitures sur les bretelles quand il y a des congestions pour éviter de congestionner encore davantage, et qui passent au feu vert lorsqu'il y a la place de pouvoir accueillir les voitures, donc tout ça ce sont des actions qui ont déjà été réalisées.

Et puis il y a des nouvelles actions qui vont être proposées, donc je crois qu'elles vous sont affichées sur l'écran, des actions de création de voies d'entrecroisement de part et d'autre de Cheviré, et notamment entre la porte de Retz et la porte d'Armor, et puis la possibilité de création d'une voie réservée de transports en commun entre la porte de Bouguenais et la porte de Grand-Lieu. Et vous voyez tout de suite l'intérêt : c'est que de la route de Pornic jusqu'à la porte de Grand-Lieu, nous pourrions faire circuler des transports en commun sur la bande arrêt d'urgence, sur l'emplacement de la bande arrêt d'urgence aujourd'hui.

Également la création d'une voie réservée aux transports en commun sur l'autoroute 83: ce sont essentiellement ici des cars régionaux qui pourraient l'utiliser mais c'est parfaitement intéressant d'avoir cette voie réservée aux transports en commun et une étude d'opportunité d'une voie similaire sur la route nationale 137. Je dois vous dire que nous travaillons nous-mêmes sur la même chose, sur la route de la Prairie-de-Mauves, et avec le Département sur la route de Pornic.

Également un certain nombre de mesures très concrètes. Au semestre prochain, première moitié de l'année 2021 la réalisation d'une bretelle de *shunt* de la porte d'Armor quand on vient du périphérique extérieur, de Rennes, et qu'on veut aller sur la RN444, on recréera cette bretelle de *shunt* qui permet d'éviter de passer par la porte d'Armor et de venir encombrer le rond-point.

Et je vous ai parlé des voies d'entrecroisement de la porte de l'Estuaire et la porte de Saint-Herblain, eh bien ça devrait également se faire en étude en 2021, avec des travaux en 2023.

Je crois que vous ai à peu près tout dit pour les opérations. Il me reste à vous parler un petit peu maintenant de ce que ça représente en termes d'engagement pour nous. Donc l'ensemble de ces actions est estimé à 21,2 millions d'euros et leur financement est réparti entre l'État, la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole. Donc 50 % pour l'État, 50 % pour les collectivités et on a 11 millions qui sont financés au titre de la convention de financement issue du Contrat de Plan État Région 2015-2020, 3,2 millions sur la convention de financement du Schéma d'Évolution de l'Exploitation du Trafic de l'Agglomération Nantaise, en fait ce que l'on appelle le SEXTAN, c'est 3,2 millions qui restaient à utiliser, et puis 7 millions sur la convention SEXTAN 3 qui correspond à la nouvelle mise en œuvre de ce SDAGT pour la partie qui vous est proposée ici.

Donc on vous propose d'approuver ce cadre conventionnel avec une participation financière de Nantes Métropole de 7 350 000 euros, ainsi que la convention de financement issue du CPER et celle issue du SEXTAN numéro 3. »

M^{me} la Présidente : « Merci. »

M. Affilé : « J'ai peut-être quelques éléments qui étaient demandés. En fait, très simplement sur cette délibération, on m'avait demandé la carte donc on a essayé de la montrer, en fait c'est beaucoup de petites améliorations, et il y en aura même des plus importantes puisqu'il y a aussi en préfiguration un travail sur le pont de Bellevue, c'est vraiment à l'est de l'agglomération, avec la même logique dès le début d'anticiper la possibilité de passage de transports en commun comme on l'a sur le pont de Cheviré, et comment on va essayer de le développer évidemment avec la création de ces voies réservées pour le transport en commun. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Laurent Turquois. »

M. Turquois : « Merci Madame la Présidente. Une question, Bertrand : est-ce que l'extension de l'utilisation des bandes arrêt d'urgence par les transports en commun est envisagée sur d'autres portions du périphérique ?

Il n'y a pas de polémique stérile mais simplement un constat, c'est que chaque jour nos collectivités, en tout cas celles qui sont en proximité de Nantes, sont traversées par des automobilistes qui à juste titre n'ont pas d'autre solution, malgré tous les efforts que nous faisons pour développer des mobilités douces sur nos collectivités, et qui provoquent des bouchons incessants.

L'idée qui nous est proposée aujourd'hui est intéressante, et peut-être que justement elle pourrait répondre à cette polémique entre étoile et toile d'araignée pour favoriser l'utilisation, pour celles et ceux qui le pourraient, des transports en commun. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, une petite réponse. Très clairement ce qu'on voit ici, ce qui va être réalisé en 2021, 2022, 2023, c'est des éléments qui étaient à l'état vraiment de projet, d'étude en 2015, 2016, quand on a fait la concertation pour une partie de l'aménagement du périphérique.

Donc ça veut dire qu'il y a toujours un laps de temps pour passer de : "on retient l'idée" à "on fait les études opérationnelles, techniques, pour savoir comment on peut faire, si c'est faisable", et puis effectivement la réalisation concrète. Donc les services de la DIRO ont d'abord attaqué le point qui leur semblait le plus problématique, qui était Cheviré. D'abord une voie d'entrecroisement d'un côté, une voie d'entrecroisement de l'autre. Ensuite c'était porte de Rennes et porte d'Orvault. Donc ça, ça y est, c'est fait.

Là, l'idée c'est de faire de porte à porte juste avant le pont de Cheviré et ensuite, je crois qu'il y a une possibilité de continuer à travailler sur le reste. Quand je disais que sur l'horizon, la fin de la décennie, il y a un travail sur le pont de Bellevue, ça veut dire évidemment comment on va arriver au pont de Bellevue et comment on peut améliorer notre circulation.

Donc oui, bien sûr, Laurent, je serai le porte-parole de tous les élus pour essayer de faire en sorte qu'on optimise parce que c'est vraiment ça la question : qu'on optimise ce qui est déjà artificialisé pour faire passer des voitures plutôt que de créer par exemple un périphérique supplémentaire. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – approuve le cadre conventionnel de mise en œuvre du Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDAGT) du périphérique nantais avec une participation financière de Nantes Métropole d'un montant de 7,350 M€ TTC

2 – approuve la convention de financement issue du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, du Contrat d'Avenir des Pays de la Loire

3 - approuve la convention de financement du Schéma d'Evolution de l'Exploitation du Trafic de l'Agglomération nantaise SEXTAN 3

4 – autorise Madame la Présidente de Nantes Métropole à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération, y compris de solliciter des co-financements notamment auprès du Département de Loire Atlantique.

Direction générale déléguée à la cohérence territoriale
Département déplacements
Direction des investissements et de la circulation

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

08 – LA CHAPELLE-SUR-ERDRE – NANTES – A11 - Périphérique nantais – Projet d'aménagement de la Porte de Gesvres – Avis de Nantes Métropole dans le cadre de l'enquête publique unique

Exposé

L'échangeur de la porte de Gesvres se situe à l'intersection de deux infrastructures du réseau routier national, le périphérique nantais et l'autoroute A11. Il assure ainsi la continuité entre le périphérique Nord et le périphérique Est.

Au niveau de cet échangeur, le périphérique est réduit à une seule voie par sens de circulation, au niveau des bretelles de liaison entre le périphérique Est (RN844) et le périphérique Nord (A844).

Cette réduction ponctuelle de capacité du périphérique est source de congestions régulières sur la partie nord du périphérique ; elle peut générer des comportements d'évitement par le réseau local et pose des problèmes de sécurité routière (le secteur de l'échangeur constitue l'une des 3 zones d'accumulation des accidents corporels sur le périphérique nantais).

En 2013, l'État a confié à Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A11, les études techniques de l'aménagement de la porte de Gesvres, jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Ce projet consiste à assurer la continuité à 2X2 voies du périphérique. La concertation publique s'est déroulée du 03 avril au 07 mai 2015.

Le financement de l'opération a fait l'objet d'une convention signée entre Cofiroute et Nantes Métropole, en date du 13 mars 2019. La participation financière de Nantes Métropole est répartie à parts égales avec le Département de Loire Atlantique et la Région Pays-de-la-Loire, via des conventionnements autres.

L'arrêté préfectoral du 30 juillet 2020 a prescrit, sur les communes de Nantes et de La Chapelle-sur-Erdre, une enquête publique unique préalable à :

- l'autorisation environnementale unique (AEU) au titre de l'article L181-1 du code de l'environnement,
- la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet,
- la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération envisagée.

Elle s'est déroulée du jeudi 20 août au mercredi 30 septembre 2020.

Conformément aux dispositions de l'article R181-38 du code de l'environnement, le conseil métropolitain est invité à émettre un avis sur le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur son territoire.

Par ailleurs, Nantes Métropole a consulté toutes les communes de l'agglomération pour établir son avis, objet de la présente délibération.

Le « PDU 2018-2027, perspectives 2030 » de Nantes Métropole, approuvé en décembre 2018, rappelle l'attention et l'intérêt de la Métropole pour le périphérique, infrastructure majeure pour le fonctionnement des déplacements de l'agglomération, en complémentarité avec les autres modes, et son souhait d'améliorer de façon continue son fonctionnement.

Nantes Métropole a donné en 2016 un avis favorable au parti d'aménagement du périphérique, afin notamment :

- de limiter l'augmentation de sa saturation, liée à l'évolution de la démographie et de l'évolution des comportements de mobilité (prise en compte des objectifs de parts modales du PDU),
- de garantir des conditions de sécurité optimale des usagers.

Le projet d'aménagement de la porte de Gesvres s'inscrit dans cette même perspective, et permet d'assurer une véritable continuité à 2x2 voies du périphérique nantais. Il viendra compléter l'aménagement récent du périphérique nord entre les portes d'Orvault et de Rennes: ces aménagements permettent de limiter les flux de circulation sur le réseau métropolitain, et facilitent l'utilisation du périphérique en contournement de la métropole et en rabattement vers les P+R et le réseau structurant de transports collectifs, ils sont également une opportunité pour créer des aménagements en faveur des modes doux et des transports en commun.

D'autre part, le projet a évolué de manière favorable depuis la concertation préalable de 2015, en limitant les emprises du projet et les impacts environnementaux (notamment sur l'exploitation agricole de l'angle Chailloux, située au nord de l'échangeur).

Pour ces différentes raisons, Nantes Métropole émet un avis favorable au projet d'aménagement de la porte de Gesvres :

Nantes Métropole demande toutefois que plusieurs mesures soient prises en compte dans le cadre du projet :

Mesure 1 : éviter la démolition/ reconstruction de l'ouvrage de la route de la Chapelle-sur-Erdre

L'opportunité de procéder à la démolition/reconstruction du pont de la route de la Chapelle-sur-Erdre interroge tant ses conséquences sont lourdes sur les déplacements entre l'extérieur et l'intérieur du périphérique, en particulier pour les habitants de la Chapelle-sur-Erdre et les lycéens de la commune rattachés au lycée Monge. Il paraît donc légitime de demander à Cofiroute d'étudier la possibilité de maintenir ce pont dans le cadre du projet d'aménagement de la porte de Gesvres, et de préciser les conditions de ce maintien.

Quelle que soit la solution retenue, le projet devra prévoir la création d'une voie de franchissement de l'A11 pour les modes actifs, en cohérence avec l'aménagement d'un axe cyclable prévu par Nantes Métropole sur la route de la Chapelle-sur-Erdre.

Mesure 2 : optimiser les délais des travaux et éviter la concomitance de fermeture de la route de la Chapelle et de la bretelle A11 vers périphérique Est

Le chantier va nécessiter la fermeture de 2 voies de circulation, sur des durées significatives:

- la démolition/ reconstruction de l'ouvrage de la route de la Chapelle-sur-Erdre nécessitera la fermeture de cet axe pendant 14 mois,
- la construction de la nouvelle bretelle A11 (en provenance d'Angers) vers périphérique Est nécessitera la fermeture de la bretelle existante pendant 18 mois.

La fermeture de ces voies aura un impact significatif sur l'accès au nord de l'agglomération.

C'est pourquoi Nantes Métropole demande que Cofiroute prenne les dispositions nécessaires pour que les temps de fermeture de la route de la Chapelle-sur-Erdre, et de la bretelle A11=> périphérique Est, soient réduits, et que ces fermetures ne soient pas concomitantes.

Mesure 3 : instaurer la gratuité du péage de Vieilleville, itinéraire de substitution à la fermeture de la bretelle A11/ périphérique Est

La fermeture de cette bretelle aura inévitablement des conséquences lourdes sur la circulation sur les voies métropolitaines du secteur. Dans ces conditions, Nantes Métropole demande que Cofiroute prenne toutes les mesures possibles contribuant à limiter ces impacts: ainsi, pendant cette phase de travaux, la gratuité du péage de Vieilleville inciterait fortement les usagers en provenance du Nord Est de l'agglomération (Carquefou, et territoires voisins) à emprunter l'itinéraire alternatif existant par l'A811 et la route de Paris, pour rejoindre le périphérique Est.

Mesure 4 : adapter le réseau des transports en commun (y compris navette fluviale), et aménagements en faveur des transports en commun

L'objectif est double : d'une part assurer le maintien dans de bonnes conditions des lignes existantes dont l'itinéraire sera dévié pendant certaines phases de travaux, et d'autre part, inciter au report modal pour soulager les conditions de circulation sur ce secteur.

Nantes Métropole demande que Cofiroute prenne à sa charge le financement des déviations et services à la demande, rendus nécessaires par la fermeture de la route de la Chapelle-sur-Erdre, en renforçant le niveau d'offre existant.

Par ailleurs, Nantes Métropole demande que Cofiroute prenne toutes les mesures nécessaires incitant au report modal, pendant la durée du chantier et après sa mise en service, en cohérence avec l'aménagement par Nantes Métropole de couloirs sur le boulevard Becquerel. Ces aménagements bénéficieront aux L86 et L96, ainsi qu'à la ligne E5 en provenance de Carquefou vers Petit Port

- il s'agit de la création de voies réservées aux transports en commun sur l'A11 dans les 2 sens de circulation, qui devront être mises en place dès la phase de travaux, et dont la pérennisation doit être confirmée (demande de Nantes Métropole au Ministère en charge des Transports en date du 19 juin 2020).

Mesure 5 : réaliser des aménagements en faveur des vélos, et protéger les quartiers riverains d'un fort report de trafic

Comme pour les transports en commun, le maintien ou la création d'aménagements incitant à l'usage du vélo pour des usagers en provenance de l'extérieur du périphérique est indispensable. Cela doit permettre d'offrir aux usagers une alternative performante, et contribuera également à soulager les conditions de circulation dans le secteur. Nantes Métropole demande que Cofiroute étudie la mise en place de nouveaux aménagements cyclables, ou le confortement d'aménagements existants, sur les principales liaisons identifiées : Orvault/ Nantes, La-Chapelle-sur-Erdre/ Nantes, Carquefou/ Nantes.

En complément, des mesures et aménagements permettant de limiter les itinéraires de shunt à l'intérieur des quartiers devront être prévues par Cofiroute.

Mesure 6 : accompagner les acteurs économiques du secteur

Certaines entreprises, en particulier celles situées le long de la route de la Chapelle-sur-Erdre, seront directement impactées compte tenu de la fermeture de la voie. Cofiroute devra prendre toutes les mesures nécessaires (maintien d'une accessibilité minimale, compensations financières,...) pour les accompagner pendant ces phases contraintes.

Mesure 7 : réaliser des compensations environnementales

Suite à la concertation préalable de 2015, le projet a été rendu plus compact, ce qui a permis de réduire son impact sur le golf, les zones humides et une exploitation agricole.

Par ailleurs, La Chapelle-sur-Erdre et Nantes Métropole ont travaillé ensemble sur la compensation des arbres supprimés suite au déplacement de la ligne Haute Tension de RTE. Cofiroute prendra en charge les plantations de compensation, sur des terrains mis à disposition par les communes.

Nantes Métropole s'assurera de la tenue de ces engagements.

M. Affilé : « La délibération suivante concerne l'aménagement de la porte de Gesvres, qui est un dossier majeur pour notre agglomération. Pourquoi? Vous me direz si je me suis trompé, mais j'ai cru comprendre dans les interventions des uns et des autres que l'objectif, c'était de partager en zone urbaine, quelle que soit la zone urbaine, l'espace public de façon plus équitable entre la voiture qu'on ne souhaite pas complètement chasser mais dont on veut réduire l'emprise, et les modes actifs, la marche à pied, les déplacements à vélo.

Donc ça, ça veut dire que si on veut y arriver, il faut faire en sorte qu'il y ait moins de voitures qui circulent dans nos quartiers, sinon on n'arrivera pas à faciliter cet usage de l'espace public pour des modes de déplacement alternatifs. Et si on veut notamment dans les quartiers, autour du périphérique, faire baisser les flux de voitures et les flux de *shunt*, il faut optimiser l'usage du périphérique. On n'a pas le choix, il faut le rendre plus efficace.

Pour le rendre plus efficace, il y a un des éléments que j'ai évoqués, qui était effectivement l'amélioration de l'utilisation des emprises existantes parce que lorsqu'on a des bandes arrêt d'urgence larges et lorsqu'on a des voies qui sont quand même parfois assez larges aussi, le fait de redessiner l'ensemble permet d'avoir des petites bandes d'arrêt d'urgence et d'avoir trois voies qui permettent de faire circuler trois files de voitures, de transports en commun, de camions, etc.

Ces véhicules-là ne se retrouvent pas sur les quartiers environnants. Ça, c'est extrêmement important pour que le périphérique puisse vraiment jouer son rôle de circulation d'un point à un autre de notre agglomération, de la périphérie de l'agglomération, ou tout simplement les gens qui doivent traverser notre agglomération, pour qu'ils ne soient pas incités à passer par le cœur d'agglomération ou autour du cœur d'agglomération, mais plutôt de prendre le périphérique.

Sur ce secteur de la porte de Gesvres, on est à une intersection entre les deux réseaux routiers nationaux, le périphérique, et l'autoroute A11. Pour nous, ce nœud-là est extrêmement important parce que c'est la continuité entre le périphérique nord et le périphérique est.

Vous connaissez je pense à peu près tous le secteur. En fait, le périphérique se réduit à une voie de circulation et donc avec une voie de circulation on a cette réduction de capacité ponctuelle qui a plusieurs effets. D'abord le premier des effets, c'est la congestion régulière, quotidienne, et même parfois plusieurs fois par jour sur ce secteur. Qu'est-ce qui se passe, du coup ? Deuxième effet : pour éviter la congestion, les usagers sortent du périphérique pour éviter la porte de Gesvres. Et donc on a un report de trafic sur le réseau métropolitain environnant, voire même sur les dessertes de quartiers tout simplement, que ce soit à La Chapelle, que ce soit sur Nantes Nord, voire même un petit peu plus loin.

Et puis troisième élément, c'est aussi un des points chauds en matière de sécurité routière sur le périphérique, tout simplement parce que si vous connaissez bien les lieux, il faut se mettre sur la file de gauche pour pouvoir partir vers le périphérique nord. Quand vous n'êtes pas nantais, vous ne connaissez pas, vous êtes sur la file de droite, au dernier moment on vous dit qu'il faut aller à gauche; eh bien assez régulièrement il y a des accidents qui ne sont pas des accidents forcément très graves mais qui sont des accidents qui provoquent encore congestion sur congestion.

Depuis 2013, l'État a confié à Cofiroute qui est le concessionnaire de l'autoroute, des études techniques pour aménager cette porte de Gesvres, jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Le projet, c'est assez simple : c'est de maintenir le périphérique en deux fois deux voies. La concertation s'est déroulée du 3 avril au 7 mai 2015. Il y a eu une déclaration de principe avec un partage des financements entre l'État, via Cofiroute particulièrement ou qui a renoncé à un certain nombre de recettes au profit de Cofiroute, qui va prendre en charge, Nantes Métropole, et puis nous avons ensuite passé une convention avec le Département et la Région qui ont convenu tous deux qu'il était nécessaire qu'ils participent puisque les voies qui alimentent le périphérique sont des voies qui sont d'intérêt départemental ou régional.

Il y a eu tout un ensemble de procédures et ça s'est terminé par une enquête publique qui s'est déroulée du jeudi 20 août au mercredi 30 septembre. Donc nous sommes invités à émettre un avis sur le projet et pour émettre cet avis, nous avons consulté les communes de l'agglomération.

Je dois vous dire que notre PDU, notre Plan de Déplacements Urbains attribue au périphérique optimisé un rôle important pour limiter les flux de voitures dans le centre de notre agglomération. Donc ce n'est pas une nouveauté : c'est quelque chose qu'on a déjà anticipé et travaillé.

Nous avons ici comme objectif d'avoir une véritable continuité deux fois deux voies du périphérique pour éviter les congestions, les accidents, etc., pour que le périphérique soit, j'allais dire, plus facile à utiliser et que les voitures se retrouvent moins sur notre cœur d'agglomération.

Nous avons depuis 2015 obtenu un certain nombre de modifications du projet qui font que notamment son emprise sur une exploitation agricole qui se situe au nord de l'échangeur soit réduite. Et donc nous vous proposons d'émettre un avis favorable pour ce projet d'aménagement de la porte de Gesvres, mais assorti d'un certain nombre de demandes.

Première mesure demandée : éviter la démolition et reconstruction de l'ouvrage de la porte de la route de La Chapelle-sur-Erdre. Pourquoi ? Parce que dans le projet porte de Gesvres, un petit peu avant, on a effectivement le pont qui passe au-dessus du périphérique, qui est le pont de la route de La Chapelle je crois, et dans le projet, il est prévu de démolir ce pont. Donc nous demandons à Cofiroute de nous expliquer exactement pourquoi on ne peut pas faire autrement. Parce que notamment pour améliorer les déplacements à vélo, on pourrait avoir un système de passerelle en encorbellement qui permettrait par exemple de pouvoir assurer une continuité cyclable. Donc il faut que ce soit au-delà de ça, si on doit démolir ce pont.

Deuxième demande importante : d'éviter la concomitance de la fermeture de la route de La Chapelle et de la bretelle qui part vers le périphérique est. Parce que là, plus rien ne passera et il faut donc que la circulation puisse continuer à passer, notamment la circulation des transports en commun et aussi la circulation des véhicules qui doivent le faire.

Troisième mesure : nous demandons, donc ça c'est après débat à l'intérieur de la Commission mobilité, nous demandons à Cofiroute d'installer la gratuité du péage du Vieilleville, pourquoi ? Parce que cet itinéraire nous permettra d'avoir un itinéraire de substitution suite à la fermeture de la bretelle A11 périphérique est. Si on continue de le rendre payant, ou si on le garde payant, il est très clair que les habitants ne le prendront pas. Alors, on nous dit : "Ce ne sont que quelques habitants qui viennent du sud-est de l'agglomération." Moi, je pense que c'est beaucoup plus que ça, quand les habitants de l'est de l'agglomération vont se rendre compte qu'ils peuvent effectivement continuer à rouler sur le périphérique en utilisant cet itinéraire de délestage.

Et puis nous avons une quatrième – il y en a encore quelques-unes, je suis désolé – : adapter le réseau de transports en commun et aménager et réaliser des aménagements de transports en commun, notamment l'utilisation de lignes qui pourraient être sur l'autoroute A11. Donc on ferait passer des bus sur l'autoroute A11, sur des voies réservées aux transports en commun et ça, ça nous permettrait par exemple d'avoir un itinéraire dévié mais optimisé pour les lignes 86 et 96 qui desservent La Chapelle-sur-Erdre et la ligne E5 qui vient de Carquefou et qui va jusqu'au Petit Port.

Et donc du coup, on arrive ici : vous voyez, c'est à la fois solliciter un financement par Cofiroute des services supplémentaires notamment parce que ce sera plus long et qu'il y aura davantage de kilomètres parcourus, mais aussi des aménagements. C'est la prise en charge des deux.

Nous avons ensuite la cinquième mesure qui est la réalisation d'aménagements en faveur des vélos et pour protéger les quartiers riverains des reports de trafic. Donc là, nous avons un certain nombre de propositions et d'ailleurs, je vous en avais parlé je crois au Conseil du mois de juillet –, certaines d'entre elles qui représentent un budget de 5 500 000 euros vont commencer à pouvoir se mettre en œuvre. Il y en a que nous prenons en charge, mais il y en a qui vont être ensuite payées en partie par Cofiroute.

Et puis, mesure 6 : accompagner les acteurs économiques du secteur. Inutile de vous dire que la fermeture de la route de La Chapelle par exemple, ainsi que de la bretelle d'accès au périphérique par l'A11, va sans doute compliquer la vie d'un certain nombre d'acteurs économiques.

Et enfin, dernière mesure : la réalisation des compensations environnementales et sur ce point, Cofiroute est complètement d'accord pour le faire. Je dois vous dire que pour l'ensemble des autres mesures, il devra y avoir... Il y a des accords de principe, mais sur la négociation et les montants, il reste sans doute beaucoup à faire pour que Cofiroute prenne à sa charge le plus de ces dépenses nouvelles et que ce ne soit pas que la Métropole qui les assume. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Fabrice Roussel. »

M. Roussel : « Oui, Madame la Présidente, mes chers collègues, quelques mots pour vous dire qu'évidemment au niveau de La Chapelle-sur-Erdre c'est un dossier que nous suivons depuis plus de cinq ans comme le rappelait Bertrand, depuis la concertation ; que depuis ce temps-là nous avons été toujours soucieux que ce projet ait le moins d'impact environnemental et qu'il soit dimensionné par rapport aux objectifs qui étaient fixés.

Ce projet a quelques années. Nous regrettons qu'il ne prenne pas en compte certaines évolutions de politiques publiques. On a abordé dans la précédente délibération la question de voies réservées aux transports en commun. Je pense que ça aurait été une réflexion intéressante à ce niveau-là, même si, Bertrand l'a dit, nous aurons l'occasion de l'expérimenter sur l'autoroute A11.

Vous le savez : ce projet suscite, voilà, de vives inquiétudes par rapport à sa dimension et sa durée puisqu'au-delà du sujet précis que je vais évoquer dans quelques instants, c'est une durée de travaux de près de trois ans qui est envisagée.

Et donc je veux remercier à la fois le Vice-Président mais aussi les services de Nantes Métropole d'avoir pu prendre en considération les observations, les réserves que nous avons pu émettre, et notamment le fait de ne pas supprimer ce fameux pont entre la route de La Chapelle à Nantes et la route de Nantes à la Chapelle-sur-Erdre, puisque ce pont est effectivement important dans la liaison entre nos deux villes pour les automobilistes, les cyclistes, tu l'as rappelé, mais aussi les nombreux lycéens qui sont sectorisés sur les lycées au nord de Nantes. C'est pour ça que sur ce point-là notamment, nous demandons une revisite du projet puisque nous sommes parfois, sous ce pont, dans le projet actuel, à quatre voire trois voies. Et donc nous pensons que sans obérer les objectifs du projet actuel, nous pouvons réduire ce nombre de voies.

Moi, j'insiste également sur le fait que nous avons besoin d'avoir une vision globale sur les offres alternatives et assez larges sur le territoire. C'est pour ça qu'il est porté notamment la gratuité du péage, puisqu'il y a forcément le sujet de la fermeture de certaines voies, même si nous sommes évidemment mobilisés pour les éviter, éviter aussi la concomitance, ç'a été dit, et il y a encore du travail à faire avec une période de travaux, on l'a vu vécu sur la porte d'Orvault et la porte de Rennes. On sait les gênes que ça peut occasionner de manière globale, et c'est pour ça que nous avons besoin de cette vision plus large pour offrir des alternatives, sur un secteur qui va au-delà de nos communes.

Voilà ce que je souhaitais exprimer sur ce dossier, Madame la Présidente. »

M^{me} la Présidente : « Merci. J'ai plusieurs demandes d'interventions. Véronique Dubettier-Grenier. »

M^{me} Dubettier-Grenier : « Merci Madame la Présidente. Mes chers collègues, bien évidemment mes collègues et moi-même, élus carquefoliens, sommes tout à fait favorables à ce projet d'aménagement de la porte de Gesvres. En effet, depuis des années les habitants du secteur nord-est de l'agglomération subissent la congestion du périphérique, notamment lors des trajets pendulaires, lorsqu'ils veulent se rendre à l'ouest de la métropole et inversement.

Le lancement de cette étude offre de belles perspectives puisque ces travaux devraient entraîner une nette amélioration dans la fluidité du trafic, comme les automobilistes ont pu s'en rendre compte avec les travaux réalisés récemment sur la porte d'Orvault, mais aussi pour renforcer la sécurité des agents d'exploitation et des automobilistes. Les aménagements prévus dans ce cadre sont donc tout à fait pertinents et très attendus.

Néanmoins, ça a été souligné, ces travaux auront nécessairement des conséquences sur la circulation au niveau des communes du cadran nord-est de l'agglomération. Alors, il nous est présenté un certain nombre de mesures d'accompagnement mais elles ne semblent pas à la hauteur des enjeux de ce chantier qui va durer, ça a été rappelé, près de trois ans. Cela concerne notamment la question du péage de Vieilleville et la proposition d'étendre l'utilisation de l'abonnement Ulys 30.

Nous souhaitons que cette mesure soit élargie et que la gratuité du péage soit instaurée pendant la durée des travaux. C'est le sens de la contribution que les quatre communes du canton de Carquefou ont d'ailleurs déposée auprès de la Commission d'enquête. Je veux d'ailleurs remercier mes trois collègues maires pour cette initiative partagée qui montre que les frontières communales ou politiques n'empêchent pas de s'unir pour défendre l'intérêt des habitants de nos communes. Il aurait été peut-être aussi intéressant, cher Fabrice, que vous puissiez vous associer aussi à ce dépôt commun.

Je vous le disais : la proposition actuelle ne permet pas de limiter le risque de congestion du centre-ville de nos communes du fait de la nécessaire adaptation des automobilistes qui prennent d'habitude les portions de voies qui sont recoupées. Nos communes sont déjà largement saturées aux heures de pointe. Il est évident qu'il ne conviendrait pas d'en rajouter, sous peine d'asphyxie.

Enfin, pour se projeter dans l'avenir, cette mesure de gratuité de péage, vous savez que c'est un sujet récurrent pour les élus carquefoliens depuis plus d'une vingtaine d'années, permettrait d'appréhender en réel les effets sur le flux de circulation de la fin de la concession, normalement en 2031. Ça a été relevé.

Un autre point concernant plus spécifiquement Carquefou : les mesures d'accompagnement concernant les transports en commun prévoient le renforcement de la ligne E5 avec la participation de Cofiroute et la réalisation de deux voies réservées aux transports en commun provisoires sur l'A11.

En tant qu'élue carquefolienne, nous sommes très favorable à ces propositions. Nous serons d'ailleurs très attentive à ce que ces engagements se concrétisent réellement et apportent un véritable coup d'accélérateur sur le développement de solutions de transport en commun performantes et pérennes sur le secteur.

Ainsi, nous souhaiterions, Madame la Présidente, avoir accès au bilan du renforcement de la ligne E5 et ainsi décider ensemble de pérenniser cette mesure afin de répondre aux attentes des habitants. Ces résultats seront à corréliser avec les études sur la réalisation définitive des deux VRTC. Nous souhaitons bien évidemment être associés à ce projet qui sera une réelle plus-value pour les usagers des transports en commun, qui pourraient rejoindre ainsi plus facilement le réseau armature de tramway au niveau de Reuteur-Schmitt.

Vous le voyez : fluidifier le trafic automobile, faire en sorte aussi que les transports en commun puissent se développer avec une connexion mais aussi, et ça a été un sujet des échanges préparés auparavant au sein de cette assemblée, les modes de déplacement doux, actifs, à savoir piétons, vélos.

Je vous rappelle que depuis 2018, une expérimentation de franchissement par l'Erdre pour piétons et cyclistes a été mise en place entre les pontons de Gachet et de la Grimaudière, puis celui de Port-Jean sur Carquefou, sur la période estivale.

Ce projet a été initié par l'AFUL de Carquefou, avec le soutien des associations des réseaux d'entreprises de La Chapelle mais aussi de Carquefou, de Place au vélo, des Amis de l'Erdre et puis bien sûr des communes de Carquefou et de La Chapelle.

Alors, ces résultats sont très encourageants, même si pour l'instant, il faut le reconnaître, les passages sont essentiellement liés à des déplacements loisirs. Pourtant, nombre de salariés travaillent de part et d'autre de l'Erdre et n'ont pas d'autre choix pour le moment que de venir en voiture, par l'autoroute A11 avec des embouteillages importants aux heures de pointe.

Le franchissement de l'Erdre est à mon sens un enjeu majeur de l'aménagement de ce territoire du nord de l'agglomération. Pour en revenir à cette expérimentation, conduite et portée par l'AFUL Chantrerie, elle arrive malheureusement à son terme. Je vous le disais : l'aménagement de la porte de Gesvres est une véritable opportunité pour poursuivre le projet de franchissement en proposant aux actifs une solution de déplacement en mode doux pendant la durée des travaux. Ne pourrait-on pas imaginer, Madame la Présidente, une pérennisation du franchissement de l'Erdre en bateau à plus large échelle et bien sûr en sollicitant le soutien de Cofiroute ? Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Juste un mot pour vous dire que votre demande d'avoir accès aux études pour le renforcement de la ligne E5, c'est tout à fait d'accord sur le principe, et avec Bertrand Affilé on propose que ça puisse être fait avec l'ensemble des communes concernées, naturellement. »

M^{me} Dubettier-Grenier : « Je vous remercie, Madame la Présidente. »

M^{me} la Présidente : « Erwan Bouvais. »

M. Bouvais : « Merci Madame la Présidente. Je soutiens le principe d'aménagement visant à fluidifier la circulation à la jonction du périphérique est avec l'autoroute A11 périphérique nord. Mais je souhaite faire observer que les politiques publiques ont fortement évolué depuis 2015, date de la précédente concertation sur le projet de modification de la porte de Gesvres.

Au niveau national et international, par exemple, il y a eu quand même la signature de l'accord de Paris lors de la COP 21 en 2015, et la Loi énergie climat de 2019. Cela implique un objectif fort: diminuer par six nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport à 1990. N'oublions pas que l'enjeu des transports sur le dérèglement climatique est très important: 38 % des émissions sont liées aux transports. Au niveau local, le Plan de Déplacements Urbains s'inscrit dans cette perspective. L'objectif de ce dernier est de passer la part modale des transports en véhicule motorisé de 43% en 2018 à 27 % d'ici 2030.

Le projet de modification de la porte de Gesvres tel qu'il nous est proposé aujourd'hui ne prend pas en compte toutes ces évolutions. J'admets que la délibération proposée ici comprend des propositions intéressantes. C'est le cas des mesures 2, 3, 4, 5, 6 et 7, mais la mesure 1 est nettement insuffisante. Il ne faut pas recommander à Cofiroute d'éviter la démolition/reconstruction du pont supérieur qui permet à la route métropolitaine 69 de franchir le périphérique nord, mais il faut s'opposer formellement à cette partie du projet.

En effet, cette route est essentielle pour raccorder la ville de La Chapelle-sur-Erdre à Nantes, avec notamment le passage de la ligne de bus 96 qui permet entre autres aux élèves chapelains d'aller rapidement dans leur lycée de secteur.

Par ailleurs, toujours dans le souci de minimiser l'impact environnemental de ce projet, mais également pour en diminuer le coût, on peut réinterroger la nécessité d'une continuité du périphérique en deux fois deux voies du nord vers l'est. Il faudrait retravailler la courbe de la jonction actuelle et sa longueur.

Dans le sens est vers le nord, la nécessité d'une continuité en deux fois deux voies ne semble pas discutable. Mais il y aura toujours un goulet d'étranglement en allant vers la porte de Rennes puisqu'il faudra bien à un moment ou un autre passer de quatre voies à trois.

Enfin, dans la délibération, il manque un aspect crucial dans cette partie du territoire. Il s'agit de l'impact de ces travaux sur l'imperméabilisation des sols auprès du Gesvres qui déborde déjà régulièrement sur le périphérique est. C'est un élément insuffisamment pris en compte par Cofiroute aujourd'hui.

Ainsi, à l'instar de la première adjointe de La Chapelle-sur-Erdre lors du Conseil municipal de lundi dernier, je m'oppose au projet tel que proposé à l'enquête publique et je demande sa révision.

J'invite donc tous les élus qui veulent améliorer la circulation sur le périphérique tout en enclenchant la nécessaire transition environnementale, à en faire de même, ou tout au moins à s'abstenir sur cette délibération qui est favorable à un projet surdimensionné qui demande aujourd'hui à être modifié. Merci.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Mounir Belhamiti. »

M. Belhamiti : « Merci Madame la Présidente. D'abord saluer quand même le travail qui a été fait en Commission, et le fait que Bertrand Affilé ait repris la proposition d'instaurer la gratuité sur le péage de Vieilleville. Ça a été l'objet de notre débat et on ne peut que saluer le fait que ça se retrouve dans cette délibération.

Effectivement le point d'achoppement, le bémol qui nous inquiète – et ça va rejoindre ce qu'a dit Fabrice Roussel et ce que vient de dire Erwan Bouvais –, c'est cette fameuse mesure 1 qui vient demander à Cofiroute de nous expliquer pourquoi il y a nécessité de démolir un pont. Alors pourquoi il y a nécessité de démolir un pont? Il y a nécessité de démolir ce pont parce que le projet prévoit effectivement que sur cette zone il y ait un passage en deux fois trois voies – alors que c'est aujourd'hui c'est une deux fois deux voies – pour absorber le flux généré par le passage en deux fois deux voies de la porte de Gesvres. Nous, nous questionnons cette mesure, nous questionnons cet objectif puisque techniquement, si on maintient cette exigence de passage en deux fois trois voies, il est impossible pour Cofiroute de maintenir en l'état ce pont. Donc nous nous opposons à la démolition de ce pont, en tout cas dans les motifs et dans les modalités qui sont définis aujourd'hui, même si nous soutenons le réaménagement effectivement de la porte de Gesvres. C'est pour ça que nous voterons cette délibération, au bémol près de cette démolition de pont. Nous vous demandons vraiment de faire tout ce qui est au possible de nos services et de notre métropole, pour que la copie de Cofiroute soit revue sur cette démolition.

Et si toutefois il devait y avoir une démolition, quid des solutions alternatives proposées? On sait qu'il y a des capacités, des possibilités de déployer des ponts mobiles, je pense aux ponts du génie pour ce qui est de l'armée de terre, mais tout un tas de solutions aujourd'hui un peu plus souples qui existent sur des installations transitoires. Donc, expérimentons là quelque chose pour que cet axe-là soit préservé. En tout cas c'est l'alerte qu'on souhaite porter, qui rejoint ce qu'a dit Fabrice Roussel et ce que vient de dire Erwan Bouvais : nous soutenons le réaménagement de la porte de Gesvres, au bémol près de la démolition du pont de la route de La Chapelle-sur-Erdre. Merci.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Pascal Bolo. »

M. Bolo : « Oui, j'ai bien peur que ce bémol, que je suis tout à fait enclin à partager, soit en fait difficile à résoudre techniquement, même s'il faut effectivement vivement encourager – c'est un euphémisme – Co firoute à réexaminer sa copie, ne serait-ce que parce que les habitants de L'Angle-Chaillou et les jardiniers des jardins familiaux de L'Angle-Chaillou ne pourront plus accéder ni à leur quartier, ni à leur parcelle par ce pont, vu qu'ils sont juste du mauvais côté du pont. Et peut-être même d'ailleurs que les jardiniers des jardins des Églantiers seront impactés, tellement ils sont proches d'une zone qui sera évidemment en travaux propres.

Ceci étant, moi je vous avoue que je suis très partagé, parce que la porte de Gesvres, c'est un des derniers nœuds bloquants d'absence de fluidité de notre périphérique et à l'évidence, il est de l'intérêt de l'ensemble de l'agglomération et de l'ensemble de son fonctionnement que cette erreur de conception initiale – parce qu'on s'était aperçu dès l'ouverture de la porte de Gesvres que cette voie unique était totalement insuffisante –, c'est quand même un intérêt essentiel pour notre agglomération, et avec la difficulté qu'on a eue d'obtenir de l'État, un, qu'ils s'y mettent; deux, qu'ils la programment, je pense qu'il serait extrêmement risqué de dire maintenant: "Non, on arrête tout, il faut remettre l'ouvrage sur le métier pour le modifier fondamentalement."

De la même manière, je ne voudrais pas que le passage de deux à trois voies qui nécessite la démolition/reconstruction du pont au-dessus de la route, au-dessus du périph, je ne voudrais pas qu'on soit dans une sorte de demi-mesure qui ferait qu'on demanderait à l'État et on participerait nous-mêmes à des hauteurs significatives sur le plan financier, pour quelque chose qui ne résoudrait pas complètement le problème posé. C'est-à-dire que si on fait autant d'investissements pour finalement n'avoir que trop peu de bénéfices, ça pose aussi un problème.

Donc vous voyez, moi je suis très embêté sur cette affaire parce que je mesure bien les inconvénients, mais je mesure bien aussi le fait que ces inconvénients seront temporaires alors que l'amélioration apportée au fonctionnement du périph, elle, sera beaucoup plus importante.

Donc oui à la recherche de toute solution alternative. Je peux même vous révéler que quand j'ai rencontré le président de la Commission d'enquête, il m'a demandé si je pensais possible de créer une voie de liaison à travers le golf de Nantes Erdre pour que quand on vient de La Chapelle-sur-Erdre on puisse rejoindre le pont au-dessus du périph, au-dessus de l'avenue du Bout-des-Landes, vous savez, quand on va vers le cimetière-parc. Je lui ai répondu que c'était une idée un peu iconoclaste, que jusqu'ici personne n'avait envisagée, mais quand on regarde la carte, quand on regarde la photo satellite, on voit qu'effectivement une liaison douce à travers le golf ne serait pas une mauvaise idée pour permettre de récupérer ce franchissement du périphérique au bout de l'avenue du Bout-des-Landes. Donc voilà ce que je voulais dire.

Pour moi, la priorité – parce qu'il faut bien prioriser quelque chose dans cette affaire –, la priorité c'est le bénéfice à long terme sur le fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération et la fluidité de notre périphérique. Ensuite, tout ce qui pourra atténuer les inconvénients inévitables sera évidemment le bienvenu, et c'est pour ça que je voterai cette délibération en ces termes, parce qu'elle me paraît respecter cet équilibre entre l'intérêt général et la diminution des nuisances qui sont malheureusement parfois inévitables dans ce style de travaux. »

M^{me} la Présidente : « Merci. François Prochasson. »

M. Prochasson : « Merci Madame la Présidente. Chers collègues, nous sommes tous d'accord je crois sur le fait que la configuration actuelle du périphérique nantais à cet endroit n'est pas des plus pertinentes, ce n'est un secret pour personne. Des travaux sont parfois nécessaires à la marge pour y remettre de l'ordre, et là aussi nous n'y sommes pas opposés.

Nous sommes par ailleurs sans aucune ambiguïté favorables aux projets de renforcement des transports collectifs et des liaisons cyclables associés à l'opération, ainsi que de la question de la réduction des trafics automobiles dans les quartiers.

Je ne mets pas en doute non plus la sincérité du projet quand il dit vouloir apporter une cohérence là où il n'y en a pas, quand il dit vouloir fluidifier la congestion du trafic, d'autant plus pour limiter les nuisances sur les voies métropolitaines qui en subissent le report.

Quelques années en arrière, ce projet aurait fait consensus et serait passé à peu près inaperçu. Mais la complexité et la multiplicité des enjeux de notre époque fait qu'aujourd'hui, un projet qui semble cohérent peut très vite devenir incohérent, surtout lorsque celui-ci se heurte à notre contrat social et écologique pour moins de voitures, comme Madame la Présidente vous le citez tout à l'heure. Sur tous ces défis, notre rôle est aussi et peut être d'abord de construire de la cohérence.

Or, si la question de la fluidité du trafic peut être posée de façon tout à fait pertinente sur ce secteur, il faut savoir que dès qu'il est créé de la capacité supplémentaire, cette capacité supplémentaire crée du trafic supplémentaire, au point que ce qui a été une congestion quelques années après redevient congestionné dans les pratiques automobiles qui finalement, et ça c'est l'histoire du périphérique en général, chaque fois que sont créées de nouvelles infrastructures, elles créent de la fluidité et au fil du temps évidemment, cette infrastructure se sature et on se retrouve devant exactement la même situation que les années précédentes.

Ce phénomène de trafic induit est connu depuis les années 60 et personne n'a su aujourd'hui le résorber. Donc ne rêvons pas. Cet investissement lourd ne résout absolument pas de façon définitive le problème qui est posé ici. Or, en cette période de redéfinition du sens de l'action publique mais aussi de financements contraints, il nous faut juger de ce qui est essentiel.

Et pour nous, cet argent serait bien plus utile pour nous aider à respecter nos engagements en matière de lutte contre le réchauffement climatique, et notamment dans le domaine des transports.

Un seul exemple : c'est la liaison entre les lignes de tram 1 et 2 dont nous allons débattre à la prochaine délibération avec la création d'un parc relais sur ce même territoire de la Babinière, et tout cela est une excellente initiative pour résoudre le problème de la contrainte en capacité sur le périphérique, puisque ces nouvelles infrastructures de transport collectif et de rabattement sur les transports collectifs participent à cette création de réseau en étoile et permettent effectivement d'offrir une alternative importante à la solution automobile sur laquelle nous sommes en train de débattre actuellement. Voilà, nous avons besoin de manière générale de répondre au déficit de transports collectifs dans les communes éloignées du centre. C'est à ce titre-là qu'il faut utiliser en priorité les crédits disponibles pour les transports, et je pense notamment au déficit de transports collectifs sur le sud Loire.

Il faut investir sur des lignes de bus. Il faut planifier aussi la création d'un train express du quotidien puisque le Gouvernement nous y incite aujourd'hui, et ces questions représentent des dépenses importantes et donc une priorité effectivement pour assurer les engagements inscrits au PDU que vous citez tout à l'heure.

Voilà, donc pour notre part nous ne voterons pas cette délibération, non pas contre la recherche d'une solution à ce problème posé dès l'origine par une erreur de conception, mais bien contre la solution préconisée aujourd'hui en ce qu'elle ne tient pas véritablement compte des enjeux de réduction générale du trafic. Mais il ne faut pas aussi que cette différence de vision reste sans suite, et j'appelle à ce que les Assises de la mobilité durable que nous avons proposées dans ce début de mandat soient le moment pour mettre toutes ces questions à plat et mieux orienter les investissements. Je vous remercie.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Rodolphe Amailland. »

M. Amailland : « Oui, merci Madame la Présidente. Comme il est midi, je vais faire très court pour pouvoir continuer à avancer. Je rappelle à nos collègues que nous avons 48 délibérations à passer aujourd'hui.

Évidemment, comme vous l'a rappelé Véronique Dubettier-Grenier, nous voterons pour. Je m'étonne juste, à la lecture de la mesure 7 sur les compensations environnementales, qu'aucune bien-pensance idéologique n'ait encore abordé cette question des arbres supprimés sur ce projet.

Enfin, je voudrais rappeler et remercier mon collègue François Prochasson pour ses questions de dessertes sur le sud Loire, notamment en transports collectifs. Nous y sommes, Alain Vey, Laurent Turquois et je pense l'ensemble des maires du sud Loire, très sensibles. Je rappelle d'ailleurs que nous avons un projet d'arrondissement et d'extension du e-busway sur la ville de Vertou, un transport écologique, un transport exemplaire que j'espère tout le monde dans cette assemblée continuera de porter.»

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a plus d'autre demande d'intervention, je redonne la parole à Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, comme l'a dit Rodolphe, c'est vrai qu'il est midi et qu'il convient d'être synthétique. Donc je vais essayer d'être encore plus synthétique que d'habitude.

Ici donc, je pense qu'il y a des débats qui nous échappent un peu. Moi, je ne suis pas capable de lire dans le marc de café ou les boules de cristal. Je ne peux pas vous dire, en toute honnêteté, qu'il y aura moins ou plus de véhicules, j'ai bien dit de véhicules, à circuler à l'avenir sur les routes de France et en particulier sur le périphérique. Je n'en sais rien.

Je sais qu'il y aura beaucoup moins de véhicules thermiques, voire même plus du tout à terme puisqu'il n'y aura plus de carburant, mais je ne peux pas vous dire qu'il n'y aura pas, je ne sais pas, des charrettes, des voitures électriques, des camions électriques, des bus électriques qui continueront à rouler, peut-être même parfois alimentés par des panneaux photovoltaïques en direct qui leur donneront l'énergie dont ils ont besoin.

Donc ça veut dire qu'il faut quand même prévoir qu'à l'avenir, des déplacements puissent continuer à avoir lieu, ou alors il faut assigner tout le monde à résidence chez soi en leur disant: "Vous avez le droit d'habiter là où vous travaillez mais pas ailleurs, parce que vous n'avez plus le droit de vous déplacer."

La réalité, c'est que les gens se déplacent. La réalité c'est qu'à peu près un sixième des usagers du périphérique sont des gens qui ne font que passer. Ils vont en Bretagne, ils viennent du Sud, ou ils viennent de Bretagne ou de Normandie et ils vont dans le Sud. Un sixième. Donc rien que pour cela, il faut qu'on fasse attention à ce qu'ils puissent le faire le plus facilement, le plus aisément et le plus sécuritairement possible.

On a aussi une bonne partie, je crois que ce n'est pas loin du quart, des usagers du périphérique qui sont des pendulaires. Donc on va essayer de faire réduire le nombre de bagnoles que prennent ces pendulaires notamment avec le covoiturage, mais je rappelle que nous ne sommes compétents sur le covoiturage que sur notre propre périmètre de transport urbain. Donc ça veut dire qu'il faut travailler avec les collègues des autres interco pour pouvoir atteindre cet objectif, et effectivement, plus ils sont loin, plus la tendance à prendre la voiture va être importante et plus il va falloir faire en sorte de travailler avec eux pour limiter leur entrée sur le cœur d'agglomération en voiture individuelle, et surtout aussi limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Donc je pense qu'il ne faut pas se tromper de combat. Il ne faut pas se tromper de combat. Le but du jeu, ce n'est pas d'éliminer la voiture partout parce que de toute façon il y aura des véhicules qui continueront à circuler. Et donc notre boulot, c'est de faire en sorte qu'ils ne circulent plus là où l'on veut faire en sorte que les gens puissent circuler à pied, à vélo, plus facilement avec des transports en commun, avec des voies réservées ou des sites propres, parce que ça accroît l'efficacité des déplacements, mais il ne s'agit pas de virer toutes les bagnoles.

Alors j'en vois quelques-uns qui font : "Pfff, y en a marre." Sortez ! Sortez du cœur d'agglomération, sortez du centre-ville. Je vous conseille ce travail parce qu'à un moment, parler de l'alliance des territoires c'est très bien mais échanger avec les collègues qui sont d'ailleurs sur le territoire, c'est important, pour connaître aussi la réalité de comment vivent nos concitoyens ailleurs que dans le centre-ville de Nantes, où le maillage en transport en commun et en vélo n'est pas tout à fait le même.»

Applaudissements

M. Affilé : « Donc il faut être réalistes et puis pragmatiques. Il ne s'agit pas d'avoir une vision idéalisée des choses, mais une vision réelle, pour être efficaces. »

Le Conseil délibère et, Après vote électronique*

par 64 voix pour, 20 voix contre et 06 abstentions

1 – donne un avis favorable au projet d'aménagement de la porte de Gesvres,

2 – demande que Cofiroute prenne en compte les différentes mesures d'accompagnement exposées dans la présente délibération,

3 – autorise Madame la Présidente de Nantes Métropole à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

*****le détail des votes figure en annexe****

Direction générale déléguée à la cohérence territoriale
Département déplacements
Direction des investissements et de la circulation

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

09 – La Chapelle-sur-Erdre – Nantes - Connexion ligne 1 / ligne 2 de tramway : P+R Babinère - Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle - Lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre - Élection du jury du concours

Exposé

Par délibération n°2019-49 du 5 avril 2019, le conseil métropolitain a d'une part, autorisé le lancement par la SEMITAN, mandataire de Nantes Métropole sur l'opération de Connexion ligne 1 / ligne 2 phase 2 Babinière CETEX et pôle d'échanges, d'un concours de maîtrise d'œuvre restreint pour la réalisation du parking relais en ouvrage de 500 places de Babinière et d'autre part, décidé de constituer une commission d'appel d'offres spécifique dont les membres élus font partie du jury chargé d'émettre un avis sur les candidatures puis sur les prestations remises.

L'avancement des études préalables a permis d'affiner le programme, avec notamment l'ajout de l'étude de la pose de panneaux photovoltaïques en toiture, modifiant les conditions du concours à lancer.

Le P+R sera réalisé dans le cadre de l'opération de connexion L1/L2 phase 2 et CETEX Babinière, qui prévoit en outre de prolonger le tramway ligne 1 de Ranzay à Babinière, de créer un itinéraire modes doux, de construire un nouveau centre technique et d'exploitation pour les tramways de grande capacité, et enfin de reconfigurer le pôle d'échange de Babinière au sein duquel viendra s'insérer le nouveau P+R en ouvrage de 550 places minimum.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- offrir des places de stationnement dédiées aux usagers des transports en commun,
 - rendre le parc public de stationnement attractif grâce à un confort d'usage, un sentiment de sécurité, une information pratique et une accessibilité aisée,
 - inscrire le projet en lien avec son environnement urbain (accès, liens, circulation, ...) en tenant compte des projets en cours et à venir,
 - insérer le parc public de stationnement de manière harmonieuse en qualifiant au maximum ses impacts architecturaux, visuels, environnementaux,
 - offrir un parc public de stationnement économe en énergie et limiter ses impacts environnementaux sur le milieu urbain.

Le programme de l'opération consiste en la construction d'un parking en ouvrage de 550 places minimum dont 5 % d'emplacements électriques et 2 % d'emplacements pour les Personnes à Mobilité Réduite. Le parking sera également équipé d'un local cycle d'une capacité de 10 % des places voitures (minimum 55 places) et d'une dizaine de places motos. Le parking sera construit dans la partie la plus à l'Est de la parcelle qui lui est dédiée, de sorte de permettre une extension future sur le reste de la parcelle, en cas de besoin à plus long terme.

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est estimée à 8 718 571,67 € HT soit 10 462 286 € TTC.

Pour mener à bien cette opération il est nécessaire de faire appel à un maître d'œuvre extérieur. Un concours sera lancé par la SEMITAN pour la désignation du maître d'œuvre. Trois équipes seront admises à concourir ; elles seront invitées à remettre une prestation de niveau esquisse+. Les candidats non retenus ayant remis les prestations conformes au règlement du concours se verront octroyer une indemnité maximale de 31 300 € HT.

Conformément au code de la commande publique, il est demandé au conseil métropolitain d'autoriser la SEMITAN, en tant que mandataire de Nantes Métropole, à lancer le concours pour la désignation du maître d'œuvre du P+R Babinière.

Par ailleurs, suite aux élections municipales de mars et juin 2020, il convient aujourd'hui de procéder à une nouvelle élection de la commission d'appel d'offres spécifique.

Le jury ainsi constitué sera appelé à émettre un avis sur les candidatures et les prestations des candidats sélectionnés pour la conception du futur parking relais en ouvrage de 550 places minimum du pôle d'échanges multimodal de Babinière. Le planning prévisionnel prévoit une attribution du marché de maîtrise d'œuvre au conseil métropolitain de juin 2021.

Les crédits correspondants sont prévus sur l'AP 45 libellée *Stationnement*, opération n°2017-3792 libellée *P+R Babinière*

M. Affilé : « La délibération 9 concerne le parking relais de Babinière, sur le site de Babinière où nous avons déjà délibéré à plusieurs reprises pour créer un Centre Technique d'Exploitation pour es nouveaux grands trams, une extension du réseau de tramway de Ranzay à Babinière, un certain nombre d'aménagements connexes, et là, il s'agit en fait tout simplement de construire un parking relais d'une capacité de 550 places et donc de lancer un concours pour choisir un maître d'œuvre extérieur.

Trois équipes qui seront admises à concourir. Elles remettront une prestation de niveau Esquisse plus. Les deux candidats non retenus se verront octroyer une indemnité maximale de 31300 euros. C'est le jury qui propose ce montant qui est plafonné. Il vous est proposé d'autoriser la SEMITAN, en tant que mandataire de Nantes Métropole, à lancer le concours pour la désignation du maître d'œuvre du P + R de la Babinière avec un jury.

Il faut composer le jury. Il vous est proposé cinq membres titulaires: Fabrice Roussel, Pascal Bolo, François Prochasson, Thibaut Guiné et François Vouzellaud; cinq suppléants : Nathalie Leblanc, Jean-Claude Lemasson, Tristan Riom, Erwan Bouvais et Mounir Belhamiti. Et ne soyez pas surpris de ne pas trouver mon nom dans la liste : je présiderai le jury, par délégation de Madame la Présidente.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve le programme de l'opération P+R Babinière;

2 - fixe l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération P+R Babinière à 8718 571,67 € HT soit 10 462 286 € TTC ;

3 – autorise, en application de l'article L2125-1-2° et des articles R2162-15 à R2162-26 et R2172-1 à R2172-6 du Code de la commande publique, le lancement par la SEMITAN, en sa qualité de mandataire, d'un concours de maîtrise d'œuvre restreint pour la réalisation du P+R Babinière,

4 - décide de confirmer la constitution d'une Commission d'appel d'offres spécifique dont les membres feront partie du jury chargé d'émettre un avis sur les candidatures puis sur les prestations remises,

5 – décide de ne pas procéder au vote à bulletins secrets pour les désignations et élit les membres suivants du Conseil métropolitain pour siéger dans cette instance:

Cinq titulaires :

- Fabrice ROUSSEL
- Pascal BOLO
- François PROCHASSON
- Thibaut GUINE
- François VOUZELLAUD

Cinq suppléants :

- Nathalie LEBLANC
- Jean-Claude LEMASSON
- Tristan RIOM
- Erwan BOUVAIS
- Mounir BELHAMITI

6 - autorise Mme la Présidente à désigner, au vu des avis exprimés par le jury, les candidats admis à participer au concours et le ou les lauréats du dit concours

7 - fixe à 3 le nombre de candidats admis à concourir, sous réserve d'un nombre suffisant de candidats répondant aux critères de sélection des candidatures fixés, et à 31 300 € HT maximum la prime qui sera allouée, sur proposition du jury, à chaque concurrent ayant remis des prestations, et ceci dans les conditions prévues par la réglementation et le règlement de concours,

8 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

10 – Carquefou / Nantes Erdre – Secteur Chantrerie / Boisbonne / Européens – Amélioration de la desserte en mode doux et en transports en commun – Ajustement de l’enveloppe financière prévisionnelle et lancement d’une consultation de maîtrise d’œuvre

Exposé

Dans le cadre du projet d’aménagement de la porte de Gesvres, visant notamment à assurer une continuité du périphérique à 2x2 voies, le Conseil métropolitain a délibéré le 10 février 2017 pour valider la participation financière de Nantes Métropole au projet porté par l'Etat à hauteur de 12,125M € TTC (dont la prise en charge est répartie à part égale entre la Région, le Département et Nantes Métropole).

Afin d’anticiper les impacts importants de ces travaux d’aménagement de la Porte de Gesvres sur les conditions de déplacements sur le secteur, Nantes Métropole prévoit de réaliser différents aménagements pour faciliter la circulation des modes alternatifs à l’automobile et protéger les quartiers riverains d’un fort report de trafic. A cette fin, par délibération du 17 juillet 2020, le Conseil métropolitain a approuvé le programme global d’aménagement des travaux d’accompagnement de l’opération Porte de Gesvres pour un montant de 5 500 000 € TTC en sus des 12 125 000 € TTC de participation.

Ces différents travaux seront réalisés sous maîtrise d’ouvrage de Nantes Métropole:

- d’une part par les services du pôle Erdre et Loire pour la partie «Carquefou/Nantes Erdre – Secteur Chantrerie /Boisbonne / Européens» et font l’objet de la présente délibération;
- et d’autre part par les services du pôle Erdre et Cens pour la partie «La Chapelle-sur-Erdre – boulevard Becquerel» et feront l’objet d’une délibération ultérieure.

« Carquefou/Nantes Erdre – Secteur Chantrerie /Boisbonne / Européens »

Ainsi, parmi ces travaux d’accompagnement figurent ceux liés au secteur des ZAC de la Chantrerie à Nantes et de la Fleuriaye à Carquefou, qui poursuivent un développement urbain important avec l’arrivée régulière de nouveaux usagers (habitants, employés, étudiants) ayant un impact fort sur les déplacements tous modes du secteur. Ces deux sites sont principalement desservis par le boulevard des Européens, aujourd’hui congestionné par le trafic local et de transit. Il convient donc de réaliser des aménagements pour faciliter notamment la circulation des modes actifs, des transports en commun et décongestionner le trafic général.

Par décision 2020-600 du 12 juin 2020, la Présidente a approuvé le programme correspondant au secteur « Carquefou/Nantes Erdre – Secteur Chantrerie /Boisbonne / Européens» et fixé l’enveloppe financière prévisionnelle correspondante à 923 158,33 € HT soit 1 107 790 € TTC (valeur juillet 2020).

Pour mémoire, les travaux envisagés consistent en :

- phase 1 :

- la création d’une voie verte le long du boulevard des Européens, entre la route de Gachet et le chemin de la Savaudière, et le long de la rue de la Tourtelière pour la raccorder aux aménagements existants route de Carquefou,

- la création d'un couloir bus central sur le boulevard des Européens, entre les giratoires de Boisbonne et de la Savaudière,
- la modification géométrique du giratoire de Boisbonne pour faciliter les insertions.

- phase 2 :

- la création d'une voie verte le long du boulevard des Européens, entre le chemin de la Savaudière et le giratoire de la Fleuriaye,
- la création d'un couloir bus central sur le boulevard des Européens, entre les giratoires de la Savaudière et de la Fleuriaye,
- la modification géométrique du giratoire de la Fleuriaye pour faciliter les insertions.

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération approuvée en juillet 2020 étant insuffisante pour lancer les études de maîtrise d'œuvre sur l'ensemble des aménagements de ce secteur et pour les mettre en œuvre dans les meilleurs délais, il convient aujourd'hui de l'ajuster en mobilisant dès à présent une partie des crédits au sein de l'enveloppe des 5 500 000 € prévus et ainsi de porter l'enveloppe financière prévisionnelle dédiée au projet « Carquefou / Nantes Erdre – Secteur Chantrerie / Boisbonne / Européens » (phase 1) à 3 514 825 € HT soit 4 217 790 € TTC (valeur octobre 2020).

Pour la réalisation de cette opération, il est nécessaire de recourir aux prestations d'un maître d'œuvre externe, dont le montant d'honoraires est estimé à 229 166,66 € HT.

Conformément aux articles R2172-1 et R2172-2 et R2161-2 à R2161-5 du Code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la désignation d'un maître d'œuvre.

Les crédits correspondants sont prévus au budget sur l'AP 026, libellée « Stationnement », opération 2018/3706, libellée « Points noirs de circulations » et à l'AP 028 « Accessibilité de l'agglomération », opération 2017/3780 libellée « Aménagements Porte de Gesvres (A11) ». Ces opérations s'inscrivent dans le cadre de l'enveloppe centrale de la PPI.

M. Affilé : « Cette délibération nous amène sur le secteur pas très loin du secteur de travaux dont on parlait, puisque nous avons à réaliser, avant que les travaux ne démarrent, un certain nombre d'aménagements pour faciliter la circulation des modes alternatifs à l'automobile et protéger les quartiers riverains d'un report de trafic.

Vous vous rappelez que le 17 juillet nous avons voté le principe d'un programme global de 5 500 000 euros et nous avons donc un certain nombre d'éléments qui seront pour l'essentiel, pour ceux que je vais vous présenter, réalisés par les services du Pôle Erdre et Loire pour la partie Carquefou Nantes Erdre, secteur Chantrerie-Boisbonne-Européens, et ceux qui sont du côté de La Chapelle-sur-Erdre, sur le boulevard Becquerel, feront l'objet d'une autre délibération ultérieurement.

Il est proposé, parmi ces travaux d'accompagnement, de travailler sur le secteur de la Chantrerie à la Fleuriaye, qui va sans doute à la fois connaître un développement urbain important mais aussi avoir un impact important suite aux travaux sur la porte de Gesvres. Ces deux sites sont reliés par le boulevard des Européens qui aujourd'hui de toute façon est déjà congestionné.

Il est proposé de réaliser des aménagements pour faciliter notamment la circulation des modes actifs et des transports en commun. Il s'agira d'un couloir bus sur un seul sens en fonction du sens de circulation. C'est-à-dire que là où le flux de circulation est le plus important, eh bien on fait bénéficier le bus du couloir – ça peut être par exemple le matin –, et en soirée on inverse le sens de circulation sur le couloir bus, ce qui permet de n'avoir qu'un seul couloir là où on ne peut en faire qu'un, mais de gagner du temps et de pouvoir permettre d'optimiser la circulation des bus dans le cas du flux de retour.

Madame la Présidente a autorisé au mois de juin le programme correspondant au secteur Carquefou Nantes Erdre, secteur Chantrerie-Boisbonne-Européens, et a fixé l'enveloppe financière prévisionnelle à 1 107 790 euros TTC. Ces travaux, c'est la création d'une voie verte le long du boulevard des Européens entre la route de Gachet et le chemin de la Savaudière et le long de la rue de la Tourtelière, pour le raccorder aux aménagements existants route de Carquefou; la création d'un couloir de bus central sur le boulevard des Européens entre le giratoire de Boisbonne et de la Savaudière; et la modification géométrique du giratoire de Boisbonne.

Et puis, quand on continue pour aller vers Carquefou, la création d'une voie verte le long du boulevard des Européens, entre le chemin de la Savaudière et le giratoire de la Fleuriaye; la création d'un couloir de bus central sur le même lieu; et la rectification du giratoire de la Fleuriaye pour faciliter les insertions notamment des bus.

L'enveloppe qui avait été approuvée en juillet 2020 est insuffisante pour lancer les études de maîtrise d'œuvre sur l'ensemble des aménagements de ce secteur et pour les mettre en œuvre dans les meilleurs délais. Il vous est donc proposé de recourir à l'enveloppe des 5 500 000 euros prévus et de porter l'enveloppe financière prévisionnelle à 4 217 790 euros.

Et nous devons recourir aux prestations d'un maître d'œuvre externe dont le montant d'honoraires est estimé à 229 166,66 euros. »

M^{me} la Présidente : « Merci. François Vouzellaud. »

M. Vouzellaud : « Merci Madame la Présidente. Chers collègues, cette délibération a donc pour objectif de lancer une consultation de maîtrise d'œuvre dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte en modes doux et en transports en commun sur les secteurs de la Fleuriaye et de la Chantrerie, comme cela a été rappelé.

En tant qu'élus carquefoliens, nous souscrivons pleinement à cette proposition. Elle marque une étape importante et elle est aussi une réponse positive à la question que nous avons posée au dernier Conseil métropolitain de juillet. Alors c'est une avancée importante parce que dès 2014, nous vous alertions sur la nécessité de voir arriver un transport en commun performant sur l'écoquartier de la Fleuriaye. Et notamment avec le président du GEE de ce secteur qui regroupe plus de 100 entreprises et 2000 salariés, nous vous avons régulièrement fait part de la situation tendue vécue par les acteurs économiques, et de leurs difficultés de recrutement du fait de ce manque de transports structurants.

Vous le savez, Madame la Présidente : nous sommes régulièrement interpellés par les chefs d'entreprise à ce sujet. De même, avec le directeur de l'IUT qui est juste à côté et qui accueille plus de 1000 étudiants sur le site et près de 150 personnels, nous vous avons relayé les conséquences d'un certain isolement de l'établissement qui ne lui permet pas de développer les liens entre son campus, le campus de la Fleuriaye et le secteur de la Chantrerie, et ainsi favoriser un rapprochement qui est absolument nécessaire entre la formation et la recherche.

C'est donc un frein considérable à la visibilité de l'IUT, mais aussi à son intégration dans son écosystème. De nombreux étudiants de cet IUT ou de l'IFOCA sont obligés de prendre la voiture pour rejoindre le quartier de la Chantrerie et le quartier des facultés. Quant à ceux qui n'ont pas les moyens de posséder un véhicule personnel, eh bien la situation leur impose des temps de trajet rédhibitoires.

Il me faut aussi évoquer, dans le secteur de la ZAC de la Fleuriaye 2 qui arrive à son terme avec plus de 600 logements, l'écoquartier de la Fleuriaye, dont un grand nombre à caractère social et qui peinent à trouver preneur du fait de l'éloignement des transports en commun.

Pour toutes ces raisons, évidemment nous approuvons le choix fait par la Métropole d'un projet global d'aménagement de la desserte de ce secteur qui est à la fois nantais et carquefolien, via le boulevard des Européens, un boulevard qui traverse nos deux communes et qui avait été conçu et dimensionné dès son origine pour accueillir un transport en commun structurant.

Par ailleurs, cette délibération permet de sortir de la vision communale de l'aménagement pour entrer dans une perspective intercommunale qui va permettre de voir la dualité des sites de la Chantrerie et de la Fleuriaye comme complémentaires et non plus comme concurrents. Cette délibération est donc une bonne nouvelle aussi pour l'ensemble des riverains et des usagers du secteur qui verront ainsi une nette amélioration de leur qualité de vie. Elle augure enfin, nous l'espérons, de belles perspectives de coopération intercommunale sur la question du développement de liaisons performantes en mode doux ou en transport en commun entre les communes périphériques, sans avoir à repasser dans le centre-ville, comme on l'a déjà évoqué au début de la journée. Je vous remercie de votre attention.»

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, je redonne la parole à Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, je n'ai pas grand-chose à rajouter si ce n'est que tout à l'heure, j'avais omis de citer la ligne E5 comme une ligne de déplacement de périphérie à un point haut de Nantes, en l'occurrence le domaine universitaire. Merci de me l'avoir rappelé, François. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve l'ajustement de l'enveloppe financière de l'opération d'aménagement d'amélioration de la desserte en modes doux et en transports en commun du projet « Carquefou / Nantes Erdre – Secteur Chantrerie / Boisbonne / Européens » (phase 1) pour la fixer à 3 514 825 € HT soit 4 217 790 € TTC,

2 – autorise le lancement d'un appel d'offre ouvert pour les prestations de maîtrise d'œuvre externe

3 - autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur, notamment à signer les marchés, et à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction générale déléguée à la cohérence territoriale
Département déplacements
Direction des investissements et de la circulation

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

11 – Renouvellement du système de vidéosurveillance embarqué dans les bus et tramways – Lancement d'une procédure avec négociation

Exposé

Le présent marché subséquent concerne le renouvellement de la vidéosurveillance embarquée dans les bus et tramways.

Les bus et tramways mis à disposition de la SEMITAN pour l'exploitation du réseau de transport sont aujourd'hui équipés d'un système de vidéo surveillance embarquée qui permet de visionner a posteriori, notamment à la demande de la police, les images enregistrées à l'intérieur des véhicules.

Le conseil métropolitain réuni en séance le 17 juillet dernier a approuvé le programme et l'enveloppe financière de l'opération du renouvellement de l'ensemble de ce système pour 2 raisons principales:

- Le fournisseur du système actuel ayant fait faillite, la maintenance n'est plus assurée
- L'intérêt pour l'exploitant de disposer des dernières évolutions en matière d'interopérabilité des équipements (pour éviter la dépendance à un seul fournisseur) et de services, notamment la possibilité de visualiser en temps réel ce qui se passe dans un véhicule.

Le programme approuvé comprend l'équipement en système de vidéosurveillance embarquée de l'ensemble des matériels roulants bus (345 véhicules) et tramways (91 rames) mis à disposition de la SEMITAN, ainsi que les bus affrétés (200 véhicules).

Le système permettra la récupération des enregistrements sur habilitation dans les véhicules ou en wifi. L'équipement sera interopérable, évolutif et compatible avec la transmission des images en temps réel.

Pour mener à bien cette opération, un marché subséquent à l'accord-cadre de mandat n°2019-27088 relatif à la rénovation d'infrastructures, de bâtiments, de systèmes et de matériels roulants, lié au réseau de transports collectifs de Nantes Métropole, a été conclu avec la SEMITAN et notifié le 15 octobre 2020.

Il vous est proposé aujourd'hui de lancer la consultation nécessaire à la réalisation de cette opération.

La consultation porte sur la fourniture et l'installation des équipements embarqués (caméras et enregistreurs sur les véhicules et du système central).

Les équipements et les logiciels centraux de relecture et de supervision qui seront choisis seront des standards du marché, sans adaptation spécifique pour faciliter les évolutions ultérieures.

Les différents éléments qui équiperont les véhicules répondront à des caractéristiques techniques compatibles avec les systèmes centraux de supervision et relecture mais ne seront pas dépendants d'un modèle unique de constructeur.

Compte tenu des réformes et des achats de véhicules envisagés, il est proposé de conclure le marché sous la forme d'un accord cadre à bons de commandes, avec un montant minimum de 3 400 000 € HT (soit 4 080 000 € TTC), sans maximum, pour une durée de 8 ans, reconductions comprises.

Conformément aux dispositions des articles R2161-21 à R2161-23, il vous est demandé d'autoriser la SEMITAN, en tant que mandataire, le lancement d'une procédure avec négociation.

M. Affilé : « La délibération 11 concerne le renouvellement du système de vidéosurveillance embarqué dans les bus et les tramways. Nous avons aujourd'hui des bus et des trams qui sont exploités avec un système de vidéosurveillance embarqué, qui permet de visionner a posteriori, à la demande de la police, les images enregistrées à l'intérieur des véhicules.

Nous avons approuvé le programme et l'enveloppe financière de l'opération de changement de ce système pour deux raisons principales. D'abord, le fournisseur du système actuel a fait faillite donc il n'y a plus de maintenance, plus de renouvellement, plus de pièces détachées. Et puis, nous avons également l'intérêt de la SEMITAN pour disposer des dernières évolutions qui permettent l'interopérabilité des équipements pour pouvoir avoir plusieurs fournisseurs et plusieurs services, et éviter évidemment l'écueil d'avoir un fournisseur unique.

Le programme qui a été approuvé comprend l'équipement en système de vidéosurveillance embarqué de l'ensemble des matériels roulants de la SEMITAN, donc les 345 véhicules bus quelle que soit leur nature, les tramways, 91 rames, et puis les bus affrétés – et ça c'est une originalité, c'est-à-dire qu'on se propose aussi d'équiper les bus affrétés pour qu'il y ait égalité de traitement des usagers en matière de sécurité. Ce système devra permettre la récupération des enregistrements sur habilitation dans les véhicules. "Sur habilitation", ça veut dire que tout le monde ne peut pas les voir, simplement les personnels autorisés, et en wifi, j'ai bien dit en wifi et pas en 5G, c'est important de le préciser me semble-t-il, ou en 4G. L'équipement sera interopérable, évolutif et compatible avec la transmission des images en temps réel. Il vous est proposé de mener à bien cette opération en lançant la consultation nécessaire dans le cadre de notre accord-cadre. Il s'agit ici de fournir à la fois des caméras et des enregistreurs pour les véhicules et le système central, et puis nous essaierons de choisir des équipements qui permettront une évolutivité pour l'avenir.

Alors, il y a eu plusieurs étonnements sur le fait que le montant minimum du marché pouvait être à 3 400 000 euros et sans maximum. Alors, pourquoi n'y a-t-il pas de maximum? En fait, c'est assez simple. Nous connaissons le minimum qui correspond au nombre de bus que nous avons aujourd'hui, au nombre de tramways que nous avons aujourd'hui. Mais si jamais nous achetons – et je pense que ce sera plutôt tendance pour l'avenir –, si nous achetons de nouveaux véhicules ne serait-ce que par exemple quand on passe de véhicule simple en véhicule articulé, on met davantage de caméras, donc ça veut dire qu'on devra forcément avoir plus de latitude pour acheter. C'est pour ça qu'il n'y a pas de montant maximum : parce que nous devons pouvoir acheter de quoi équiper tous les véhicules supplémentaires sans forcément devoir passer un nouveau marché ou une modification par rapport au marché dans un prochain Conseil. Donc en fait, le "pas de maximum" est lié à ça.

Et puis j'avais aussi quelques questions sur qu'est-ce qu'on va faire de ces images. Alors ces images sont tout simplement transmises au PC sécurité de la SEMITAN qui peut les enregistrer. Comme elles peuvent être enregistrées, elles sont gardées pendant la durée de quelques jours et sur réquisition policière notamment ou judiciaire, nous pouvons fournir à la police ou à la gendarmerie les images dont ces forces de l'ordre ont besoin. Et c'est seulement sur réquisition judiciaire. On est bien d'accord qu'on ne regarde pas ça en continu pour se distraire entre deux réunions.

C'est vraiment les forces de l'ordre qui en ont besoin pour leur boulot, tout simplement parce que le nombre d'incivilités ou d'agressions a augmenté de 27% sur la dernière année complète et face à cette situation, nous avons commencé, le président de la SEMITAN pourra en témoigner, par un renforcement des équipes de prévention, de contrôle et de médiation puisque nous sommes passés de 140 à 188 salariés dédiés à cette mission entre 2017 et 2020, donc un effort très significatif. L'humain d'abord, la médiation humaine en premier bien entendu, et puis des dispositifs qui permettent, notamment avec les équipements de vitres antiagression, de mieux protéger les conducteurs en particulier.

Il y a eu aussi un travail partenarial avec l'État puisqu'il y a une convention de signée sur l'amélioration notamment des réactions des forces de l'ordre en cas de besoin. Il s'agit tout simplement, en plus de ces éléments liés à la présence humaine, de se doter d'outils de protection, de dissuasion, et qui permettent éventuellement de faciliter la résolution des enquêtes de police ou des délits.

Je vais vous donner un exemple : sur la dernière année complète, la police a effectué un retrait vidéo, c'est-à-dire a consulté les vidéos enregistrées, à 1 683 reprises, et sur ces 1 683 reprises, dans un petit tiers des cas, 32 %, les retraits ont permis de faire aboutir l'enquête policière et de résoudre ces éléments d'investigation.

Je dois vous dire également, et là aussi le président de la SEMITAN pourrait en témoigner, que le personnel de l'entreprise est particulièrement attentif au fait que l'on prenne bien la décision d'équiper nos bus, nos trams, de façon moderne, pour mieux assurer sa propre sécurité.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Pascal Bolo. »

M. Bolo : « Oui, je ne peux qu'appuyer et témoigner de l'attention très forte que portent les salariés de la SEMITAN, et notamment les conducteurs et conductrices, à toutes les mesures qui permettent d'influer positivement sur leur sécurité au travail, ce qui est aussi à la SEMITAN notre responsabilité d'employeur. J'ajouterai peut-être à ce qu'a dit Bertrand, que la dimension aide à la résolution de la vidéoprotection dans des espaces clos... Je crois que c'est vrai que c'était assez différent de concevoir la vidéoprotection sur l'espace public et la vidéoprotection dans un espace clos tel qu'un véhicule de transport public. Dans l'espace clos, ça a une vraie fonction dissuasive d'un certain nombre de comportements. Alors, pas assez, jamais assez, pas suffisamment évidemment sur des comportements qui sont liés à une surconsommation d'alcool, de stupéfiants, de médicaments qui sont désinhibants par définition et que malheureusement, la présence de caméras n'empêche pas la commission de ces faits, mais en revanche sur des individus qui pourraient juste se laisser aller à quelques comportements peu civils, cette vidéosurveillance a tout de même un réel effet dissuasif. C'est pour ça qu'elle avait été installée il y avait déjà de longues années, puisque si on en est au renouvellement du matériel et à sa modernisation, c'est parce que ces caméras sont présentes dans la quasi-totalité de nos véhicules depuis fort longtemps et naturellement, elles sont arrivées à un niveau d'obsolescence. Il est arrivé qu'une caméra en panne ou enregistraient mal ait été mise en cause ici ou là par des conducteurs victimes de problèmes, donc il est très important que nous puissions avoir du matériel, j'allais dire, "dernier cri" mais en tout cas qui ne soit pas menacé d'obsolescence à très court terme. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Oui, allez-y. »

M. Arrouët : « Madame la Présidente, nous nous réjouissons de cette délibération égalitaire qui intègre notamment l'ensemble des bus affrétés inclus. Car aujourd'hui, pour les utilisateurs, l'offre de services de la SEMITAN est inégale. Il y a les services fournis directement par la SEMITAN d'un côté, et de l'autre les services sous-traités et affrétés qui, on le constate, sont de moins bonne qualité. Très rares sont les véhicules affrétés équipés de vidéosurveillance. Assez importants sont les écarts de rémunération entre les chauffeurs de la SEMITAN et ceux des affrétés. Plus fréquentes sont les défaillances des lignes affrétées, ce qui est probablement lié aux conditions de travail. Très injustes sont les droits des conductrices. À la SEMITAN, et je m'en réjouis, les conductrices qui ne sont pas volontaires ne roulent pas la nuit. Ce n'est pas malheureusement pas le cas des affrétés. Rappelons quand même que sur les 44 lignes de bus de la métropole, 32 sont affrétées, soit plus de 70 %, ce qui donne un réseau qui roule à deux vitesses. Cette délibération est donc un excellent signal pour l'égalité des territoires et la sécurité de tous les habitants. Nous formons le vœu que la SEMITAN aille encore plus loin dans l'égalité des territoires. Enfin, nous profitons de cette délibération étroitement liée pour connaître l'évolution du recrutement des 32 policiers métropolitains des transports. Nous étions à huit le 23 septembre, à combien sommes-nous aujourd'hui ? Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Guillaume Richard. »

M. Richard : « Oui, merci Madame la Présidente. J'ai écouté attentivement les détails techniques de votre vice-président et je rejoins d'ailleurs cette volonté d'anticiper les évolutions techniques. J'ai une question: puisqu'on change de prestataire, qu'on change d'organisation, qu'on va un peu plus loin sur la technique, est-ce qu'on ne pourrait pas en profiter pour relier ces caméras directement au centre de supervision? Voilà, questions simples sur lesquelles j'aurais aimé avoir une réponse puisqu'on sait que le PC de la SEMITAN a sa compétence, mais est-ce qu'il ne serait pas plutôt logique d'avoir une seule et même organisation là-dessus ? »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, je redonne la parole au rapporteur. »

M. Affilé : « Oui, deux petites réponses courtes sur les questions qui ont été posées. À ma connaissance, les affrétés ne roulent pas la nuit. Leur service se termine en soirée et ils ne sont pas nocturnes, en allant jusqu'à 0 heure 30 en ce moment, ou 1 heure 30 le week-end. Non, je pense que la SEMITAN doit garder la maîtrise de ses images, tout simplement parce que le PC sécurité, ce n'est pas simplement le lieu qui reçoit les images à terme, c'est aussi l'endroit d'où sont envoyées les équipes d'intervention. Donc si on le renvoyait vers le CSU, ça voudrait dire que le CSU devrait après renvoyer au PC sécurité de la SEMITAN, le fait qu'il faut qu'il y ait une équipe qui se déplace ou pas. Donc je pense là qu'on est sur de l'intervention de premier ordre de l'exploitant lui-même. Il faut aussi se rappeler qu'il y a la convention avec la police nationale qui existe.

Donc pour plus d'efficacité, Monsieur Richard, je pense qu'il vaut mieux qu'effectivement les images soient conservées dans les disques durs et ensuite téléchargées ou copiées pendant quelques jours sur le disque dur du PC sécurisé, et ensuite effectivement effacées au bout d'un certain temps quand on n'en a plus besoin. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Je mets aux voix la délibération. Pardon, Sébastien Arrouët. »

M. Arrouët : « Je n'ai pas eu ma réponse sur le recrutement des policiers, et juste par rapport aux affrétés, la compagnie Brodu, pour ne citer qu'elle, les bus roulent jusqu'à 20 heures, 21 heures, 22 heures. Plus les jours vont être prolongés et plus la nuit va tomber vite. J'aimerais bien une réponse sur le recrutement des policiers, savoir où ça en est exactement. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, sur le recrutement de la police métropolitaine des transports en commun, j'avais déjà eu l'occasion d'expliquer qu'il avait forcément pris du retard puisque, rappelez-vous, on devait commencer à recruter au mois de mars, et qu'effectivement avec des recrutements qui démarrent au mois de mars, qui auraient dû démarrer au mois de mars, on a été un peu ralentis.

Donc ça continue, bien sûr. Il faut faire attention parce que si on recrute des policiers déjà formés, on peut assez rapidement les rendre opérationnels. Si ce sont des jeunes recrues, des nouvelles recrues, qui ne sont pas toujours forcément si jeunes que ça, il faut leur assurer une formation initiale avant de pouvoir les mettre sur le terrain. Donc c'est pour ça que ça prend effectivement plus de temps que ce qu'on avait prévu.

On doit être aujourd'hui de mémoire à entre huit recrutements fermes, et je pense qu'il y en a d'autres qui vont arriver. Il y a des entretiens de prévus. Enfin voilà, c'est des jurys qui vont avoir lieu. Et donc l'objectif, c'est au plus vite d'avoir notre équipe complète, mais il ne vous a pas échappé qu'il y avait quand même un certain nombre de communes notamment qui ont prévu des renforcements de police municipale et que du coup, ça induit une certaine tension sur un marché du travail qui est relativement étroit tout compte fait. Parce que les policiers qu'on peut recruter, à la différence d'autres catégories de fonctionnaires territoriaux, doivent absolument être auréats du concours, et donc il faut attendre qu'on en ait suffisamment qui sortent du concours, et comme les places au concours sont faites par rapport aux prévisions d'embauche dans l'ensemble des collectivités, eh bien on voit qu'il y a toujours un peu de délai d'adaptation entre les envies ou les besoins de recrutement des collectivités et la réalité des gens qui peuvent poster sur le terrain.

Et puis juste l'horaire de nuit, ça commence à 22 heures 30. Tout ce qui est avant, c'est des horaires de fin de journée, ce n'est pas tout à fait la même chose. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Juste sur les questions de recrutement, la mobilisation des équipes est totale. Il y a par exemple à nouveau un jury dès la semaine prochaine sur cette question importante. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

avec 01 abstention

1 - autorise le lancement par la SEMITAN d'une procédure avec négociation d'un accord cadre à bons de commandes pour la fourniture, le déploiement et la mise en service d'un système de vidéosurveillance embarqué dans les bus et les tramways, pour un montant minimum de 3 400 000 € HT (soit 4 080 000 € TTC), sans maximum, pour une durée de 8 ans, reconductions comprises.

2 - autorise Monsieur le Directeur Général de la SEMITAN à signer le marché résultant de cette consultation,

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Abstention :

Madame Marlène COLLINEAU

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

12 – Engagement Loire - Nantes – Transformation du pont Anne de Bretagne – Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle – Lancement d'un dialogue compétitif pour la conclusion d'un marché de conception-réalisation

Exposé

Le programme : un pont à vivre intégrant les nombreux usages attendus

Le débat citoyen « Nantes, la Loire et Nous », organisé en 2014-2015, a été suivi par 40000 personnes, et 5 000 usagers s'y sont investis de façon approfondie. La concertation portait notamment sur la thématique : «La Loire, la mobilité et les franchissements» et a fait émerger une forte demande d'amélioration des conditions de franchissement du fleuve, notamment au niveau du Pont Anne de Bretagne.

Lors de la présentation de ses conclusions au Conseil Métropolitain du 15 décembre 2015, la Commission mixte et indépendante chargée du débat citoyen «Nantes la Loire et nous » a recommandé de privilégier une combinaison de solutions complémentaires, en optimisant en priorité les ouvrages existants. C'est à ce titre que l'engagement n° 20: « Élargir/doubler le pont Anne de Bretagne », repris dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ainsi que dans les grands enjeux du PLUm, fixe au projet de transformation du pont Anne de Bretagne les objectifs suivants :

- augmenter les capacités de franchissement pour accueillir tous les modes : voiture, modes actifs et transport en commun, en particulier une nouvelle infrastructure de transport en commun nord-sud (pont Anne de Bretagne - pont des Trois Continents), permettant d'accompagner le développement de l'île de Nantes (nouveau CHU) et de la ZAC Pirmil les Isles
- reconquérir les espaces publics
- concilier pont et espace public de qualité reliant la promenade de la gare à la Loire à l'île de Nantes.

En complément des données collectées pendant le débat, onze ateliers thématiques ont été organisés durant l'année 2019 avec de nombreux acteurs locaux de l'urbanisme, des transports, et de l'environnement pour préciser les usages actuels et futurs du pont ainsi que les visions pour la transformation du pont Anne de Bretagne.

Ainsi, **le programme** du pont intégrera les orientations suivantes :

- Un pont Nature :
 - Une architecture permettant une grande qualité urbaine et paysagère pour un véritable espace public au-dessus de la Loire, et pas seulement un ouvrage de franchissement.
 - Végétalisé, en lien et contact avec les berges, support de Nature en ville, Trame Verte
 - Principes d'éco-conception, démarche environnementale affirmée selon la séquence Eviter-Réduire-Compenser
- Un pont Ligérien
 - Tourné vers la Loire et ses usages
 - Intégrant les enjeux de navigation
- Un pont Place
 - Une transformation en profondeur du pont Anne de Bretagne actuel, sous forme d'un ouvrage unique et d'une ampleur généreuse,
 - Espace public majeur de dimension métropolitaine
 - Lieu festif et support de manifestations

- Un pont valorisant les modes actifs
 - Un franchissement répondant aux engagements en faveur de l'accessibilité universelle
 - Développant les espaces généreux dédiés aux piétons adaptés à la fréquentation
 - Support d'infrastructure pour les vélos dans le cadre du projet Vélopolitain

Le maillon nécessaire à la mise en service du projet de développement des nouvelles lignes de tramway

Le projet de transformation du pont Anne de Bretagne a également pour objectif de répondre aux besoins de déplacement en transports en commun en forte augmentation, en maillant le réseau de tramway afin de soulager le pôle nodal « Commerce » et en renforçant l'offre de transport par de nouvelles lignes de tramway pour éviter ces phénomènes de saturation. La transformation du Pont Anne de Bretagne apparaît comme un maillon absolument indispensable à court terme pour que le projet de développement des nouvelles lignes de tramway vers l'île de Nantes et la ZAC Pirmil les Isles puisse s'enclencher.

Conformément à l'article 121-16 du Code de l'Environnement, le projet de transformation du pont Anne de Bretagne et le projet de Développement des Nouvelles Lignes de Tramway seront intégrés conjointement dans la concertation préalable décidée par la Commission Nationale du Débat Public suite à la séance du 4 décembre 2019.

Une démarche de dialogue citoyen

Une démarche de dialogue citoyen sera mise en place dans la continuité du grand débat « Nantes, La Loire et nous ». Ouvrir la participation des citoyens à la phase de dialogue compétitif permettra de vérifier l'intégration des usages attendus sur l'ouvrage jusqu'au choix de l'équipe lauréate et du projet retenu; il s'agit d'une démarche innovante en matière de conception d'un ouvrage et d'aménagement d'espace public.

Enveloppe financière de l'opération

L'enveloppe financière prévisionnelle de cette opération est estimée à 50000 000 € HT (valeur 2020 non actualisée).

Une consultation internationale pour choisir le concepteur : un marché de conception réalisation passé selon une procédure de dialogue compétitif

Pour la réalisation de cette opération, il est proposé que le maître d'œuvre soit directement associé aux entreprises par le biais d'un marché de conception-réalisation de l'ouvrage. En effet, les études de faisabilité de la transformation du Pont Anne de Bretagne ont mis en évidence de nombreux enjeux techniques qui justifient la mise en œuvre d'un marché de Conception-Réalisation:

- Ouvrage d'une dimension exceptionnelle
- Espace public majeur et pas uniquement un ouvrage de franchissement
- Projet d'ouvrage, surplombant un fleuve et complexités associées
- Maintien prévu de l'exploitation au-dessus et au-dessous du pont pendant l'exécution des travaux (véhicules sur l'ouvrage et navigation fluviale sous l'ouvrage)
- Accostage complexe du pont sur des quais actuellement en mauvais état
- Complexité technique de l'ouvrage en lui-même du fait de la complexité de la zone d'implantation
- Accueil d'une nouvelle infrastructure de tramway sur le pont
- Projets connexes en interface avec le projet tant en phase études que chantier

Il est fortement préconisé pour ce type de projet de permettre l'étude de l'ensemble de ces sujets dès la conception, tout en associant aux études les entreprises chargées des travaux ; et cela, pour une meilleure appréhension et anticipation des méthodes de construction et des problématiques futures en cours d'exécution. En effet, le bureau d'études et les entreprises de travaux travaillant ensemble dès la phase études, permettront l'intégration - au stade de la conception - de l'ensemble de ces points plus ou moins critiques, et l'assurance d'une méthodologie réfléchie en amont.

Conformément à l'article L 2124-4 du Code de la Commande Publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'un dialogue compétitif permettant de dialoguer avec un nombre limité de candidats afin de développer des solutions techniques et méthodologiques répondant aux objectifs du projet.

Cette procédure permettant d'associer plusieurs candidats à la définition des solutions, une prime est prévue conformément aux dispositions de l'article R2171-20 du Code de la commande publique.

Dans le cadre du Dialogue Citoyen, un panel citoyen sera instauré et associé dans le processus de choix du groupement attributaire du marché de conception - réalisation.

Les crédits correspondants sont prévus au budget annexe « transport » sur l'AP 50 libellée « Franchissement », opération n°2020-3784, libellée « Travaux franchissement de Loire Anne de Bretagne ». Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'enveloppe centrale de la PPI.

M. Affilé : « Ce dossier est important ; c'est la transformation du pont Anne-de-Bretagne. Il s'agit d'approuver un programme et l'enveloppe financière prévisionnelle, et puis de lancer un dialogue compétitif pour la conclusion d'un marché de conception/réalisation. Je pense qu'ici tout le monde se rappelle du grand débat citoyen Nantes, la Loire et nous, qui a débouché sur un certain nombre de demandes et notamment une forte demande d'amélioration des conditions de franchissement du fleuve, notamment au niveau du pont Anne-de-Bretagne.

Et lorsque nous avons reçu les travaux de la Commission chargée du débat, nous avons formulé le fait que nous prenions un engagement parmi les 31 je crois me rappeler, dont le 20 est "élargir, doubler le pont Anne-de-Bretagne", qui a été repris dans le Plan de Déplacements Urbains ainsi que dans le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain, donc dans les deux grands documents structurant l'aménagement de notre territoire.

Il s'agit à la fois d'augmenter les capacités de franchissement pour accueillir tous les modes, la voiture, les modes actifs, les transports en commun, et puis en particulier une nouvelle infrastructure de transport en commun dont on a déjà parlé tout à l'heure : les lignes de tramway, le développement des nouvelles lignes de tramway avec un axe pont Anne-de-Bretagne / pont des Trois-Continents, et qui permet d'aller jusqu'à Schœlcher à Rezé.

En complément de tout ce qui avait été collecté pendant le débat, 11 ateliers thématiques ont été organisés en 2019 avec de nombreux acteurs locaux de l'urbanisme, des transports et de l'environnement, pour préciser les attentes et les visions pour la transformation du pont Anne-de-Bretagne.

Le programme du pont intégrera les orientations suivantes.

D'abord, un pont nature avec une architecture permettant une grande qualité urbaine et paysagère, pour un véritable espace public comme posé au-dessus de la Loire, un pont nature végétalisé et qui permettra aussi de développer des principes d'écoconception, qui est une logique qu'on adopte presque maintenant systématiquement dès qu'on le peut. Alors par exemple, ça veut dire que si on peut réutiliser des piliers du pont existants, il faut le faire, pour éviter à la fois de multiplier les déchets et de consommer de nouvelles matières premières.

Un pont ligérien, c'est-à-dire tourné vers la Loire et ses usages, et qui intègre bien les enjeux de navigation, qui permette bien de continuer à naviguer au-delà du pont comme c'est le cas aujourd'hui.

Un pont place qui transformerait ce pont en ouvrage d'art qui serait en fait un espace public ouvert à tous, majeur, de dimensions métropolitaines et même pourquoi pas un lieu festif et support de manifestations.

Enfin, un pont valorisant les modes actifs avec un franchissement qui réponde bien aux engagements en faveur de l'accessibilité universelle, et qui permette aussi des espaces généreux dédiés aux piétons – j'ai rappelé en Commission qu'il devait y avoir à peu près 30 000 personnes qui passent chaque jour du week-end sur ce pont – et puis qu'il soit effectivement support d'infrastructure pour un axe majeur vélo.

On développe, je l'ai déjà dit tout à l'heure, je ne le répète pas, deux nouvelles lignes nord-sud sur ce pont Anne-de-Bretagne pour le tramway. Évidemment ça veut dire que la place de la voiture sera réduite puis qu'il n'y aura plus de toute façon qu'une voie dans un sens, une voie dans l'autre, et pas au-delà. Aujourd'hui, si vous connaissez bien le site, vous savez qu'il y en a davantage.

Nous vous proposons plusieurs étapes de concertation puisque nous avons intégré le projet de transformation du pont Anne-de-Bretagne dans la concertation préalable qui a été décidée par la Commission Nationale du Débat Public suite à notre séance de décembre 2019, concertation qui va commencer à la fin du mois et qui va se terminer je crois au milieu du mois de décembre. Et bien sûr, en plus, on propose d'intégrer une démarche de dialogue citoyen dans la continuité du grand débat sur la Loire, et d'ouvrir la participation citoyenne, notamment de ceux qui nous ont déjà accompagnés maintenant depuis plusieurs années sur l'intégration des usages attendus, sur le fait que les usages qu'ils attendent soient bien repris dans les critères qui permettront de choisir l'équipe lauréate et le projet retenu.

C'est un projet qui est estimé à 50 millions d'euros hors taxes, en valeur 2020, et c'est un projet qui nécessite d'avoir, pour marquer notre ambition pour ce site, d'avoir une consultation internationale et de passer par un marché de conception/réalisation avec une procédure de dialogue compétitif.

Donc en clair, on a tous l'habitude et on l'a fait tout à l'heure pour Babinière, on recrute un maître d'œuvre qui, en fait, fait les plans, qui dessine le projet, et ensuite on valide le projet, et ensuite il y a les Commissions d'Appel d'Offres qui font partir les dossiers de consultation d'entreprise, on délibère ensuite pour retenir les entreprises. Ça, c'est la démarche classique.

Ici, ce qu'on souhaite, c'est avoir un marché de conception/réalisation où d'emblée le maître d'œuvre, l'architecte se présente avec des constructeurs, avec toutes les équipes professionnelles dont il souhaite s'entourer – on peut penser par exemple à un paysagiste au côté de l'architecte, pour travailler sur ce pont paysager.

Ce qu'on attend c'est que le dialogue, les solutions techniques proposées par les entreprises par exemple aux défis techniques mis en avant par les architectes, se situent bien avant le marché, le passage des appels d'offres, mais que ce soit dès le début qu'on ait cette capacité de dialogue et d'interaction entre l'entreprise qui va construire et, j'allais dire, les cerveaux qui vont concevoir.

Donc ça, ça devrait nous permettre d'avoir des possibilités de répondre un peu plus facilement à un certain nombre d'enjeux qui sont quand même des enjeux d'une dimension exceptionnelle, un espace public majeur – il ne s'agit pas de fabriquer un pont, il faut fabriquer de l'espace public suspendu ou appuyé sur la Loire, comme on veut.

Il y a un certain nombre de complexités, notamment liées au maintien de navigation, au raccordement avec les rives – qui ne sont pas dans un état exceptionnel, on le sait aussi. Ça veut dire qu'il y a un vrai travail à faire au-dessus et bien entendu, il faut maintenir l'accostage des vaisseaux ou des bateaux à proximité ou pas très loin. Donc voilà, ça fait quand même de nombreux enjeux qui nécessitent qu'on recoure à ce dispositif un peu particulier.

Concrètement, ça veut dire que lorsqu'on lance le dialogue compétitif, on revient vers les élus avec une proposition complète, c'est-à-dire qu'on passe un marché avec un groupement et pas juste on valide un projet et ensuite on déroule le projet avec les appels d'offres.

Pardon, j'ai oublié de préciser que sur l'enveloppe financière prévisionnelle, évidemment il n'y a pas forcément de rémunération en plus de ça. C'est-à-dire que l'architecte et les entreprises sont rémunérés sur ce budget. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Valérie Oppelt. »

M^{me} Oppelt : « Merci Madame la Présidente. Notre groupe souhaite revenir sur ces dossiers qui annoncent l'avenir de la place de la Petite-Hollande, le pont Anne-de-Bretagne et l'île de Nantes.

Nous pensons qu'une vision plus globale devrait être étudiée. En effet, les problèmes de mobilité actuels démontrent que le "tout contre la voiture" ne pourra pas aider d'ailleurs les plus fragiles, les personnes âgées, les personnes porteuses de handicap et bien sûr la population qui habite en dehors de la métropole.

Concernant le projet du pont Anne-de-Bretagne, il s'agit de recouvrir la Loire maritime car cela entraîne une question de domaine. Donc qu'en est-il sur ce cas de domaine maritime ?

Sur l'aspect technique et l'usage du pont, la délibération ne précise pas l'avenir exact du pont Anne-de-Bretagne actuel qui date, lui, de 1976, donc assez récent finalement. Les contraintes écologiques et l'urgence climatique nous obligent, il me semble, à reconstruire la ville sur la ville. Est-il nécessaire de détruire ce pont plutôt récent ? Nous espérons d'ailleurs que ce pont saura mettre en valeur les piliers de l'ancien pont transbordeur. Il n'y a pas de petit patrimoine pour les Nantais.

Concernant le coût et le sens du projet, nous estimons qu'une solution gardant le pont actuel avec pour quoi pas un e-busway, permettant d'ailleurs le passage des véhicules de secours et de santé, aurait pu être envisagée.

Enfin, le coût de 50 millions d'euros hors taxes alors que le pont Tabarly supportant un busway atteignait un coût de 30 millions d'euros, a-t-il prévu d'inclure les études, les accès routiers? Enfin, bref, un coût qui nous paraît assez exorbitant. Ce budget nous paraît donc disproportionné, si nous estimons que la période nécessite plus de réserve sur les dépenses.

Et d'ailleurs au passage, la Cour régionale des comptes – et ce sera évidemment étudié à la fin de ce Conseil –, étonnamment, souligne l'absence de programmation pluriannuelle des investissements. Donc ça, c'est un sujet sur ce dossier. Donc nous n'avons pas de vision à long terme sur ces budgets. Nous nous opposerons donc à cette délibération. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Julien Bainvel. »

Bainvel : « Oui merci Madame la Présidente. Écoutez, on avait déjà eu l'occasion sur le mandat précédent, en 2017, d'intervenir sur ce dossier et de porter un certain nombre de regards et de propositions. Et quand on voit ce dossier revenir aujourd'hui, nous on considère que ce projet, c'est un non-sens.

C'est un non-sens budgétaire d'abord parce que, effectivement, le coût a été rappelé, 60 millions d'euros. Quand on voit comment les derniers projets portés par la Métropole ont tous vu leur enveloppe prévisionnelle exploser, on sent bien que ce projet-là ne tiendra pas dans cette enveloppe de 60 millions d'euros. Valérie Oppelt vient de rappeler le coût du pont Tabarly: 31 millions d'euros. Le pont Senghor – ce sont les deux derniers ponts qui ont été construits sur la Loire –, c'était un peu plus de 25 millions d'euros. Donc on est dans une enveloppe financière qui est sans commune mesure avec ce qu'on a pu connaître récemment sur les franchissements de Loire.

Ensuite, de notre point de vue, c'est un non-sens environnemental. Créer un espace public, comme vient de le dire Bertrand Affilé, au-dessus de la Loire pour en faire un lien et un lieu festif d'une certaine manière, alors que nous disposons à la sortie du pont existant de 130 000 mètres carrés d'espace public sur l'esplanade des Machines de l'Île, qui pourrait avoir vocation à accueillir un certain nombre de manifestations, en tout cas plus qu'aujourd'hui, nous semble là encore totalement absurde. C'est un peu comme si on voulait construire un deuxième stade à côté de la Beaujoire.

Ensuite, on voit bien dans la délibération que vous évoquez la démarche environnementale Éviter Réduire Compenser. On reste persuadés qu'il faut toujours éviter. C'est le principe. Et là, on pourrait totalement éviter de couler du béton pour ensuite y planter dans des pots des arbres. Faire pousser de l'herbe sur du béton, ça ne nous paraît pas être une bonne démarche environnementale. De ce point de vue-là, nous nous opposons aussi à ce principe.

Et puis le deuxième élément qui est aussi un élément important: c'est le non-sens en termes de mobilité. On est sur un secteur qui est déjà un axe saturé, dont les aménagements provisoires qui sont en cours sur le quai de la Fosse augmentent cette saturation, dont à court terme les aménagements qui vont avoir lieu sur la place de la Petite-Hollande et sa fermeture à la circulation va entraîner un report d'une partie au moins des 40 000 véhicules jour qui traversent la place, sans compter la création, la construction si le projet va à son terme et est viable économiquement, du CHU, qui va entraîner en dehors même des flux des personnels, des questions, des flux de patients, sur un projet qui a vocation à favoriser et renforcer l'ambulatoire, et donc par conséquent va augmenter les trajets des patients dans la même journée, aller-retour.

Tout ça pour faire passer un bout de ligne de tram. Et en réalité, on a un peu le sentiment, de notre point de vue, que vous avez décidé de faire passer le tram là et que maintenant vous dites: "Comment on fait?" Et donc on agrandit le pont pour pouvoir aller au bout de votre projet et de votre idée, sans qu'on sache exactement toujours maintenant comment, une fois que le tram a franchi le pont, on débouche sur le boulevard Léon-Bureau.

Nous, on avait fait un certain nombre de propositions qu'on continue à porter, qui consistent à dire: un, on conserve le pont Anne-de-Bretagne tel qu'il est aujourd'hui en l'améliorant pour favoriser les flux piétons et les modes doux actifs, et à l'inverse, on crée à la pointe de l'île de Nantes, en lien avec la rive opposée qui permettrait de desservir le Bas-Chantenay, qui est quand même l'un des quartiers qui va être en profonde mutation dans les années à venir sur la ville de Nantes et sur la métropole, qui demain sera dans le cœur de la ville de Nantes, pour créer un franchissement de Loire réservé aux transports publics et aux transports doux et qui permettrait de desservir depuis le pont de Cheviré le cœur de l'île de Nantes et l'est de l'agglomération, avec des projets qui seraient compatibles et qui permettraient de répartir les flux et d'éviter les oppositions entre les différents modes de transport.

Et puis, dernier point sur la manière dont ce projet va être conduit: j'ai bien entendu les arguments de Bertrand Affilé sur le marché de conception/réalisation. Je le redis, j'ai déjà eu l'occasion de le dire en Commission mais je crois que sur un projet de cette importance, il y aurait eu intérêt à passer par un concours, par un jury de concours qui nous aurait permis, comme on l'a fait sur les aménagements de Gloriette, de discuter, d'échanger, de confronter les projets, d'apporter des arguments entre élus ... Parce que la réalité, c'est que dans quelque temps on va les uns et les autres découvrir dans le journal quel est le projet retenu. On n'aura plus de discussion sur ce projet-là. Et si ce projet est voté aujourd'hui – et pour ce qui concerne notre groupe nous voterons contre cette délibération –, nous n'en reparlerons plus et de notre point de vue, c'est une grave erreur. Nous voterons contre cette délibération pour l'ensemble de ces raisons. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Marie-Cécile Gessant. »

M^{me} Gessant : « Oui Madame la Présidente, Monsieur le Vice-Président, mes chers collègues, il s'agit là en effet d'un très joli programme, un pont nature, un pont ligérien, un pont place, un pont qui valorise les modes actifs. En fait, une véritable petite merveille, pour tout de même 50 millions d'euros hors taxes, valeur 2020 non actualisée. Ce qui veut effectivement présager du coût réel final.

Voilà, c'est effectivement très séduisant et je suis sûre que les habitants de ma commune comme les autres habitants de la métropole auront plaisir à en profiter. Mais si je peux me permettre, et je viens renforcer ce qu'a dit Madame Garnier tout à l'heure lors de son intervention sur la délibération numéro 6, il y a un autre ouvrage dont les Sautronnais, comme de nombreux autres habitants de l'agglomération, ont vraiment besoin : c'est d'une voie circulaire qui permettrait le passage de transports collectifs d'une ville à une autre, sans passer par la ville centre.

Encore une fois, l'organisation des transports collectifs en étoile nous pénalise réellement. Nous sommes certes en deuxième couronne, mais pas moins investis en faveur du développement durable.

À Sautron aussi nous aimerions pouvoir agir sur la part des voitures, mais pour cela il faudrait pouvoir proposer des alternatives efficaces. Aujourd'hui, il nous faut 50 minutes pour rejoindre Atlantis en transport en commun, pour 10 minutes en voiture. Vous voyez bien qu'avec de tels délais, nos amis sautronnais ne sont pas prêts de troquer leur volant pour une carte Libertan.

Alors je sais, Monsieur Affilé, que vous allez me dire que les Sautronnais auront plaisir à emprunter le pont Anne-de-Bretagne. Je partage. Mais je vous répondrai également que nous avons un certain nombre d'habitants du nord-ouest de l'agglomération qui tous les jours, matin et soir, traversent Sautron pour rejoindre Atlantis et les zones industrielles et les entreprises de Couëron. Nous avons également bon nombre d'habitants de Nantes et des communes voisines qui traversent également Sautron de part en part tout le week-end pour rejoindre la côte, et ce sont des bouchons ininterrompus à travers notre seule voie de transfert, la voie principale métropolitaine 965.

Avec une évolution démographique et une forte évolution de notre parc de logements, la Ville de Sautron prend toute sa part également dans la dynamique métropolitaine et aussi attend de Nantes Métropole la mise en place d'une solution de transports collectifs qui permette de relier facilement les villes de l'agglomération entre elles.

Le projet est certes intéressant, il permettra la mise en place de nouvelles lignes de tramway, mais malheureusement il ne rendra pas nécessairement plus facile le quotidien des Sautronnais. Je souhaite vraiment que la Métropole travaille avec la même créativité, la même audace, à déployer des solutions efficaces pour le quotidien des habitants des villes de seconde couronne.

Et puis je voudrais rajouter encore : par pitié, arrêtons d'opposer systématiquement vélos et voitures. Tout le monde doit trouver sa place en fonction de ses besoins et de ses possibilités, d'autant qu'aujourd'hui on incite fortement nos concitoyens à utiliser des voitures propres et hybrides. Je vous remercie de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Julie Laernoës. »

M^{me} Laernoës : « Madame la Présidente, mes chers collègues, le projet d'élargissement du pont Anne-de-Bretagne qui nous est présenté est le fruit d'un long débat mené dans notre ville et dans notre métropole. Un débat qui a eu lieu également pendant la campagne électorale de 2014, où l'hypothèse d'un tunnel versus pont avait été posée – un tunnel ne servant que les déplacements automobiles. Nous avons acté, à l'issue d'un débat apaisé sur les orientations sur la Loire avec tous les acteurs du territoire, toutes les parties prenantes de notre territoire... C'est le fruit de ce travail-là qui nous amène à cette délibération aujourd'hui.

Preuve en est que quand on pose tous les éléments d'un débat, il peut se dérouler de manière apaisée, même si je remarque que l'opposition souhaite en faire un nouveau débat qui pourtant a été mené et suivi avec la Commission du débat Loire.

Ce projet est réellement ambitieux, innovant et en phase avec les besoins de notre métropole et toutes celles et ceux qui y vivent, y travaillent et s'y déplacent. Ce projet est ambitieux tant dans ses intentions que dans ses propositions de réalisation. C'est un projet emblématique que la majorité métropolitaine porte collectivement. Un territoire qui innove, qui reconnecte à la nature, au vivant, qui développe ses transports en commun, qui se réapproprie l'espace public et qui favorise les alternatives à la voiture.

Parce que oui, l'espace public a trop longtemps été dominé par l'unique mode de transport qui est la voiture individuelle et, oui, il faut partager cet espace et faire de l'espace pour les vélos. Ce n'est pas réaliste de dire qu'on ne peut pas avoir et autant de voitures, et autant de cyclistes, et autant de piétons. On a des mètres carrés d'espace public qui sont limités, même si là nous créons un bel espace, nouveau. Et il est donc nécessaire de marquer notre ambition et de voir là où nous mettons les priorités.

Il témoigne aussi, je souhaite le souligner, de notre volontarisme malgré la période remplie d'incertitudes de tenir notre cap, tant il fait sens.

En cette période contrainte financièrement, nous sommes attentifs à ce que l'argent public soit utilisé le plus efficacement possible pour construire la résilience de notre territoire. 50 millions pour un pont multimodal, 10 millions pour un parking relais à Babinière relié au tramway, voilà des projets qui vont contribuer réellement à faire baisser la pollution et à améliorer la qualité de l'air dans notre ville et dans notre métropole, et les 43 % de gaz à effet de serre issus de l'automobile.

Car créer de nouveaux débouchés pour l'unique mode de transport qu'est la voiture crée un trafic induit et détériore non seulement notre climat mais aussi l'air que nous respirons.

Je tiens aussi à souligner que notre opposition est plus prompte à voter 50 millions, même si c'est 12 millions, la participation de la Métropole sur la porte de Gesvres, et également sur le contournement routier d'Orvault qui était de 30 millions également. On voit bien qu'il y a deux poids, deux mesures dans les discours, lorsqu'il s'agit d'automobile et d'écologie.

Ce nouveau pont est un symbole de la ville de demain, respect de la démarche Éviter Réduire Compenser qui s'applique donc ici parfaitement. J'entends l'opposition et la droite non plus se paver de bonnes intentions lorsqu'il s'agit de créer un contournement ou un périphérique sur le respect d'Éviter Réduire Compenser, et je vois qu'il est attentif ici.

Ce sera une infrastructure végétalisée, de la reconquête de l'espace public à destination des habitants. Il facilitera effectivement des déplacements en tramway, à pied et à vélo, en offrant aux piétons et aux deux-roues un large espace public de qualité et ouvert sur la Loire. Si j'étais taquine, je dirais à notre vice-président en charge des déplacements qu'il pourra également faire passer des charrettes ou des chevaux conduits par des Amish.

Ce sont bien ces solutions multimodales que nous soutenons, et non d'autres modes de franchissement issus du passé, ponts ou tunnels coûteux et dévolus uniquement au trafic automobile. Surtout, ce pont participe de l'évolution d'un réseau en étoile vers un réseau mieux maillé, qui se développe sans passer par le nœud du Commerce.

Le 26 octobre prochain sera lancée la concertation publique sur la création de nouvelles lignes de tramway. J'invite chaque habitante et habitant de la métropole à y participer le plus largement possible. Je souhaiterais enfin conclure en appelant de mes vœux cette méthode de travail pour les transformations importantes que nous devons continuer à mener au sein de notre agglomération en termes de transport: un véritable réseau métropolitain de train express qui permettra de mieux desservir les territoires alentour en profitant de l'étoile ferroviaire existante, et pour lequel SNCF Réseau vient de publier un rapport qui ouvre de grandes perspectives.

Dans le cadre des futures Assises de la mobilité durable que j'appelle également de mes vœux, lançons une réflexion sur les possibilités également d'amélioration de notre organisation collective, notamment via la mise en place d'un bureau des temps qui fluidifie les trajets ou espaces de travail mutualisés en périphérie, pour diminuer les déplacements pendulaires.

Le Groupe écologiste et citoyen votera avec beaucoup d'enthousiasme et sera très attentif à l'évolution de ce projet. Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Jocelyn Bureau. »

M. Bureau : « Merci Madame la Présidente. Chers collègues, d'emblée et afin de rompre le suspense pour Rodolphe Amailland, je vous précise que notre groupe votera cette délibération ainsi que la délibération suivante qui porte sur les modifications d'objectifs sur le projet d'aménagement de la Petite-Hollande. Ce sera cet après-midi.

Nous ne pouvons en effet dissocier ces deux projets qui participent à la réappropriation populaire du fleuve mise en évidence lors du débat « Nantes, la Loire et nous », mais qui renforce aussi la place du fleuve au cœur de notre agglomération. Nous y sommes donc favorables.

On comprend, on pressent : ces projets contribuent aussi à diminuer la place de la voiture dans la centralité métropolitaine. En effet, la destination du futur pont Anne-de-Bretagne, résolument urbain, fera la part belle aux déplacements actifs et au tramway, rendant possible un nouveau maillage de notre réseau de transports publics qui améliorent les connexions nord-ouest/sud-ouest, en évitant donc le centre-ville.

Nous partageons ces objectifs ainsi que le cap fixé par le Plan de Déplacements Urbains qu'a rappelé Madame la Présidente précédemment.

Nous sommes également favorables à la création de nouveaux aménagements sur les quais de la Fosse qui profitent aux déplacements actifs, même si certains des aménagements mis en œuvre pour le déconfinement peuvent et doivent être réinterrogés sur ce secteur. Ces aménagements d'ailleurs provisoires font actuellement l'objet d'un dialogue citoyen avant pérennisation.

Dans tous les cas, le report modal post-COVID saute aux yeux pour les déplacements doux, notamment sur cet axe du quai de la Fosse. Une fréquentation moins forte des transports collectifs participe à ce report, malheureusement. Par ailleurs, les comptages récents ont permis de quantifier une baisse de 11% pour l'usage de la voiture, ce dont on ne peut que se féliciter.

Cependant, et en fonction de leur parcours domicile-travail, du cadencement, de la circulation et des ruptures de charge des transports collectifs, ou encore des contraintes de leur emploi, nombreux sont nos concitoyens qui n'ont d'autre choix que d'utiliser un véhicule, qu'il soit thermique encore aujourd'hui, propre nous l'espérons le plus vite possible – Bertrand Affilé le rappelait tout à l'heure.

L'AURAN nous rappelait au début du mois que la baisse de 11% de l'usage de la voiture s'accompagnait paradoxalement d'une forte augmentation journalière des temps de parcours pour ces conducteurs. C'est le cas notamment des habitants du cadran nord-ouest et de ceux du cadran sud-ouest qui travaillent sur l'autre rive du fleuve. La voiture est alors privilégiée et seuls quatre franchissements s'offrent à eux: les deux bacs de Loire, le pont de Cheviré et le pont Anne-de-Bretagne.

Je puis vous assurer qu'ils vivent avec plus ou moins d'acrimonie le rétrécissement récent du quai de la Fosse et la congestion du trafic en amont ainsi occasionnée. Congestion qui a aussi des impacts sur notre transport collectif. Ils craignent à juste titre la période des travaux à venir sur le pont Anne-de-Bretagne et son dimensionnement routier à venir.

Nous pensons qu'il faut organiser au maximum l'évitement automobile de ce futur espace aménagé le long du quai de la Fosse. Et pour cela, nous profitons de cette délibération pour dire qu'il y a urgence à relancer la question d'un nouveau franchissement de Loire, pour que la ville du quart d'heure pour certains ne soit pas la ville des deux heures pour d'autres. Je vous remercie.»

M^{me} la Présidente : « Merci. J'ai cinq inscrits pour les prises de parole, six. Donc Ronan Dantec, puis Carole Grelaud puis Éric Couvez puis Aurélien Boulé puis Primaël Petit puis Julien Bainvel et ensuite, chers collègues, je vous propose qu'on puisse s'en arrêter là et redonner la parole au rapporteur. Ronan Dantec. »

M. Dantec : « Merci Madame la Présidente. Deux points, rapidement. Je comprends bien que l'opposition s'oppose, c'est dans sa fonction, mais on ne peut pas il y a quelques minutes dire qu'on est en retard sur la construction d'un réseau en toile d'araignée, et voter contre un maillon clé de la toile d'araignée. C'est évident qu'on n'aura jamais de toile d'araignée si le tramway n'arrive pas sur l'île de Nantes dans l'autre sens, que simplement comme actuellement en nord-sud, et que c'est, derrière, cette ligne-là qui permettra de rattraper la ligne vers la Beaujoire et demain de passer l'Erdre. C'est totalement incohérent et si on veut que le tramway passe, ça ne peut pas être le pont actuel, donc on est bien obligés de faire un nouveau pont. Je crois que là, on n'a pas besoin de trop de polémique. Ça devrait être un consensus entre nous.

Je ne voudrais pas insister là-dessus, je voudrais insister sur un autre point. Je crois que la fonction des élus dans la durée, au-delà des moments d'opposition ponctuelle et de polémique, c'est quand même aussi de construire du beau et de construire une ville dont les habitants sont fiers et qui leur donne effectivement un sentiment d'appartenance à une histoire collective dans la durée.

Il se trouve que nous avons une très belle réunion à Chantenay dimanche où il était aussi question de Bretagne, comme pour le pont. Et comme je suis un fervent partisan de la marche à pied, moi je suis rentré à pied de Chantenay jusqu'au centre-ville.

Moi, je trouve qu'on n'insiste pas assez sur la beauté de ce territoire à Nantes où il y a l'île de Nantes, où il y a Chantenay dont on connaît aujourd'hui les évolutions, où il y a des patrimoines exceptionnels du XVIII^e siècle jusqu'à plus récemment. Moi, je trouve par exemple qu'on n'insiste jamais sur la beauté du patrimoine HLM, de cette belle opération HLM du début du siècle, l'une des premières en France, sur la butte de Chantenay, et qu'on a donc un enjeu de penser la ville pour en garder le beau. Et on est dans un des endroits où on a les plus belles perspectives de Nantes. Et qu'à partir de là, le pont Anne-de-Bretagne doit participer de cette narration-là.

Et je trouve qu'on a souvent un débat. On ne se projette pas assez sur la forme de la ville qu'on est en train de créer. Je crois qu'effectivement, là, on a un enjeu majeur. Moi je suis très très sceptique sur le fait qu'il y ait un autre pont en aval demain dans ce coin-là, qui casserait les perspectives. Je crois qu'au contraire, notre enjeu c'est de ramener un maximum de mobilité et évidemment de mobilité douce et de transports collectifs, d'abord sur ce pont, et si possible d'éviter tout ce qui cassera les perspectives. Donc je crois qu'au contraire on est dans un projet qui est à notre échelle de responsabilité dans la durée, et je crois qu'effectivement on a fait un bon boulot, mais c'est évident qu'il faut préparer un pont par lequel le tramway va passer. Ça devrait faire consensus entre nous. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Carole Grelaud. »

M^{me} Grelaud : « Merci. Alors, juste en réponse à ce que je viens d'entendre, je n'irai pas sur la forme de la ville, bien que ça peut s'envisager, mais n'oublions pas là où nous sommes, et moi je vais parler de forme de la métropole.

Ceci étant dit, Madame la Présidente, chers collègues, nous franchissons aujourd'hui une nouvelle étape dans le projet de réaménagement du pont Anne-de-Bretagne. Nous tenons ainsi un des engagements pris à la suite du grand débat Loire.

Il s'agit d'augmenter la capacité de franchissement de la Loire, tous modes confondus, tramways, vélos, voitures et piétons, entre le nord et le sud – le sud et le nord – de la métropole, tout en offrant aux habitants et aux habitantes un nouvel espace de promenade et de convivialité.

La question du franchissement est intimement liée aux nouveaux projets urbains de la centralité métropolitaine. Je pense au Bas-Chantenay, à Pirmil-les-Isles, au nouveau quartier de santé sur l'île de Nantes. Chacun de ces aménagements s'accompagnera de nouveaux déplacements, auxquels nous répondons d'ores et déjà par la création de trois nouvelles lignes de tramway qui se rejoindront sur l'île de Nantes. Et le réaménagement du pont Anne-de-Bretagne permettra de porter deux de ces nouvelles lignes, auxquelles s'ajouteront les déplacements vélo et circulation automobile.

Ce pont sera accessible à la fois aux piétons et aux cyclistes grâce à une pente adoucie. Toutes celles et tous ceux qui l'ont déjà empruntée à pied, à vélo, et toutes les personnes à mobilité réduite, savent à quel point la pente actuelle peut se révéler forte. À l'avenir, l'ouvrage sera modifié et ne sera plus un obstacle pour quiconque, notamment pour la circulation des tramways.

Je voudrais également dire quelques mots sur l'intégration de cet aménagement dans le paysage. Nous sommes chacune, chacun ici attaché à notre fleuve.

La Loire est un espace de promenade privilégié dont on ne se lasse jamais, cela a été rappelé à de nombreuses reprises au cours du grand débat Loire. Il suffit de constater le nombre de promeneurs le long des quais et des berges de nos communes, au pied de Titan, la grue grise de la pointe de l'île de Nantes, dès qu'une éclaircie apparaît.

Le pont Anne-de-Bretagne élargi offrira ainsi un nouveau point de vue sur la Loire, un nouvel espace de promenade, de convivialité, et pourquoi pas un lieu de rendez-vous entre deux rives.

Enfin, le doublement du pont répondra à un principe de sobriété dans sa conception, au sens où il respectera les principes édictés dans notre feuille de route sur l'économie circulaire. Celle-ci s'appuiera notamment sur la séquence Éviter, Réduire, Compenser, et sur la réutilisation, autant que possible, des matériaux.

Madame la Présidente, chers collègues, avec ce projet de délibération, nous contribuons à redessiner notre cité, notre métropole, nous reconnectons le cœur de la métropole avec notre fleuve.

Le pont Anne-de-Bretagne deviendra un véritable lien entre le projet urbain de l'île de Nantes et celui de la Petite-Hollande, et continuera d'écrire le grand récit métropolitain de la Loire retrouvée.

Il s'agit donc évidemment d'un projet métropolitain utile, qui nous concerne toutes et tous, quelle que soit la commune où nous résidons. C'est pourquoi j'invite l'ensemble des élus de cette assemblée à voter en faveur de ce projet – projet inédit.

Chers collègues, Madame la Présidente, je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Éric Couvez. »

M. Couvez : « Madame la Présidente, chers collègues, au travers du Plan de Déplacements Urbains et du grand débat Loire, il a été décidé de franchir une nouvelle étape dans le développement de notre réseau de tramway, mais également de franchir la Loire au cœur de Nantes et de notre agglomération d'une autre façon.

Ce projet nous offre donc deux entrées d'appréciation : l'une que je qualifierais de "pragmatique" en proposant une évolution majeure dans l'offre de transport de la métropole ; l'autre, et je la pense tout aussi importante et plus poétique, puisqu'il s'agit d'offrir une nouvelle vision de la Loire à travers une infrastructure habituellement dévolue uniquement au passage d'une rive à l'autre.

Faire de la Loire la colonne vertébrale du développement métropolitain, un lieu d'échanges entre les habitants, avec des moyens de transport locaux mieux interconnectés entre bateau, train, tram, bus et automobile, un lieu d'échanges entre entreprises avec un secteur industriel fort et la présence du port réaffirmée et revalorisée, un lieu de culture et de fête. Chacune de ces composantes, économique, écologique, touristique, culturelle, de mobilité, d'habitat, c'est le défi que des citoyens de tous horizons nous ont proposé avec le grand débat Loire. Avec ce beau projet, ce défi nous le relevons, et c'est à souligner.

Pourtant, il nous faut également rester pragmatique et c'est tout l'objet de cette délibération. L'opération est en effet d'une grande complexité. Le lancement d'un dialogue compétitif pour prendre en compte au mieux tous les aspects techniques, logistiques et philosophiques de cet ouvrage d'art, semble être le meilleur moyen de prévenir tous les impondérables que pose ce type de projet.

Le projet de transformation de ce pont aura pour objectif de répondre aux besoins grandissants de déplacements dans l'agglomération en maillant différemment le réseau de tramway sans passer par Commerce, ce qui est une très bonne chose. Je pense que le challenge avec Anne-de-Bretagne, c'est également d'y faire cohabiter l'ensemble des mobilités, surtout lorsque l'on crée une nouvelle voie.

La finalité est de faciliter le changement de mode de déplacement afin d'augmenter la part des usagers des transports en commun, de la pratique de la marche à pied et celle du vélo, en ayant également une attention toute particulière aux personnes à mobilité réduite, car la courbure du pont actuel n'est pas des plus simples à franchir.

Permettez-moi un dernier mot : 50 millions d'euros, c'est un investissement important. Notre majorité veut faire le choix d'un niveau d'investissement extrêmement fort, notamment avec le développement de nouvelles lignes de tramway dont la transformation du pont Anne-de-Bretagne est une des étapes.

Ces investissements vont permettre de préparer l'avenir dans le cadre de la transition énergétique. Ceux-ci irriguent également l'ensemble du territoire et favorisent la dynamique économique. Cela me semble indispensable, dans une période où la crise sanitaire a déjà des effets importants sur l'économie, qu'il est encore difficile d'évaluer complètement. Je vous remercie de votre attention.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Aurélien Boulé. »

M. Boulé : « Madame la Présidente, je vous remercie. Je voulais rebondir, je vais être très bref, je voulais rebondir sur quelques éléments qui ont été dits entre autres de la part de Julien Bainvel qui s'interroge sur le nouveau plan de circulation des 40 000 véhicules jour qui passent aujourd'hui au niveau de la voie sur berge à proximité de la place de la Petite-Hollande. Une des réponses, c'est le transfert modal. Les automobilistes ne sont pas assignés ad vitam aeternam à être dans leur voiture. Une personne qui aujourd'hui roule en voiture peut devenir cycliste, peut devenir piétonne grâce au déploiement d'alternatives. L'évolution des parts modales et la lutte contre l'autosolisme sont au cœur des enjeux.

Deuxième chose : j'entends souvent, à droite et à gauche, plutôt à droite, qu'on serait antivoiture. Personne n'a dit qu'on était antivoiture. Je n'étais pas encore élu à cette époque mais le PDU qui a été voté il y a quelques années acte le fait qu'on passe de 43 % des déplacements en voiture à 27 à l'horizon 2030. Ce n'est pas être antivoiture, je pense.

Je voulais aussi rebondir sur la question des temps de parcours. Pour comprendre la complexité du sujet, il faut analyser les chiffres grâce notamment à l'AURAN qui fait un travail formidable, et éviter de développer un argumentaire sur du ressenti. La réalité, c'est que durant la semaine³⁹, sur la métropole, le trafic routier à 8 heures était à -9 % par rapport à 2019. Les embouteillages ont-ils augmenté ? C'est une vraie question.

L'AURAN, comme je vous le disais, a fait un comparatif par rapport à la situation en 2019. Depuis le 1^{er} septembre, les voitures ont mieux roulé pendant trois semaines, et certes moins bien pendant deux semaines. Où est la catastrophe annoncée ?

Je voulais revenir aussi sur un autre point : la saturation, comme l'AURAN l'a pointé également, ne vient pas des pistes cyclables ou des voies de bus ou de l'urbanisme tactique. Elle vient du fait qu'il y a de plus en plus de voitures : le bassin de mobilité, qui s'affranchit évidemment des limites administratives, s'est considérablement dilaté. Aujourd'hui, l'aire urbaine de Nantes c'est 1 million d'habitants et plus d'une centaine de communes.

Alors oui, de nombreuses Villes ont réussi à pacifier et à fluidifier le trafic routier en misant sur principalement quatre points, c'est ce qu'on compte faire et c'est l'objet de cette délibération.

Premièrement, en misant d'une manière active et volontariste sur les modes actifs.

Deuxièmement, en investissant sur des transports en commun capacitaires et rapides, ici avec le tramway. Pour répondre à ce que disait Madame Garnier tout à l'heure, c'est là aussi qu'on va voir l'articulation entre notre réflexion sur l'étude d'opportunité pour la réalisation d'un métro et un éventuel futur RER métropolitain.

Troisième point, c'est la question de l'intermodalité, la multimodalité. Comment est-ce que, justement par rapport à ce que je disais à Monsieur Bainvel, on articule ce transfert modal, comment on favorise ce transfert modal ?

Quatrième point, c'est sur l'innovation. Là aussi, pour rebondir sur ce que disait Madame Oppelt, nous ne sommes pas antivoiture. L'innovation c'est miser sur le covoiturage, sur les P + R. C'est repenser la place de la voiture en ville. Ce n'est pas dire : "Il n'y aura plus de voitures en ville.", bien sûr. Ce qu'ont fait des Villes de taille plus ou moins comparable à Nantes, avec des configurations plus ou moins comparables en Europe, comme Anvers ou Copenhague. Elles ont réussi à le faire, Nantes peut le faire. C'est bien l'objet de cette délibération.

Et enfin, je voulais terminer en me permettant de reprendre les mots de Monsieur Pascal Pras qui citait dernièrement dans une publication de l'AURAN une phrase que je trouve très juste. Il disait : "Il faut mesurer les effets des changements de comportement et ne pas céder à l'empressement ni aux approximations. Il faut qu'on puisse comparer l'avant et l'après dans ce qu'ils ont d'avéré, de permanent et d'inconturnable." Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Primaël Petit. »

M. Petit : « Oui, merci. Moi je voulais juste évoquer un article de la presse quotidienne locale qui concerne cette délibération. L'article était accompagné d'une photo du pont Anne-de-Bretagne du temps de la Trocante. Alors beaucoup d'entre nous se souviennent de la Trocante, ça commence à remonter un petit peu. Cette photo, elle est intéressante puisqu'elle montre le pont Anne-de-Bretagne avec un énorme bouchon dessus, principalement dans l'axe sud-nord.

Donc ça m'a interpellé, ça m'a rappelé que les bouchons ne sont pas d'aujourd'hui, et surtout je voulais dire à Monsieur Affilé que les bouchons ne sont pas dus aux méchants qui ne sortiraient pas du centre-ville, ni aux charrettes, ni aux vélos, mais ils étaient déjà là et – ça vient d'être redit par Aurélien Boulé – ils sont bien liés à l'augmentation du trafic. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, quelques éléments de réponse, donc. Tout d'abord peut-être sur... Pardon. »

M^{me} la Présidente : « Pardon. J'avais oublié, dans la liste des intervenants, que j'avais cité et retenu Julien Bainvel. Mes excuses. »

M. Bainvel : « Oui, merci. Pas de souci. Je vais faire très vite. Juste deux choses.

La première : Je ne voudrais pas que Ronan Dantec fasse semblant de ne pas comprendre ce qu'on a dit. On n'a pas dit : "Il ne faut pas de transport en commun." On n'a pas dit : "Il ne faut pas de transport en commun pour desservir l'île de Nantes." On a dit : "Ce n'est sans doute pas le bon endroit et on fait une proposition alternative." J'entends l'argument de la forme de la ville et qu'on puisse avoir des visions différentes sur ce point-là, mais je ne voudrais pas qu'on réduise notre propos à ce que tente de faire croire Aurélien Boulé sur : "La droite c'est la bagnole." Je rappelle qu'on était quand même les seuls dans la campagne municipale à porter le 30 kilomètres/heure et à avoir des propositions très concrètes sur les transports.

Ensuite, j'ai écouté avec beaucoup d'attention la leçon de Mme Laernoës qui nous explique – et là encore chacun a le droit de penser ce qu'il veut – que couler du béton pour poser des arbres, c'est une démarche écolo. Vous me permettrez, Madame, d'être en désaccord avec vous. Que couler du béton pour créer un espace public à côté d'un espace public existant est écolo. Vous avez le droit de le penser, on a le droit de penser l'inverse. Et puis de vous appuyer, d'avoir le culot de vous appuyer sur le débat Loire et sur l'avis citoyen alors que vous avez foulé aux pieds le référendum sur Notre-Dame-des-Landes, permettez-moi de vous dire que c'est quand même particulièrement gonflé de votre part. Donc on n'a pas de leçons à recevoir de vous. »

M^{me} la Présidente : « Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Oui, je ne comprends pas bien. Je pense que c'est surtout le président Macron qui a foulé aux pieds le référendum, mais bon, chacun ayant des positions différentes sur le sujet, on est bien d'accord.

Alors ce pont Anne-de-Bretagne, effectivement il a été inauguré en 1976. Il a été conçu au tout début des années 70, voire même un tout petit peu avant dans sa conception globale effectivement, avec la vision de l'époque, c'est-à-dire toute la place à la bagnole. Le cours des 50-Otages, la place du Commerce, toutes les grandes artères, le passage devant le château avant que le tramway y passe et avant que ce soit piétonnisé Il faut se rappeler de cette époque-là.

Aujourd'hui effectivement, il s'agit de réduire, je l'ai dit: une voie de circulation pour les voitures dans chaque sens. Ce n'est pas laisser toute la place à la voiture. Mais par contre, une voie de tramway dans chaque sens, et puis des voies cyclables bidirectionnelles, et puis de l'espace public pour les piétons et un véritable espace public au-dessus du fleuve et qui fait le lien entre l'île de Nantes et la rive nord du fleuve.

Donc ça nécessite quand même sans doute... Si on compare avec le pont Tabarly et ses 31 millions d'euros, sur le pont Tabarly ce n'est pas un busway qui passe, c'est un chronobus. Vous allez dire: "C'est toujours un bus." OK. Sauf que les infrastructures ne sont pas tout à fait les mêmes. Là, c'est deux voies de tramway. Rien que ça, si vous voulez, vous prenez vos 31 millions et vous pouvez en rajouter un peu au-dessus. Et en plus on crée de l'espace public autour. Le budget est proportionné à la hauteur de nos ambitions.

Sur les éléments qui ont été indiqués, on fait passer du tramway mais on ne fait pas passer des tramways pour 1,5 kilomètre de lignes supplémentaires. On crée de nouvelles lignes et on fait 5,5 kilomètre au global, c'est ce qu'on projette, 5,5 kilomètre d'infrastructures supplémentaires. Il ne faut pas confondre une ligne qui passe sur l'infrastructure, et la ligne. Il n'y a pas d'infrastructure numéro 1, numéro 2, numéro 3. Il y a des infrastructures et dessus, on construit et on combine des déplacements, des circuits qui tracent des lignes. Et donc voilà, on n'est pas sur 1,5 kilomètre – c'est ça qui est important –, mais beaucoup plus.

Enfin, sur les derniers éléments, les bouchons, ils ont toujours existé. Avant qu'il y ait le pont Anne-de-Bretagne j'étais tout petit mais je me rappelle quand même que pour aller voir mes parents dans le sud Loire quand on devait passer sur d'autres ponts, eh bien mes grands-parents ils pouvaient attendre un certain temps parce qu'on était bloqués en permanence quasiment sur toute la ligne de pont, jusqu'au moment où on arrivait à la route de Pornic, et encore. Ce n'était quand même pas si simple que ça.

Ça veut dire que le pont Anne-de-Bretagne a été quelque chose qui a sans doute fluidifié à un moment, mais ça a déjà été dit: effectivement, quand on crée une infrastructure, elle est bouchée. Et je me rappelle aussi que Primaël, j'ai vu exactement les mêmes bouchons et j'ai vu aussi le pont Cheviré arriver et soulager une partie de ces bouchons.

Effectivement on sait bien qu'une nouvelle infrastructure, ça a déjà été dit, notamment routière, peut s'autosuffire assez vite et montrer ses limites rapidement. C'est aussi pour ça qu'on a cette ambition de réduction du nombre de voitures en circulation, notamment au cœur d'agglomération. Mais en cœur d'agglomération, si on veut limiter le nombre de voitures ça veut dire qu'il faut limiter les voies de circulation pour les voitures et proposer des alternatives encore une fois à la hauteur de nos ambitions. Mais je crois que c'est ce qu'on essaie de faire au quotidien avec les services de Nantes Métropole et la SEMITAN, et l'ensemble des opérateurs. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Quelques mots, avant de mettre aux voix cette délibération. D'abord, je voudrais remercier Marie-Cécile Gessant d'avoir utilisé les mots "audace et créativité" pour parler de ce projet. Parce qu'en effet, je crois que c'est un projet qui a du sens, que c'est un projet utile pour l'ensemble des habitants de la métropole. Le premier élément, c'est que c'est en effet un sujet dont nous avons largement débattu, largement parlé, puisque Julie Laernois a eu raison de rappeler qu'il était issu directement du grand débat citoyen sur la Loire.

Je crois d'ailleurs me souvenir que nous avons voté les conclusions de ce grand débat, une trentaine, à l'unanimité. Donc dans cette assemblée, personne ne peut être surpris que nous ayons ensuite avancé sur ce sujet.

Je rappelle que ce grand débat, il a eu lieu en 2015. Nous sommes en 2020. Vous voyez bien qu'il va falloir quelques années pour les études techniques puis la réalisation. Je ne crois pas qu'on puisse vraiment parler de précipitation. Si en dix ans on ne peut plus rien construire dans une ville, alors je crois, chers collègues, que nous aurons les uns et les autres quelques difficultés.

Deuxième élément sur le sens. Notre cap, notre projet, notre vision – et évidemment le fait qu'il y ait plusieurs visions dans la Métropole quand elles expriment une cohérence –, ça me paraît bien naturel dans une assemblée comme la nôtre.

Notre vision à nous en tout cas, c'est de se dire que demain, on a à imaginer ensemble le cœur de la métropole et que le cœur de la métropole, il sera notamment nourri par la résonance entre le projet de l'île de Nantes, le projet du Bas-Chantenay et le projet, je le souhaite, de la ZAC des Isles. Et que l'articulation avec la place de la Petite-Hollande est ce qui va venir dessiner le cœur de la Métropole de 2030.

À Nantes, les années 1990, le début de ces années a été marqué par le cours des 50-Otages et son réaménagement. Aujourd'hui, ça paraît énorme quand on voit les photos d'alors et les photos d'aujourd'hui. Et je crois que dans cette assemblée, personne ne souhaiterait revenir en arrière, parce que l'histoire a fait son chemin, parce que l'évidence s'est imposée. Notre responsabilité à nous, c'est de construire la métropole des années 2030. Et dans la métropole des années 2030, on prend trois partis pris, et ces trois partis pris je crois qu'on pourrait très largement les partager.

Le premier c'est la métropole qui renoue avec son fleuve. C'est la métropole qui renoue avec la Loire et ce projet, c'est ça qu'il vient rapporter, c'est ça qu'il vient traduire.

Le deuxième, c'est la métropole qui intègre totalement et qui accélère les enjeux de transition écologique et de ce point de vue, ce projet vient là aussi servir cette ambition importante.

Et puis la troisième dimension, c'est effectivement les sujets de mobilité qu'on vient largement d'évoquer.

Moi, je vous le dis comme je le pense : je suis très surprise de ce vote contre. J'entends la cohérence de votre raisonnement, Monsieur Bainvel, quand vous dites : "Nous, on a fait une autre proposition." En revanche, voter contre alors qu'à longueur de semaine et de mois vous répétez qu'il faut sortir du réseau en étoile comme l'a fait Laurence Garnier, et là aller jusqu'à un vote contre alors que vous faites partie de ceux qui avaient voté les conclusions du débat Loire, il y a là franchement une cohérence de position qui me surprend, pour ne pas dire davantage.

En revanche, je retiens un point dans votre intervention et je vous fais la proposition suivante. Je crois que c'est utile, dans un projet de cette envergure, dans un projet de cette ambition, qu'il puisse continuer à y avoir un partage de regards entre élus. Et donc nous faisons avec Bertrand Affilé la proposition qu'un petit groupe d'élus puisse se réunir à plusieurs étapes du processus pour continuer à débattre, pour continuer à partager, parce que je ne renonce jamais par avance à ce que la bonne volonté finisse par l'emporter et à ce que le sens du projet finisse par dépasser les positions a priori.

Enfin, je veux terminer sur un point qui a été évoqué. Nous sommes dans une période de crise et nous sommes loin d'avoir vu les effets de cette crise. Je ne parle pas là de la crise sanitaire mais de la crise économique et sociale. Moi, je crois que dans ce type de situation il y a deux réactions. Soit on arrête tout, soit on met le couvercle sur la marmite, on dit : "Ce n'est plus le moment d'investir.", on est précautionneux ou peureux, soit on dit : "Non, dans une métropole comme la nôtre, quand il y a des beaux projets, quand il y a des projets qui ont de l'ambition, des projets qui ont du sens, on y va et on va de l'avant.", parce que c'est aussi ce qu'attendent de nous les acteurs économiques et de l'emploi.

Pour les avoir largement reçus ces derniers jours et ces dernières semaines, ils nous disent : "On attend des mesures d'urgence." Oui, bien sûr. On peut échanger ensuite sur la conditionnalité de ces mesures d'urgence. C'est un autre débat, je ne l'ouvrirai pas là, mais la question se pose néanmoins à l'échelle nationale. Mais ils nous disent aussi : "On a besoin de perspectives, on a besoin de vision." et effectivement, faire le choix d'investir 50 millions d'euros dans un projet de cette nature, c'est un choix d'ambition, c'est un choix de sens. »

Le Conseil délibère et, Après vote électronique*

par 70 voix pour, 25 contre et 2 absentions

1 – approuve le programme du projet de transformation du pont Anne de Bretagne à Nantes,

2 – fixe l'enveloppe financière prévisionnelle de cette opération à 50000 000 € HT (valeur 2020).

3 – autorise le lancement de la procédure de dialogue compétitif pour la passation d'un marché de conception réalisation,

4 – autorise le versement d'une prime dont le montant sera calculé conformément aux dispositions de l'article R2171-20 du Code de la commande publique,

5 – autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur, notamment attribuer et signer le(s) marché(s), et à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

****le détail des votes figure en annexe****

La séance est suspendue pour la pause méridienne.

M. Pras présente le dossier suivant :

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département Territoire et Proximité
Direction de l'espace public

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

13 – Engagement Loire - Nantes – Aménagement des espaces publics Gloriette Petite Hollande – Modifications des objectifs poursuivis et prolongation de la concertation préalable

Exposé

Par délibération du 4 octobre 2019, le Conseil métropolitain a approuvé le programme relatif au projet d'aménagement des espaces publics Gloriette - Petite Hollande à Nantes et fixé l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération à 65 000 000 € HT soit 78 000 000 € TTC. Il a par ailleurs autorisé le lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre, approuvé les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement et fixé les modalités de la concertation préalable conformément aux articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme. La concertation préalable est en cours sous la forme d'une exposition avec la mise à disposition d'un registre au siège de Nantes Métropole.

Sur une surface d'environ 12 000m² de l'île Feydeau au pont Anne de Bretagne, la future plus grande place de l'agglomération nantaise propose d'améliorer la qualité des espaces et des ambiances en développant la présence de la nature en ville, en améliorant les circulations des modes actifs tout en assurant l'accueil hebdomadaire du marché de la Petite-Hollande. Pour cela, l'aménagement engagera une forte réduction du stationnement sur voirie au profit de la qualité urbaine et paysagère.

Cette future esplanade Gloriette Petite Hollande est un espace majeur de la centralité pour engager des transitions écologiques, énergétiques et alimentaires souhaitées pour la métropole nantaise. Son aménagement va permettre de désimpermeabiliser largement d'anciens espaces de voirie et d'accueillir tous les modes de déplacements de manière confortable, agréable et sécurisée

Compte tenu des contraintes techniques, des surcoûts engendrés et de l'ambition portée par Nantes Métropole de repenser la place de la voiture sur son territoire, il n'est plus envisagé de construire un parking en ouvrage sous l'esplanade. Cette décision s'accompagne de mesures fortes pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle (parkings-relais, extension du réseau de transport collectif, tarification incitative transports collectifs et covoiturage, qualité de l'aménagement des espaces publics en faveur des modes actifs...). Le marché de la Petite Hollande sera évidemment maintenu sur la place.

Les perspectives et l'espace public Gloriette Petite Hollande seront libérés des émergences techniques et fonctionnelles – trémies, sorties ascenseurs et escaliers, grilles de ventilation... pour offrir plus d'espace aux usages quotidiens et événementiels. L'impact environnemental et urbain du chantier en sera également allégé, avec des nuisances réduites, une organisation simplifiée et une durée de travaux raccourcie.

Compte tenu de ces modifications du projet d'aménagement, il convient de prolonger la durée de la concertation préalable, sans en modifier les modalités. L'exposition mise en place au siège de Nantes Métropole sera mise à jour pour tenir compte de ces évolutions et restera en place pour une durée de 3 mois complémentaires à compter de la présente délibération, de même que le registre qui l'accompagne et une réunion publique sera programmée à l'issue de la concertation.

M. Pras : « La délibération 13 nous conduit sur la ville de Nantes, et plus exactement sur le secteur Petite Hollande Gloriette – bords de Loire. Elle concerne les aménagements des espaces publics de la Petite Hollande, dont je veux rappeler qu'il s'agit d'un endroit historiquement totalement artificiel, puisque nous sommes sur un espace autrefois occupé par la Loire.

Comme la délibération précédente, ce dossier fait suite au grand débat "Nantes, la Loire et nous", engagé par la Métropole. Dans ce cadre s'inscrit aujourd'hui une étude sur la centralité métropolitaine, en lien avec la Loire, ses berges, et ses paysages ligériens. Nous n'avons pas une vision morcelée de notre territoire ; cette étude, en effet, s'intéresse au grand secteur qui va du canal Saint-Félix jusqu'au Bas-Chantenay. Le projet Loire au cœur, et plus précisément le projet Petite Hollande Gloriette – bords de Loire, s'inscrit à l'intérieur de ce périmètre. Pour répondre à une intervention précédente, il s'agit effectivement de travailler sur quelque chose qui s'inscrit durablement dans le cœur de notre Métropole et qui "fasse beau", pour reprendre l'expression de Ronan Dantec. Cette démarche propose une intervention sur l'espace public de la Place de la Petite Hollande, des berges de la Loire et des quais du secteur de Gloriette, jusqu'au Pont Anne de Bretagne – qui était présenté tout à l'heure –, et jusqu'à l'espace occupé par le mémorial de l'esclavage.

Cette mission a été confiée à l'agence TER. Si elle concerne un espace de la centralité de notre ville centre, il s'agit quand même, nous le savons tous, d'un espace métropolitain, pratiqué par tous les habitants de nos 24 communes. Par délibération du conseil métropolitain du 4 octobre 2019, nous avons approuvé le programme relatif au projet d'aménagement. Nous avons approuvé une enveloppe financière prévisionnelle, évaluée à 78 000 000 € TTC, ainsi que les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement. Nous avons fixé les modalités de concertation préalable; d'ailleurs, cette concertation est en cours, sous la forme d'une exposition, avec mise à disposition d'un registre au siège de Nantes Métropole. Nous rappelons que ce projet porte sur une surface d'environ 12000 mètres carrés, de l'île Feydeau au Pont Anne de Bretagne, et qu'il donnera lieu à l'amélioration et au développement de la plus grande place de l'agglomération nantaise. Il s'agit d'améliorer la qualité des espaces et des ambiances, en développant la présence de la nature en ville, en améliorant les circulations des modes actifs, tout en assurant l'accueil du marché hebdomadaire, qui est une institution nantaise et métropolitaine, sur la Place de la Petite Hollande.

Pour cela, l'aménagement engagera une forte réduction du stationnement – puisque historiquement, de puis la fin des années 60 et 70, il s'agissait d'un espace dédié à la voiture et au stationnement – au profit d'une qualité urbaine et paysagère. Cette future esplanade va devenir un espace majeur de centralité, pour engager des transitions écologiques, énergétiques et alimentaires souhaitées par la Métropole nantaise. Son développement va permettre la désimperméabilisation de ces espaces de voiries, et d'accueillir tous les modes de déplacement de manière confortable, agréable et sécurisée.

Compte tenu des contraintes techniques et des surcoûts engendrés, l'analyse de ce projet, porté par la Métropole, nous a conduits à repenser la place de la voiture sur le territoire. Ainsi, il n'est plus envisagé de construire le parking qui avait été retenu initialement dans ce projet. Cette décision s'accompagne bien sûr de fortes mesures pour favoriser les modes actifs alternatifs à la voiture, notamment avant d'arriver sur le cœur de notre Métropole, sous la forme du développement de parkings relais, de l'extension du réseau de transports collectifs – comme nous l'avons vu ce matin –, d'une tarification incitative à l'usage des transports collectifs, et au développement du covoiturage. Enfin, cela permettra d'obtenir une qualité d'aménagement des espaces publics en faveur des modes actifs. Bien sûr, le marché de la Petite Hollande sera maintenu sur place ; un travail est réalisé actuellement pour maintenir les accès à cet espace, notamment s'agissant de la logistique des marchands qui viennent travailler sur ce secteur.

Compte tenu de la disparition de ce parking, toutes ses émergences techniques et fonctionnelles seront supprimées et participeront au développement d'espaces livrés aux usages quotidiens, et à l'événementiel, de manière plus qualitative.

Compte tenu des modifications de ce projet, et du projet d'aménagement, il convient donc de prolonger la durée de la concertation préalable, sans en modifier les modalités; c'est le sens de cette délibération. Ainsi, l'exposition mise en place à Nantes Métropole sera mise à jour, pour tenir compte des évolutions de ce projet, et restera en place durant trois mois supplémentaires, à compter de cette présente délibération, ainsi que le registre qui l'accompagne, qui sera maintenu plus longtemps. Voilà le sens de cette délibération, pour accompagner ce projet ambitieux. Je crois que le périmètre de ce projet devait être affiché, sur Petite Hollande, Gloriette, et l'Esplanade du Mémorial.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Delphine Bonamy. »

M^{me} Bonamy : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, nous voulions saluer la modification de ce projet, qui va permettre, comme l'a dit monsieur Pras, de désimperméabiliser un espace conséquent en plein centre-ville. Construire un grand parking souterrain, en effet, ne correspond pas à l'objectif de réduction de l'usage de la voiture, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de qualité de l'air. Il s'agit d'un projet auquel les élus écologistes du précédent mandat se sont vivement opposés. Nouveau mandat, nouvelle majorité ; la suppression de ce parking est un engagement fort de la part de cette majorité, pris auprès de nos concitoyens. Cet engagement pourra notamment être atteint grâce au développement des transports en commun et des mobilités douces, qui seront initiés conjointement. Sans oublier, aussi, les économies budgétaires de près de 15 à 20 000 000 €, faites grâce à la suppression de ce parking. C'est ainsi que nous permettrons un rééquilibrage du partage de l'espace public. Donnons-nous les moyens pour que le réaménagement de la Place de la Petite Hollande donne naissance à un bel espace public, apaisé, agréable et résilient, redonnés aux habitants et à ses usagers. À l'issue de la concertation, il conviendra également de revoir les esquisses du projet en fonction des autres engagements pris en matière de préservation du vivant – notamment les arbres –, de création d'îlots de biodiversité et de fraîcheur. Il s'agit d'une attente forte de nos concitoyens. Nous devons montrer que nous pouvons faire de beaux projets d'aménagement avec l'existant, car les enjeux actuels nous obligent à être dans l'économie des ressources naturelles ; c'est une priorité. Ce sont les engagements que nous avons pris auprès des habitants. Je vous remercie pour votre écoute ».

M^{me} la Présidente : « Merci. Sébastien Arrouet. »

M. Arrouet : « Madame la Présidente, Monsieur le Vice-Président, il fallait un parking sous-terrain à Gloriette ; il n'en faut plus. La liste des reculades est longue. Comment sont ficelés les grands projets, alors que vous prônez la concertation tel un mantra – un mantra dans lequel nous nous retrouvons, mais dont la finalité nous échappe ? Il fallait un aéroport ; il n'en faut plus. Il fallait un stade ; il n'en faut plus. Il fallait la 5G ; il n'en faudrait plus. Il fallait une Cité des Congrès plus grande ; il n'en faut plus. Il fallait un contournement d'Orvault, il n'en faut plus – et je m'en réjouis, comme 72% des Orvaltais. Et puis, quid de l'Arbre aux Hérons ? Enfin, quand je lis le rapport de la chambre régionale des comptes sur le CHU, et quand, à la surprise générale, les élus du groupe écologiste, lors du dernier bureau métropolitain, votent contre une délibération liée au CHU, je me dis, Madame La Présidente, Monsieur le Vice-Président : « encore un petit effort et le CHU sur l'Île de Nantes, qu'il fallait, il n'en faut plus. » »

M^{me} la Présidente : « Merci. Deux ou trois choses. Sur le sujet de l'aéroport, je vous propose de vous adresser à qui de droit. « Il fallait de la 5G ; il n'en faut plus » : c'est inexact. J'en profite pour rappeler la position de la ville de Nantes sur ce sujet. Je considère que sur ces questions, comme sur d'autres, oui, nous pouvons avoir un débat apaisé et mature. Il y a des enjeux d'économie et d'emploi, des enjeux d'usage, de santé et de souveraineté. Donc, oui, nous allons prendre le temps de cette discussion. S'agissant de la Cité des Congrès, merci de me donner l'occasion d'en dire un mot. Je crois que c'est très important, parce que vous essayez de tourner en dérision des sujets de fond, qui correspondent à des enjeux de fond. Je veux remettre les points sur les I, parce que derrière cela, il y a de vrais enjeux. Quelle est la situation s'agissant de la Cité des Congrès ? Je rappelle que le projet comporte deux parties ; une partie de modernisation – celle-là est de toute façon maintenue – et une partie d'extension. Les professionnels nous disent qu'ils ne savent pas quand les Congrès internationaux retrouveront leur niveau d'étiage habituel ; ils s'inquiètent d'une baisse structurelle. Les acteurs économiques nantais plaident pour une mutualisation du Parc des Expositions et de la Cité des Congrès. Alors, plutôt que de tourner en dérision des sujets qui sont complexes, et qui sont des sujets de fond, nous prenons le temps du partage et du travail – et je le revendique. Oui, nous allons prendre le temps de regarder si la meilleure utilisation de l'argent public consiste à mutualiser le Parc des Expositions et la Cité des Congrès, ou s'il faut aller vers une extension. C'est ça, le sujet de fond. Quant à la question du parking de la Petite Hollande, qui constitue l'un des sujets de cette délibération, nous pouvons être en désaccord. C'est bien naturel. Mais il y a une chose que personne ne peut nier, c'est que ce sujet a été posé en toute transparence dans la campagne municipale, et que les Nantaises et les Nantais ont fait un choix. Ma méthode et ma logique, c'est le débat, la concertation, et, à un moment, l'arbitrage et le respect du suffrage universel. »

M^{me} Oppelt : « Merci, Madame la Présidente. 65 000 000 € : notre groupe demande quelques précisions sur ces 12 000 mètres carrés entre l'île Feydeau et le Pont Anne de Bretagne. Nous souhaitons que Nantes garde son identité, et que ce site ne devienne pas le jardin des Halles de Paris, c'est-à-dire une ville comme les autres, une ville standardisée. C'est pour cette raison que nous vous posons des questions assez spécifiques par rapport à ce projet. Qu'avez-vous prévu pour le square Daviais? On n'en parle plus vraiment. C'est un patrimoine bâti et naturel. Les arbres seront-ils supprimés? Je crois savoir que oui, alors qu'il est nécessaire d'en faire une plus-value verte au cœur de notre ville. À quel endroit, et quels arbres? Bref, la délibération ne propose pas de solution de remplacement de parking – cela a déjà été dit –, sachant que la solution souterraine est abandonnée. Cela aussi, c'est une inquiétude que j'en tends assez régulièrement chez nos commerçants et chez ceux qui travaillent à Nantes, et au CHU. C'est pour ces raisons que, pour le moment, nous nous opposons à cette délibération.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Thomas Quero. »

M. Quero : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, je veux juste rappeler quelques éléments concernant ce projet. Je commencerai par un constat : aujourd'hui, la Place de la Petite Hollande ne porte pas si bien son nom, puisque ce n'est aujourd'hui qu'un immense parking sur lequel, heureusement, se tient le samedi matin l'un des plus grands marchés de l'Ouest. Ce que ce projet propose pour demain, c'est que cette esplanade change fondamentalement et profondément d'apparence, laissant la place à plus de 3 hectares d'espaces arborés et engazonnés, avec l'objectif de faire de cette place un nouveau lieu de promenade, une étape le long de tout ce secteur vert qui traverse le cœur de la Métropole, du Jardin des Plantes au Jardin extraordinaire, qui s'inscrit dans le projet "Loire au cœur", qui concerne le quai de la Fosse – qui viendra ultérieurement jusqu'au canal Saint-Félix. Nous l'avons évoqué avant la pause déjeuner : rappelons que ce sera aussi un nouvel espace ouvert sur le fleuve, qui correspond à une forme de désir exprimé par les habitants ayant participé au débat métropolitain et à une exigence de retrouver ce lien avec le fleuve, exprimée dans le cadre de ce débat. L'ambition consiste à en faire un vrai "poumon vert" en plein cœur de la Métropole, proposant des réponses à l'urgence climatique, notamment avec la nouvelle esplanade que notre collègue Pascal Pras a présentée en diapositives, qui permettra de limiter les îlots de chaleur. Aujourd'hui, il y a du bitume noir qui ne sert qu'aux parkings. Demain, ces deux hectares seront ouverts, et redevenus perméables, en pleine terre. Avoir cette capacité de transformation au cœur de l'agglomération ; il faut reconnaître l'enjeu de ce sujet. Je fais également le lien avec les objectifs portés en termes de renaturation. Cela fait aussi partie des critères pour lesquels l'équipe TER, sélectionnée par un jury dans le cadre du mandat précédent et composée d'un certain nombre d'élus divers de la majorité précédente, et de représentants des autres composantes des élus, pour lesquels nous avons sélectionné ce projet TER.

Rappelons aussi que le maintien du marché en fonctionnement fait partie des points inconditionnels du projet pour que, demain, son fonctionnement soit plus vivant, plus agréable, en lien avec cette ouverture, et cet espace paysager, et pour maintenir son ambiance. Il s'agit de l'un des marchés les plus populaires de l'agglomération, qui est extrêmement important pour nous. Il s'agit également d'un marché qui touche une part de la population de la Métropole, au-delà des seuls Nantais, qui s'y rend en vertu de l'ensemble des caractéristiques de ce marché.

Pour toutes ces raisons, cette capacité de transformation d'un élément qui est au cœur de l'agglomération, mais qui s'adresse à l'ensemble de la population par sa zone de chalandise – que ce soit le marché, ou ce que nous souhaitons faire demain en termes de capacité récréative, de promenade – est au cœur des ambitions métropolitaines, et pas seulement municipales. Et je n'oublie pas de pointer ces enjeux de transformation des usages, avec la question des mobilités, sur lesquels nous avons de vrais enjeux et des capacités de réponse, que ce soit pour les professionnels du marché et les autres usages – cela fait partie du travail en cours, porté par les services. Au nom de l'ensemble de ces critères, enjeux, et caractéristiques du projet, j'invite l'ensemble des élus à approuver ce projet de délibération.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Julien Bainvel. »

M. Bainvel : « Merci, Madame la Présidente. Avant la pause, vous nous avez interpellés sur la cohérence des choix politiques qui sont faits. Je crois que sur ce dossier, il y a finalement un certain manque de cohérence. Durant le mandat précédent, vous nous avez expliqué qu'il fallait construire un parking sur cet espace – Thomas Quero l'a rappelé. Nous avons partagé un certain nombre d'objectifs sur le réaménagement de la Place de la Petite Hollande, et depuis longtemps, nous disions que le fait d'avoir un parking à ciel ouvert, en plein cœur de la ville, était une mauvaise chose. La position qui consistait à supprimer les places en surface pour créer moins de places (aux alentours de 500) en sous-sol, nous paraissait être un bon compromis. J'ai lu la délibération que le Vice-Président a relue tout à l'heure, nous expliquant que c'était lié à des contraintes techniques ; j'ai plutôt l'impression que c'est lié à des contraintes d'accords électoraux. La réalité, c'est que nous allons supprimer 1200 places de stationnement en plein cœur de ville. Tout à l'heure, les uns et les autres expliquaient qu'il ne fallait pas opposer les modes de déplacement ; en réalité cela va poser une vraie difficulté en plein cœur de la ville centre, avec des conséquences qui peuvent être assez négatives pour les commerces du centre-ville. Aujourd'hui, la Place de la Petite

Hollande compte 1 200 places de stationnement. Pour les commerçants situés à proximité, et pour les commerçants du cœur de ville, c'est évidemment une clientèle réelle, qui, pour une raison ou pour une autre, utilise son véhicule et dispose de places de stationnement payantes le jour et gratuites la nuit, et qui permet de faire vivre notre centre-ville. C'est la raison pour laquelle nous considérons que le fait de diminuer le nombre de places, tout en en conservant à cet endroit-là, était une bonne réponse.

Évidemment, nous sommes favorables au maintien du marché sur site, comme nous l'avons toujours été. Mais cela va poser des questions pour les commerçants en termes d'accessibilité, et en termes de stationnement de leur véhicule. Donc, en cohérence avec les positions que nous avons prises dans le cadre du mandat précédent, qui consistaient à dire qu'il fallait maintenir des espaces de stationnement, nous nous opposerons également à cette délibération.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Rodolphe Amailland. »

M. Amailland : « Merci, Madame la Présidente. J'ai cru comprendre que la majorité, dans sa diversité, a fait voter ce projet. Je suis d'ailleurs assez étonné. Je n'avais pas prévu d'intervenir, mais je suis assez étonné de ne rien entendre sur les arbres supprimés dans le projet initial. Je me demande si la fin politique ne justifierait pas les moyens. Je renvoie d'ailleurs les éminences vertes à leurs propres contradictions. Je le dis sans leçon de morale, mais en reprenant le verbatim de ce matin: "Il ne faut jamais faire 'deux poids, deux mesures'. On ne se projette pas assez collectivement dans la forme de la ville." Je souhaiterais, Madame la Présidente, que ce soit le cas pour tous les projets, à Nantes comme ailleurs. Et je constate aussi que quand on a des amis comme les vôtres, on n'a plus besoin d'ennemis. Je compatis d'ailleurs à certains travaux qui devront être menés dans ce mandat. Mais heureusement, je vous le dis, vous pourrez toujours compter sur les maires, sur le travail exigeant pour améliorer les projets de cette Métropole, pour valoriser chaque projet, dans chaque commune, et pour respecter la légitimité démocratique des équipes municipales en place. Je vous remercie.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Julie Laernos. »

M^{me} Laernoes : « Merci. Quelques mots pour nos amis de l'opposition, qui semblent être soucieux de l'argent public, surtout quand il s'agit des infrastructures de déplacement. Je voudrais leur faire remarquer que nous économisons 20 000 000 € d'argent public grâce à l'abandon du parking en sous-sol. Ensuite, j'aimerais que l'on sorte un peu de la caricature qui consiste à dire: "Nous sommes des élus de droite, et donc plus proches des milieux commerçants et économiques, et en prise avec la réalité, contrairement à nos doux rêveurs écologistes." Je pense qu'il est nécessaire que vous réinterrogez votre modèle, et que vous réinterrogez aussi les différents acteurs. Dans le débat qui a eu lieu sur l'aménagement de la Place de la Petite Hollande, la question du parking n'a pas été tranchée. Il y avait des voix qui s'élevaient pour, il y avait des voix qui s'élevaient contre. Parmi ces dernières, il y avait également les commerçants, qui constatent aujourd'hui qu'en piétonnant, et en faisant la part belle aux modes doux, il y a plus de fréquentations desdits commerces de centre-ville qui ont une autre forme d'attractivité. De ce fait, je pense qu'il est nécessaire, pour les enjeux climatiques globaux, mais également en prise avec la réalité économique des commerces du centre-ville, de réactualiser votre modèle.

Par ailleurs, économiser de l'argent public, c'est également mutualiser les ouvrages. Je vois le Président de NGE, qui pourra vous rapporter également les chiffres de la sous-fréquentation des parkings de NGE, notamment en centre-ville. Il y a donc un travail à mener, pour mutualiser les stationnements, et ne pas construire des ouvrages qui seraient encore plus vides que ceux d'aujourd'hui.

Enfin, les orientations de la majorité sont assez claires. Il y a des enjeux qui sont neufs, avec des solutions qui sont à construire. C'est en ce sens qu'une mission a été donnée, au sein de ce conseil métropolitain, en matière de logistique urbaine, qui est un réel champ politique à investir et à concrétiser dans les années à venir. Quant aux arbres, monsieur Amailland, je sens que la pilule est dure à passer. Pour autant, la question des arbres est essentielle. Elle touche au sensible, à la reconnexion au vivant, que nos concitoyens appellent de leurs vœux. L'ombre naturelle est toujours préférable à l'absence d'ombre, surtout lorsque l'on projette d'aménager de grandes places telles que la Place de la Petite Hollande. En tant que ressortissante des Pays-Bas, j'ai envie de dire que cette place porte bien son nom; il s'agit de retrouver une mobilité apaisée, où la part belle est faite au tram et aux vélos. Bien sûr, vous pouvez compter sur nous, et sur Pascal Pras, pour faire la part belle à la biodiversité et aux arbres sur cet aménagement, pour en faire non seulement le cœur de la Métropole, mais également un nouveau poumon.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Valérie Oppelt. »

M^{me} Oppelt : « Merci, Madame la Présidente. Je voudrais répondre aux propos de Madame Laernoës, qui m'inquiètent quant à la capacité de gérer un budget. Je suis nouvelle ici, et je découvre. On ne peut pas dire que l'on va faire une économie de 20 000 000 € sur un budget qui, précédemment, ne comprenait déjà pas ces 20 000 000 €. Par ailleurs, Madame la Présidente, vous avez bien dit que les crises économiques devaient être portées, et que l'emploi pouvait être créé grâce à l'investissement sur les grands projets. Je voudrais quand même souligner cette contradiction qui m'étonne. Quant aux arbres, effectivement, j'ai posé la question, et je la réitère : si je comprends bien, Madame Laernoës, vous nous assurez, puisque vous faites partie de la majorité, que ces arbres seront donc gardés. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Alain Vey. »

M. Vey : « Merci, Madame la Présidente. Préalablement, permettez-moi de vous remercier pour le choix du Muscadet ce midi ; il n'était pas de Vertou, mais de Basse-Goulaine, mais il avait la même qualité. Ceci étant dit, Madame Laernoës, s'il vous plaît, rappelez-vous que les élus et les maires du groupe que je représente sont dans la minorité, et non pas dans l'opposition.

Ceci étant dit, cher(e) s collègues, voilà une délibération étroitement liée à la précédente, qui concernait l'aménagement du Pont Anne de Bretagne – dans le même secteur géographique, également, et pratiquement dans la même temporalité dont la presse s'est déjà fait l'écho. Ces deux délibérations font débat, et c'est bien normal, compte tenu des montants engagés (50 000 000 € + 65 000 000 € HT, soit 115 000 000 € HT) et de la métamorphose que cela va engendrer dans le paysage nantais.

Le photographe Stéphane Pajot, que vous avez cité le 4 octobre 2019, Madame la Présidente, devra s'empresse d'immortaliser ce qui existe aujourd'hui pour porter témoignage aux générations futures. Il y a en effet tout juste un an seulement que la délibération n°6 sur l'aménagement des espaces publics Petite Hollande animait les sièges de notre Assemblée. Le concours international lancé sur cette belle opération avait vu l'Agence TER retenue, lors d'un jury auquel j'appartenais, avec madame Choquet et monsieur Bainvel, entre autres, et ce pour requalifier plusieurs espaces publics, dont la Place de la Petite Hollande et son marché coloré, diversifié, animé et convivial, comme le soulignait Alain Robert.

Au-delà des remarques judicieuses de Christian Couturier, qui précisait que l'on apporterait plus de nature dans les aménagements, et donc moins d'imperméabilisation, le débat s'est vite engagé sur le sujet de la place de la voiture et du parking souterrain. Et là, cher(e) s collègues, je me vois dans l'obligation de vous renvoyer au compte rendu d'il y a seulement un an, avec les interventions des uns et des autres, car si les paroles s'envolent, les écrits restent.

Tout d'abord, Alain Robert, à la page 37. Il indiquait ceci : « Bien évidemment, si l'on construit un parking, le premier sous-sol de celui-ci devra être dédié, du vendredi soir jusqu'au samedi après-midi, à l'accueil des véhicules de logistique du marché, qui n'auront plus à stationner sur l'espace public. » Dans le futur, je ne sais pas ce qu'ils deviendront. Deuxième élément – c'est toujours Alain Robert qui parle : « C'est un parking de centre-ville, qui doit donc évidemment permettre l'accueil des visiteurs. Ces visiteurs sont nombreux. On voit le développement du tourisme, et même si nous incitons évidemment à l'intermodalité, on sait très bien que lorsque l'on va visiter une ville, lorsque l'on est en groupe, en famille, avec des amis, et que l'on a envie de découvrir le centre-ville, lorsque l'on effectue un voyage, c'est forcément un parking qui répondra également à ce besoin. »

Autre intervention, à la page 42, de monsieur Aymeric Seasau : « Oui, il faut penser un parking souterrain de capacité moindre que celui de surface, aujourd'hui, pour répondre aux besoins des commerçants, des usagers du marché, de la ville, de celles et ceux qui peuvent être amenés, pour diverses raisons, à utiliser leur voiture. »

Dernière intervention, celle de Pascal Pras, en page 43 : « Alors bien sûr, en sous-sol, une réflexion sur ce parking de 1 200 places à plutôt 400 à 600 places envisageables. » Et comme à chaque fois – et c'est normal, Madame la Présidente, au sein de cette Assemblée – vous avez conclu les débats en indiquant (pages 48 et 49) - je vais être un peu plus long, car je ne voudrais pas qu'on dise que j'ai synthétisé votre intervention - : « Sur la nature en ville, on prend deux options. La première, c'est la proposition de multiplier par 3 la surface dédiée à la nature en ville. Je le dis, parce que la proposition initiale d'Henri Bava, grand prix national d'urbanisme, je le rappelle, était déjà forte. Mais c'est l'atelier citoyen qui nous a dit d'aller en core plus loin, et qui permet d'arriver aujourd'hui à ce triplement. » Vous avez ajouté : « La deuxième, c'est une vision de la nature en ville, qui n'est pas simplement décorative ou esthétique, qui va jusqu'à poser, pour la première fois sur la Métropole, ce principe de renaturation ; et là, il y a un changement de modèle très clair. » Enfin, le troisième élément que vous avez souligné, Madame la Présidente – et qui n'est pas le moindre : « C'est effectivement le fait que ce projet est un projet métropolitain. Moi, je voudrais dire les choses de manière forte et claire, sur ce parking. Là aussi, nous faisons un choix. Il y a 1200 places, aujourd'hui, à l'extérieur. Nous allons les diviser par trois, et mettre la voiture en sous-sol. C'est le choix qui est le nôtre ; il peut être contesté. Les positions des uns et des autres ne me surprennent pas. »

Tout cela était du bon sens, à mon avis, avec un arbitrage équilibré sur le nombre de places de stationnement ramené à 400. Mais il y a un an, donc, le parking était avancé comme un marqueur déterminant de l'identité métropolitaine, du projet Petite Hollande, et comme un élément auquel personne ne semblait vraiment en mesure de proposer une alternative valable et concrète. Et pourtant, il y avait un ver dans le fruit. En effet, une seule intervention prémonitoire, celle de Madame Choquet, en page 41, qui indiquait : « Par contre, nous nous opposons au projet de parking, et je reste persuadée que c'est un projet qui pourra évoluer dans le mandat prochain. » Madame Choquet et son groupe ont eu raison. C'est une reculade historique et lourde de conséquence pour tous les métropolitains et les générations futures. De ce fait, Madame la Présidente, si vous ne revenez pas à la décision que vous aviez prise à l'époque, nous voterons contre cette délibération. Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Rodolphe Amailland. »

M. Amailland : « Pardon, d'habitude on ne parle pas après le chef. Mais suite aux propos de Madame la Vice-Présidente, doit-on comprendre que dans le périmètre de la ville de Nantes, il n'y aura plus d'abatages d'arbres, pour quelque projet que ce soit ? »

M^{me} la Présidente : « Merci. Non, je ne pense pas Delphine, que ce soit nécessaire d'en rajouter. Je vous invite plutôt à partager un café, Rodolphe Amailland et Delphine Bonamy, à partager vos désaccords, à les purger, pour que l'Assemblée puisse se consacrer à la suite de nos projets. Merci à vous deux par avance. Pascal Pras. »

M. Pras : « Merci, Madame la Présidente. Je me sens une drôle de responsabilité, sur ce projet. Il est sans doute bon d'être capable d'assumer de revoir ses projets, de les faire évoluer. Celui-ci, sur le point du parking, effectivement, a évolué entre d'une part la position de la Métropole l'an dernier et le vote que nous avons eu en octobre 2019, et d'autre part la délibération qui vous est soumise cet après-midi, qui n'est que la prolongation d'une période de consultation, la prolongation de la concertation, liée au fait que ce parking ne soit plus là. »

Les chiffres que j'ai, et le dossier qui est actuellement travaillé par les services, font apparaître le fait qu'il y a actuellement 1 073 places de stationnement, en surface, sur le parking de la Petite Hollande, sur la partie gratuite et la partie payante, et les annexes du pourtour, notamment sur voirie, 118 places. Aujourd'hui, les services travaillent à la recherche de stationnement, ce que j'ai présenté lors de la commission; notamment le stationnement pour les marchands du samedi matin, et du marché, avec l'aménagement d'une zone de logistique pour leur permettre d'amener leurs marchandises, leurs stands, de pouvoir s'installer, et de pouvoir stationner leur véhicule dans la périphérie du secteur de la Petite Hollande. Actuellement, nous sommes sur une estimation d'environ 600 places observées, analysées, à la périphérie du secteur de la Place de la Petite Hollande, sur différents axes et espaces. Ça, c'est le stationnement qui permettra l'accueil des marchands ambulants du samedi matin, et éventuellement de quelques habitants de notre Métropole. Et puis, vous l'avez bien noté, dans la délibération, on évoque le renforcement de l'intermodalité, le développement de parkings relais en périphérie de notre centralité, des espaces de stationnement pour ceux qui viendraient en voiture, mais aussi la facilité de déplacement avec les transports en commun, l'amélioration des lignes de transports, et la tarification incitative à l'utilisation des transports en commun. Tout cela est travaillé actuellement, et a été énoncé dans la délibération et y est même, je crois, inscrit noir sur blanc. Bien sûr, cela conduit à la suppression de ce parking de 400 places qui était envisagé, pour laquelle nous nous organisons et nous organisons notre espace, et notre réflexion, pour permettre l'accueil de chacun et pour faire de cet espace un espace qualitatif et de renaturation. Ma voisine évoquait le fait qu'il ne s'agit plus du cœur, mais d'un "poumon". Effectivement, il s'agit d'un espace emblématique de la Métropole, avec cette grande pelouse tournée vers le fleuve, avec toujours ce lieu d'accueil pour les forains et le marché du samedi matin, et la conservation d'un maximum d'arbres plantés. Je dis "un maximum", parce que je n'ai pas l'état sanitaire exact de tous les arbres qui se trouvent à la périphérie de ce site, mais vous avez pu observer tout à l'heure, sur le plan qui a été projeté, et sur celui qui avait été présenté lors de la commission, que les plantations, les alignements d'arbres qui sont à la périphérie de l'espace, sont conservés dans ce nouveau projet et sont "étouffés". On leur donne de l'épaisseur, parce qu'ils vont participer, effectivement, au développement et à la création de ces îlots de fraîcheur, qui participeront à l'amélioration de la qualité environnementale de ce site, et au fait que l'on enlève tout ce goudron, tout cet enrobé, ces taches noires, présentes sur ce territoire, sur lequel étaient stockées les voitures, depuis les années 60.

Bien sûr, une nouvelle période implique un changement de paradigme; il convient effectivement de renaturer, de donner un peu plus de caractère "apaisé" à cet espace, d'inviter à la promenade, à la déambulation, au lien vers le fleuve, à la descente vers ces quais qui seront réaménagés. C'est tout l'enjeu de cet aménagement qui, je le redis, ne concerne pas que les Nantais, mais bien l'ensemble des habitants de notre territoire, et qui sera l'un des éléments attractifs de notre territoire.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Quelques éléments avant de mettre aux voix cette délibération. D'abord sur la question précise du square Daviais. Je crois que vous avez déjà eu l'occasion de poser la question, Madame Oppelt, et que j'ai déjà eu l'occasion de vous répondre, mais je le refais bien volontiers. Je rappelle que dans le dialogue citoyen qui avait été engagé, il n'y a pas eu de parti-pris qui fasse consensus sur cette question. Une partie du groupe de citoyens qui avait été constitué était favorable à la construction sur le square Daviais, et l'autre pas – ce qui n'est pas très étonnant, et assez révélateur de la diversité des opinions sur ce sujet. Nous avons donc annoncé, lors de la dernière réunion publique que j'ai tenue avec Alain Robert, qu'il n'y aurait pas d'évolution à ce stade sur la question du square Daviais. Cet arbitrage perdure. Je confirme donc cet après-midi qu'il n'y a pas d'urbanisation prévue, aujourd'hui, sur le square Daviais. C'est ce que nous avons dit lors de la réunion publique, et les engagements que nous avons pris au moment de la campagne municipale s'inscrivaient eux aussi en ce sens.

Ensuite, je voudrais revenir sur l'intervention d'Alain Vey. Cher Alain, y a-t-il eu une évolution sur ce projet ? Oui. C'est une évidence. Une évolution assumée. Une évolution claire. Pourquoi ne reviendrais-je pas sur la proposition qui vous est faite aujourd'hui ? Tout simplement parce que si je revenais sur cette suppression du parking, je ne respecterais pas la parole que j'ai donnée aux citoyens entre les deux tours de l'élection municipale. On peut être en désaccord avec cette option. Chacun est libre; c'est bien légitime. En tout cas, les faits sont là. Nous avons échangé sur ce sujet, nous nous sommes prononcés devant les citoyens. Et mon engagement premier, c'est évidemment de respecter ce que j'ai dit aux citoyens, dans un moment démocratique important.

Ensuite, je voudrais simplement apporter une information complémentaire à notre conseil. Vous le savez – je pense particulièrement aux maires qui ont l'habitude de suivre ces aménagements étape après étape –, quand il y a un aménagement important, il y a un parti-pris d'aménagement. On retient un projet. Vous l'avez rappelé, plusieurs élus étaient membres de ce jury. Et ensuite, l'on passe aux études techniques de ce projet. Parfois, les études techniques révèlent des complexités qui amènent des augmentations de budget. Je le dis pour la transparence de notre Assemblée: les études techniques sur les parkings ont amené les services de la Métropole à nous alerter sur le fait que les questions liées à la voie ferrée, notamment, nous auraient amenées à un budget bien supérieur au chiffre de 20000 000 € qui avait été anticipé. Je le dis pour la transparence de notre Assemblée; les études techniques, vous le savez tous, permettent d'identifier un certain nombre de choses. Il me semblait important de partager cette information. Oui, il y a là un choix politique, clairement assumé comme tel et porté clairement devant les électeurs, qui vient se conjuguer avec cet enjeu qu'il me semblait utile de porter à la connaissance des uns et des autres. Alain Vey. »

M. Vey : « Merci, Madame la Présidente, de me passer la parole – je sais que cela ne se fait pas très couramment, après votre propos, mais c'est un problème de crédibilité, Madame la Présidente. Votre parole, à mes yeux – je suis sûr qu'il en va de même de mes collègues maires – a de l'importance. Et lorsque vous vous exprimez en tant que Présidente de la Métropole, vous ne vous exprimez pas en tant que maire de Nantes. Vous me parlez de votre engagement durant la campagne municipale auprès des Nantais ; je veux bien l'entendre. Mais au niveau des métropolitains, le projet n'était pas celui-ci. Auprès des métropolitains, vous n'avez pas été élue comme vous l'avez été à Nantes. Là est la difficulté.

Il y a un an, vous dénonciez, très certainement à juste titre, le fait qu'il ne s'agissait pas d'un projet nantais. Cette fois-ci, vous le ramenez à nouveau à un projet nantais, dans votre propos. Il y a donc un problème lié à votre double statut – à la fois maire de Nantes et Présidente de la Métropole – sur ce projet, comme sur le projet du Pont de la Duchesse. Au demeurant, les maires et les élus entendent très bien qu'il y a des modalités et des choses à prendre en considération lorsque les projets avancent. Mais là aussi, c'est un problème d'information. Nous sommes suffisamment ouverts, contrairement à certains de vos partenaires, pour entendre cela. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Deux éléments peut-être de réponse. D'abord, d'un point de vue démocratique. Je rappelle une nouvelle fois que le système juridique, légal, dans lequel nous évoluons en ce qui concerne la Métropole, c'est le double système de la légitimité des maires dans chaque commune, et du fléchage métropolitain, qui donne, de fait, une majorité à cette Assemblée. Ça, c'est le premier élément de réponse, d'un point de vue strictement démocratique.

Ensuite, sur la question de la dimension métropolitaine du projet, je vous redis ce que vient d'indiquer Pascal Pras : nous avons clairement passé commande, pour dire comment ce sujet est pris en compte dans l'aménagement, globalement, de cette partie ouest. En effet, si l'on rentre dans le détail, cela interroge donc les places de stationnement à l'extérieur de la Petite Hollande, à proximité. Mais l'on peut considérer que cela va aussi interroger l'endroit où, demain, il y aura un P+R, aux alentours de Chantenay, par exemple. En réalité, c'est la question de l'aménagement de ce coin-là qui se pose. Et cette commande est très clairement passée aux services. Voilà les éléments de précision et d'information que je pouvais vous apporter. »

Le Conseil délibère et, après vote électronique*

par 67 voix pour, 26 contre et 02 abstentions

1 – approuve la modification des objectifs poursuivis par le projet d'aménagement des espaces publics Gloriette Petite Hollande à Nantes.

2 – décide de prolonger de trois mois la durée de la concertation préalable selon les modalités fixées par la délibération du 4 octobre 2019.

3 – autorise Madame la Présidente à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

****le détail des votes figure en annexe****

M^{me} la Présidente : « Chers collègues, je vais vous proposer de procéder à une petite modification de l'ordre du jour, puisque Pierre Quénéa a une contrainte. Je vous propose donc de lui donner la parole pour les délibérations 17 et 18 ».

M. Quénéa présente les dossiers suivants :

Direction Générale Déléguée à la Cohésion Sociale
Pôle Égalité
Mission Politique de la Ville et Renouvellement Urbain

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

18 - Cité éducative du Grand Bellevue Nantes / Saint Herblain – Approbation d'une convention-cadre triennale

Exposé

Le Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse et le Ministère de la Cohésion des Territoires et des relations avec les collectivités territoriales ont mis en place un dispositif de label d'excellence «Cités éducatives ».

Le quartier de Bellevue ayant été pré-sélectionné dans le cadre de ce programme, les Villes de Nantes et de Saint-Herblain ont déposé un dossier de candidature commun pour obtenir le label «Cité éducative ». La « Cité Éducative du Grand Bellevue » figure parmi les 80 Cités éducatives labellisées le 5 septembre 2019 par le Ministre délégué chargé de la Ville et du logement et le Ministre de l'Éducation nationale et de la jeunesse.

La Cité éducative du Grand Bellevue réunit les écoles élémentaires Lucie Aubrac, Jean Zay, Alain Fournier, Le Plessis Cellier, La Bernardière, la Rabotière, La Sensive, ainsi que les trois collèges Debussy, Ernest Renand et Durantière ; ce dernier étant « chef de file » de ladite Cité éducative.

Elle constitue le levier destiné à donner à l'ensemble des acteurs de la question éducative le sens de l'action partagée en faveur de la réussite des enfants, des adolescents et des jeunes et les moyens pour contribuer collectivement à cette réussite tout au long de leur parcours de vie. Elle vise à installer durablement et efficacement, la complémentarité au sein de la chaîne éducative. En prenant appui sur une culture partagée des enjeux à tous les niveaux d'action, elle doit permettre à chacun des acteurs de mettre en œuvre les actions pertinentes pour les enfants et les jeunes en reconnaissant la professionnalisation et la capacité de chacun à œuvrer collectivement et ainsi contribuer à la réussite scolaire et éducative. A ce titre, la cité éducative fait partie intégrante du projet global du Grand Bellevue piloté par la Métropole et soutenu par l'ANRU.

Par la définition d'un projet ambitieux qui met en mouvement l'ensemble des acteurs de la communauté éducative, il s'agit d'organiser la galaxie des acteurs autour de l'école, chacun dans son rôle, avec un souci de cohérence et d'efficacité : les équipes pédagogiques et les services départementaux de l'éducation nationale, les familles et les acteurs associatifs, les Villes de Nantes et Saint-Herblain, le département de Loire-Atlantique, la Métropole, ainsi que les services de la Préfecture.

Un premier travail en partenariat a permis de définir cinq enjeux prioritaires qui forment la colonne vertébrale de la cité éducative :

- La promotion de la continuité éducative, qui s'appuiera sur des projets renforçant à la fois la continuité verticale, entre les différentes étapes de la scolarisation de la vie de l'enfant (lien petite enfance – école – collège – lycée), et horizontale, entre les différents temps d'une journée de l'enfant et des professionnels qui l'encadrent (temps scolaire et périscolaire).
- Le renforcement de l'attractivité des établissements scolaires concernés, au travers de l'excellence et d'une éducation novatrice.
- L'ouverture aux acteurs économiques du quartier et de l'ensemble du territoire par la valorisation des réussites.
- Une relation de confiance avec les familles que les acteurs de la Cité éducative veilleront à favoriser.
- La création d'un collectif de professionnels afin de renforcer les échanges entre les équipes éducatives intervenant sur les différents temps de l'enfant.

Par courrier daté du 20 février 2020, le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et le ministre de la ville et du logement attribuent à la Cité éducative du Grand Bellevue Nantes / Saint-Herblain une dotation de **1 050 000 €** pour la période de 2020 à 2022. Des dotations spécifiques annuelles abonderont l'enveloppe départementale consacrée au contrat de ville, selon les mêmes procédures de délégation et d'attribution des subventions. Cet engagement est conditionné par la signature d'une convention-cadre triennale par l'État, les villes de Nantes et Saint-Herblain, Nantes Métropole et le Département de Loire-Atlantique qui fixe les orientations stratégiques de la Cité éducative ainsi que ses modalités d'organisation, de financement et d'évaluation.

Aux termes de la convention, Nantes Métropole s'engage à s'assurer que la démarche portée dans le cadre de ce label nourrisse le projet global du Grand Bellevue, à mobiliser un tiers-temps de cadre A dédié à la Cité éducative et à soutenir le dynamique de la Cité éducative.

M. Quénéa : « Je vais vous présenter deux délibérations.

La première concerne la Cité éducative du Grand Bellevue Nantes Saint-Herblain. Le projet de cités éducatives est né d'expériences locales, notamment à Grigny. Il s'agit de déployer de manière coordonnée davantage de moyens humains et financiers publics dans les grands quartiers à faible mixité, qui cumulent de nombreuses difficultés, et risquent le décrochage global. L'Éducation nationale a notamment pour mission de se mobiliser en faveur de l'égalité des chances. Une stratégie globale entre l'État, les collectivités locales, les multiples acteurs éducatifs autour de l'école, peut créer le continuum nécessaire à la prévention du décrochage scolaire et au renforcement de la réussite éducative, notamment en lien avec les parents. Parmi les 79 labellisées par l'État figure la Cité éducative du Grand Bellevue, qui pour rappel, réunit Saint-Herblain et Nantes. Elle réunit également 7 écoles élémentaires (Lucie Aubrac, Alain Fournier, Jean Zay, le Plessis-Cellier, la Bernardière, la Rabotière, et la Sensitive), ainsi que 3 collèges (Debusy, Ernest Renan, et la Durantière) – La Durantière étant fléchée comme chef de file du dispositif.

Les acteurs précités ont mis en exergue 5 enjeux prioritaires : la promotion de la continuité éducative, le renforcement de l'attractivité des établissements scolaires concernés, l'ouverture aux acteurs économiques du quartier, une relation de confiance avec les familles, et enfin la création d'un collectif de professionnels.

Par courrier du 20 février, l'État attribue à la Cité éducative du Grand Bellevue, une dotation de 1 050 000 €, pour la période 2020-2022. Des dotations spécifiques annuelles abonderont l'enveloppe départementale consacrée au contrat de ville. Cet engagement est conditionné à la signature d'une convention-cadre triennale entre l'État, les Villes de Nantes et Saint-Herblain, Nantes Métropole, et le Département de la Loire Atlantique, qui fixe les orientations stratégiques de la Cité éducative, ainsi que ses modalités d'organisation, de financement et d'évaluation. Au terme de la convention, Nantes Métropole s'engage notamment à mobiliser un tiers temps de cadre A, dédié à la Cité éducative et à soutenir la dynamique de ce dispositif. Il vous est donc demandé, chers collègues, d'approuver la convention triennale pour la période 2020-2022. »

Mme la Présidente : « Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Mathieu Annereau. »

M. Annereau : « Merci, Madame la Présidente, cher(e)s collègues. Nous nous réjouissons que le site du Grand Bellevue ait été sélectionné parmi les 79 autres sites en France pour ce dispositif de cité éducative. Rappelons qu'il s'agit, à la base, comme cela a déjà été dit, d'un développement local, à Grigny (91), qui a pu faire ses preuves concrètement et de manière pragmatique, sur le terrain. Rappelons également que l'Éducation nationale est mobilisée sur le sujet de l'égalité des chances, moyennant le Plan mercredi, le dédoublement des classes de CP et CE1 en zone d'éducation prioritaire, ou le Plan "devoirs faits". La feuille de route stratégique de ces cités éducatives travaille sur la relation parents/écoles – ce qui nous paraît très important –, la promotion des valeurs de la République (laïcité, égalité entre les sexes ..., la continuité des études et l'insertion professionnelle. Cette convention est signée jusqu'en fin d'année 2022. Nous souhaiterions que nous soit présenté, ici, un point d'étape de ce qui a pu être mis en place sur le terrain, à fin 2021. Je vous remercie. »

Mme la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autres demandes d'intervention, je redonne la parole au rapporteur. »

M. Quénéa : « Je vous remercie pour votre intervention. Effectivement, pour votre information la plus large, cette présentation doit se faire en cours de période. C'est pourquoi nous répondrons positivement à votre demande. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1. approuve la convention-cadre triennale de la Cité Éducative du Grand Bellevue Nantes / Saint-Herblain, et ses annexes, pour la période 2020 – 2022,
2. autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département du Développement Urbain
Direction de l'Habitat

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

17 - NANTES – PNRU Nantes Nord – Rachat de logements – Convention financière avec Nantes Métropole Habitat – Approbation

Exposé

Le projet global Nantes Nord, qui concerne les micro-quartiers Bout des Pavés / Chêne des Anglais, Boissière et Petite Sensive a été élaboré sur un secteur caractérisé par un patrimoine locatif social prééminent qui concentre des difficultés sociales importantes, contrastant avec son environnement proche qui bénéficie de la forte dynamique urbaine de la métropole nantaise.

Dans ce quartier en archipel, le projet global vise une amélioration des conditions de vie de ses habitants et un changement d'image du quartier par :

- la définition de centralités majeures, véritables cœurs urbains regroupant équipements publics, commerces restructurés (Route de la Chapelle sur Erdre, la Boissière), espaces publics fédérateurs, permettant d'incarner la « ville des courtes distances » ;
- un ensemble d'interventions élaborées avec les habitants à l'échelle des différents secteurs et des îlots permettant d'améliorer leurs qualités résidentielles et de développer les usages de proximité;
- le renouvellement du parc actuel de logements dans un objectif de redynamisation et de diversification sociale ;
- l'ouverture du quartier sur lui-même ainsi que sur ses franges;
- l'intégration des coulées vertes, des parcs et jardins comme véritables lieux de vie, et la valorisation de la présence de l'eau qui constituent des éléments structurants du projet.

La convention signée avec l'ANRU pour la période 2020-2024 prévoit une intervention centrée sur le secteur Chêne des Anglais / Bout des pavés et le centre commercial de la Boissière (après une première intervention entre 2008 et 2016 sur le micro-quartier Bout des Landes / Bruyères). La mise en œuvre du projet global Nantes-Nord se poursuivra ensuite par une nouvelle phase, centrée sur les secteurs Petite Sensive et de la Boissière.

Dans ce cadre, Nantes Métropole a défini pour le secteur de la Boissière un programme visant à revaloriser et diversifier l'ensemble de ce quartier, et qui prévoit, à terme, la démolition de certains immeubles, notamment ceux situés aux 23 et 25 rue des Renards actuellement en copropriété. En effet, dans le cadre de son plan de vente de logements HLM défini en 2015, Nantes Métropole Habitat avait procédé à la vente de huit appartements de l'immeuble sis 25 rue des Renards.

Pour ne pas obérer la réalisation du projet d'aménagement du quartier de la Boissière et accompagner le relogement des propriétaires, il convient de procéder au rachat de ces huit appartements. Afin de faciliter les démarches auprès des habitants et compte tenu de son expertise dans ce domaine, il a été convenu entre les parties que le rachat desdits logements soit opéré par Nantes Métropole Habitat.

Compte tenu de ce contexte particulier, afin de ne pas faire supporter à Nantes Métropole Habitat des coûts conséquents directement causés par la réalisation de ce projet, mais aussi afin de ne pas nuire à la réalisation même de ce projet d'intérêt général, Nantes Métropole s'engage à lui rembourser le coût net induit par ces transactions immobilières,

La convention dont l'échéance est fixée au 31/12/2031 a donc pour objet de décrire les conditions et les modalités de négociation avec les huit propriétaires concernés, et celles de remboursement, à Nantes Métropole Habitat par Nantes Métropole, du coût net des frais afférents à ces rachats.

Les coûts supportés par Nantes Métropole Habitat seront remboursés annuellement à hauteur des sommes versées dans l'année civile écoulée et après signature d'un avenant annuel arrêtant le montant à rembourser.

Il est proposé de déléguer à Madame la Présidente la signature de ces avenants.

Les crédits correspondants sont prévus sur l'AP 002 Opération 2020/4031 Aide rachat Logts sociaux – PG Nantes Nord – rue Renards.

M. Quénea : « Je vais vous parler maintenant de la convention d'engagement entre Nantes Métropole et Nantes Métropole Habitat, sur le rachat de 8 logements, au 25 rue des Renards, à Nantes. Le projet global Nantes Nord concerne les microquartiers Bout des Pavés, Chêne des Anglais, Boissière, et Petite Sensive. Il vise à une amélioration des conditions de vie de ses habitants et à un changement d'image d'un quartier qui concentre à lui seul des difficultés sociales importantes. Cela passe notamment par le renouvellement du parc actuel de logement, par le développement des usages de proximité, ainsi que par différentes interventions visant à incarner la ville des courtes distances – je parle là des services publics, et des commerces de proximité en particulier.

À cet effet, la convention signée par l'Agence nationale de Rénovation urbaine (ANRU), pour la période 2020-2024, prévoit une intervention centrée sur le secteur Chêne des Anglais – Bout des Pavés, et le centre commercial de La Boissière, après une première intervention entre 2008 et 2016, sur le micro quartier Bout des Landes – Bruyère. Dans ce cadre, Nantes Métropole a défini, pour le secteur de la Boissière, la démolition de certains immeubles dont ceux des 23 et 25 Rue des Renards, propriétés de Nantes Métropole Habitat. Il s'avère donc nécessaire de procéder à leur rachat en vue d'une démolition, afin de faciliter les démarches auprès des habitants. Et compte tenu de l'expertise de Nantes Métropole Habitat, il est convenu entre les parties que le rachat des logements soit réalisé par Nantes Métropole Habitat. En contrepartie, Nantes Métropole s'engage à rembourser à l'euro près, déduction faite, évidemment, du montant net perçu par Nantes Métropole Habitat lors de la vente initiale. La convention précise également les autres engagements des parties ainsi que l'échéancier prévisionnel.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Pascal Bolo. »

M. Bolo : « Tout cela, mes chers collègues peut vous paraître un petit peu mystérieux, et c'est effectivement un cas qui, je l'espère, ne se reproduira pas trop souvent. Il n'est pas destiné à se reproduire, puisque l'un des enjeux, dans ces projets de renouvellement urbain, consiste à redonner de la profondeur de visibilité et de la transparence dans des quartiers qui ont été conçus et construits complètement refermés sur eux-mêmes. Et dans le cas du quartier de La Boissière, il y a un espace central, vert, arboré, absolument superbe, qui est totalement ignoré de l'ensemble des habitants, sauf de ceux dont les fenêtres donnent sur cet espace, et qui ont plutôt de la chance.

L'un des objectifs du projet global de Nantes Nord, c'est de remettre en valeur le patrimoine vert et bleu de ce quartier, qui est le quartier le plus vert de Nantes. Donc, quand l'architecte-urbaniste qui a préparé le plan guide a dessiné une trouée permettant, depuis la ligne de tramway et la rue des Renards, de voir cet espace magnifique, nous nous sommes aperçus que c'était là que Nantes Habitat avait vendu 8 appartements à leurs occupants et que donc, cela tombait mal. Voilà pourquoi il faut trouver d'autres solutions qui satisfassent les propriétaires concernés. C'est en cours, et ça se passe très bien. Nous les avons rencontrés plusieurs fois, mais il fallait évidemment une convention entre Nantes Métropole et Nantes Métropole Habitat pour que Nantes Métropole Habitat ne supporte pas financièrement des désagréments et des pertes du fait de cette opération exceptionnelle.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Laurence Garnier. »

M^{me} Garnier : « Merci, Madame la Présidente. Nous nous réjouissons de l'avancée de ce projet de réhabilitation du quartier de Nantes Nord. Cela fait maintenant plusieurs années qu'il en est question. C'est une bonne nouvelle que les choses s'enclenchent, parce que je crois vraiment que ce secteur, que vous connaissez bien, Monsieur Bolo, et que certains d'entre nous connaissent ici, est indigne de la sixième ville de France. Donc, nous nous réjouissons sincèrement que ce projet de rénovation urbaine se mette en place. Nous aurons une vigilance particulière concernant l'indemnisation des habitants qui ont fait le choix d'accéder à la propriété dans l'un des deux immeubles, au 23 ou au 25 de la rue des Renards, parce que cette démarche d'accès à la propriété que vous avez souhaité enclencher dans le cadre du parc HLM nous semble être une bonne démarche, et qu'il faut être capable d'encourager l'accès à la propriété de ceux qui le peuvent, au sein du parc HLM. Il faut donc veiller à ce que l'indemnisation qui sera offerte aux propriétaires actuels de ces logements leur permette de se reloger en tant que propriétaire dans un autre quartier de Nantes. Je vous vois opiner du chef, Monsieur Bolo, et je m'en réjouis. Mais ce n'est pas une évidence absolue, au vu de l'état de dégradation de ce quartier de la ville. Nous souhaitons donc avoir des informations précises sur la façon dont les choses se mettent en place, pour nous assurer que les dédommagements qui sont proposés à ces 8 propriétaires leur permettent d'accéder à la propriété, ailleurs à Nantes. »

M. Bolo : « Il n'est pas question non plus que les propriétaires perdent quoi que ce soit, ni en termes de qualité de logement ni en termes d'argent, et nous y veillons tout particulièrement. Je crois que les solutions trouvées les satisfont pleinement. »

M^{me} la Présidente : « Bassem Asseh. »

M. Asseh : « Madame la Présidente, cher(e)s collègues, je profite des délibérations que Pierre Quénéa vient de présenter pour me réjouir de constater que lorsque l'on aborde la question de la politique de la ville, on ne l'aborde pas par le petit bout de la lorgnette, comme on a pu l'entendre à l'instant, s'agissant des propos de la droite sur le sujet, mais plutôt par le biais à la fois de la rénovation urbaine, de l'amélioration du cadre de vie et de l'éducation – puisque Pierre Quénéa a présenté juste auparavant la question de la cité éducative. Lorsque l'on mène la politique de la ville dans les quartiers populaires, on aborde bien à la fois la rénovation urbaine, mais aussi l'effort d'émancipation pour les humains qui y sont, pour nos concitoyens qui y habitent et qui souhaitent continuer à y résider. Merci, Madame la Présidente.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Mme Garnier. »

M^{me} Garnier : « Je ne vois pas où est le problème. Monsieur Bolo me rejoint parfaitement sur la situation de 8 ménages qui sont dans une difficulté conjoncturelle, du fait du projet de rénovation urbaine, qui est un bon projet, et que j'ai salué. Ils apprécieront d'être traités de "petits bouts de la lorgnette" par votre premier adjoint, Madame la Présidente. Je trouve cela désolant qu'on ne puisse pas simplement se rejoindre sur ce type de projet, alors que nous sommes tous d'accord sur l'impératif de rénovation urbaine de ces secteurs qui sont dans un état de délabrement terrible. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Il me semble qu'il y a deux sujets différents, en fait. Nous sommes d'accord sur la délibération, vous venez de le dire, et Pascal Bolo s'est engagé à ce que les propriétaires ne perdent rien. Je suis tout à fait d'accord pour partager avec vous les éléments précis qui vous en donneront la confirmation. Bassem Asseh, qui est mobilisé sur les sujets "politique de la ville", a rappelé que ces projets n'étaient pas simplement des projets urbains, mais aussi des projets humains, qui impliquent des sujets d'éducation, de social, de sécurité, de transition écologique. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve les termes de la convention jointe à la présente délibération, relative à l'engagement de Nantes Métropole vis à vis de Nantes Métropole Habitat pour le rachat de huit appartements dans l'immeuble sis au 25 rue des Renards à Nantes,

2 – délègue à Madame la Présidente la conclusion et la signature des avenants prévus à l'article 4 de la convention,

3 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération

M. Descloziers présente le dossier suivant :

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département Déplacements
Direction des Services de Mobilité

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

14 – Engagements Loire – Réalisation de pontons sur les rives de Loire – Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle

Exposé

Par délibération du 15 décembre 2015, le Conseil métropolitain a approuvé, à l'issue du Débat Loire, le document « Nantes, la Loire et nous – Nos engagements pour demain ». Les trente engagements adoptés sont structurés autour de grands thèmes, dont « La Loire, des pratiques et des usages », comprenant l'engagement n°8 « Organiser une fête nautique triennale sur la Loire ».

La première édition de cet événement nautique, Débord de Loire, s'est tenue en 2016 autour d'une grande parade nautique (plus de 100 bateaux). La deuxième édition, organisée en 2019, a vu le nombre de bateaux augmenter avec environ 150 bateaux accueillis dans les ports de Nantes, dont l'Hermione et le Belem, en mobilisant notamment tout le linéaire disponible entre le ponton Belem et le Maillé-Brézé (150 m).

Cependant, cette organisation a été rendue difficile par le mauvais état structurel du quai de la Fosse (confirmé par un diagnostic) qui a fortement contraint l'amarrage des pontons provisoires et l'inadéquation des bollards avec l'amarrage de bateaux de fort tonnage.

Afin d'améliorer les conditions d'accueil des bateaux lors de la prochaine édition de Débord de Loire en juin 2022 et des autres événements à venir (the Arch, la Solitaire du Figaro), il a été décidé de lancer des études pour la réalisation d'infrastructures indépendantes du quai de la Fosse, entre le ponton Belem et le Maillé-Brézé, pour l'accueil des événements nautiques avant rénovation du quai.

Une étude de faisabilité a été lancée et a permis de pré-dimensionner les équipements fluviaux prévus en 2022 en fonction des contraintes et des besoins, et d'estimer le montant et le calendrier des études et travaux.

Au regard des enjeux énumérés ci-dessus et des compétences développées par NGE puis NMGS dans la réalisation de pontons (pontons Belem, Bas Chantenay et Hangar à Bananes), ainsi que dans la gestion et l'entretien de tels équipements, il est prévu de confier cette mission à la SPL Nantes Métropole Gestion Services (NMGS), sur laquelle Nantes Métropole exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

Cette mission sera lancée sous forme de marché de mandat, conclu sans publicité ni mise en concurrence, conformément à l'article L2511-1 du code de la commande publique.

La mission confiée à NMGS consiste à assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée relative à la réalisation des équipements le long du quai de la Fosse et, notamment, à lancer la procédure de maîtrise d'œuvre.

Le programme comprendra :

- la finalisation du choix des équipements,
- les études et dossiers réglementaires,
- les études techniques complémentaires (notamment géotechniques),
- la construction des équipements et leurs installations.

L'enveloppe financière prévisionnelle pour cette réalisation est fixée à 1 290 000 € HT, soit 1 548 000 € TTC, comprenant la rémunération du mandataire NMGS estimée à 25 000 € HT, soit 30 000 € TTC.

Les crédits correspondants sont inscrits au budget principal, dans l'AP 007 libellée «Grands Equipements Economiques», opération n° 2020/3991, libellée «Rénovation, extension ou création ponton».

M. Descloziers : « Nous retournons donc en bord de Loire, pour parler des pontons sur les rives de Loire. Je vous rappelle – cela a été évoqué précédemment – l'adoption des 30 engagements à l'issue du débat Loire, parmi lesquelles il y a l'engagement n°8, qui porte sur l'organisation d'une fête nautique triennale sur la Loire. Cet engagement a été tenu, puisque deux éditions de Débord de Loire, cet événement nautique et artistique de l'estuaire, ont eu lieu en 2016 et en 2019. En 2019, le nombre de bateaux a augmenté, dont notamment l'Hermione et le Belém, ce qui a entraîné quelques problématiques en termes d'organisation du fait de l'état du quai de la Fosse, qui a rendu difficile l'amarrage de bateaux de forts tonnages. En prévision de l'événement Débord de Loire qui se déroulera en 2022, et d'autres événements, comme la solitaire du Figaro, ou The Arch, il est proposé de lancer des études pour la réalisation d'infrastructures indépendantes du quai. Il s'agit en fait d'installer ce que l'on appelle des ducs-d'Albe. Je ne sais pas s'il y a des marins ici, mais je peux expliquer ce qu'est un duc-d'Albe; il s'agit d'un pieux, dans le lit de la Loire, qui sert à l'accostage des bateaux, qui est indépendant et non relié aux quais, et qui permet d'accueillir des pontons temporaires de façon à ce que les navires plus grands que la longueur du quai puissent amarrer. Il s'agit donc de lancer ces études pour la réalisation de ces infrastructures indépendantes, de confier cette mission à la société publique locale Nantes Métropole Gestion Services, dans le cadre d'un marché de mandat, de lui attribuer une mission de maîtrise d'ouvrage déléguée, pour la réalisation des équipements le long du quai de la Fosse, et de lancer la procédure de maîtrise d'œuvre; tout cela pour une enveloppe prévisionnelle de 1 290 000 € HT. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Julien Bainvel. »

M. Bainvel : « Nous voterons cette délibération. Je voulais en profiter pour vous faire une proposition sur le Navibus. Nous avons aujourd'hui la ligne N1, qui relie la gare maritime à Trentemoult, et une deuxième ligne qui a été ouverte, la N2, entre Bas-Chantenay et le Hangar à bananes. Pour que le dispositif fonctionne le mieux possible, et pour favoriser les liens – et non pas avoir deux lignes différentes – nous souhaiterions avoir un "parcours" : une ligne unique, avec éventuellement plusieurs Navibus qui circulent en même temps, pour permettre aux gens qui montent au Bas-Chantenay de rejoindre Trentemoult, ou à ceux qui veulent monter au Hangar à bananes de pouvoir rejoindre facilement la gare maritime. Avoir un circuit permettrait d'éviter les ruptures de charge. Nous l'avons évoqué ce matin; nous avons une volonté de développement du Bas-Chantenay. Cela nous semblerait donc une bonne idée. Nous souhaiterions que vous puissiez la mettre à l'étude. Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Je propose que cela soit analysé par les services, d'un point de vue technique, pour que l'on puisse ensuite vous faire un retour sur ce point. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

- 1- approuve le programme de l'opération relative à la réalisation des infrastructures permettant l'accostage de navires de fort tonnage sur le quai de la Fosse,
- 2- fixe l'enveloppe financière prévisionnelle de cette opération à 1 290 000 € HT, soit 1 548 000 € TTC,
- 3- autorise le lancement du marché de mandat,
- 4 - autorise NMGS à lancer le marché de maîtrise d'œuvre correspondant,
- 5- sollicite le cas échéant les subventions auprès des organismes concernés,
- 6- autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur et à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Mme Laernoes présente le dossier suivant :

Direction Générale Transition Écologique Énergétique et Services Urbains
Direction Énergies Environnement Climat

Délibération

Conseil métropolitain du 16 Octobre 2020

15 - Transition écologique - Révision du dispositif d'aides aux agriculteurs - APPROBATION

Exposé

Nantes Métropole a engagé un programme de soutien financier aux investissements portant sur l'accompagnement des installations, des déplacements de sièges, et des défrichages. Après plusieurs adaptations des modalités de soutien financier, le dispositif actuellement en vigueur est défini par la délibération du 26 février 2016. Aujourd'hui, il doit contribuer à accélérer la transition écologique et intégrer les nouvelles orientations posées dans le Projet Alimentaire Territorial - PAT (production biologique et alimentaire) dont les objectifs chiffrés ont été adoptés par une délibération du Conseil le 4 octobre 2019.

Ainsi l'engagement n° 1 « développer des productions alimentaires contribuant à la transition écologique » renforce la place des productions alimentaires et de l'agriculture biologique dans la production locale en fixant un objectif de 50% des surfaces et sièges d'exploitations, en 2025, en agriculture biologique.

Ce dispositif doit par ailleurs intégrer l'évolution des coûts des travaux agricoles pour les volets « défrichage » et « portage d'exploitation » pour rester en cohérence avec les réalités économiques.

Au regard de ces objectifs, il est nécessaire de faire évoluer une partie des modalités du dispositif d'aides aux agriculteurs, et également de le compléter par de nouvelles modalités.

Concernant la mise en valeur des terres agricoles sous-exploitées, les opérations de défrichage et d'aménagement pour restructurer des îlots exploitables sont désormais exclusivement dédiées à des projets en production alimentaire. Les plafonds des aides sont doublés pour être portés à 3 000 € / ha pour des installations et 2 400 € / ha pour des agrandissements. La certification biologique sera demandée et financée par Nantes Métropole, dans le cadre de cette aide.

Les projets d'installations agricoles devront désormais concerner des productions certifiées en agriculture biologique, en cours de conversion à l'agriculture biologique ou avec un engagement de formation à l'agriculture biologique dans les 2 ans (financement de la formation garanti). Le montant des aides est porté à 25 % du coût total des investissements avec un plafond porté à 15 000 € par site.

Une nouvelle aide aux projets d'agriculture urbaine a pour objectif de soutenir des projets de production alimentaire en milieu urbain pour à la fois soutenir cette activité économique innovante, sensibiliser les habitants à la production alimentaire et rapprocher producteur et consommateur. Ces projets innovants, sans être obligatoirement certifiés en agriculture biologique, devront prendre en compte les enjeux environnementaux et réduire leurs impacts en la matière. Le montant des aides est de 25% du coût total des investissements plafonnés à 15 000 € par site.

Une nouvelle aide sera également mise en place pour soutenir l'agroforesterie. Cette technique consiste à inciter au développement de productions mixtes associant par exemple du bois d'œuvre à rotation longue, à du pâturage ou du maraîchage. Outre une diversification des cycles de production et un étalement des rendements à court/moyen/long terme, ce type d'association est bénéfique à chaque production.

Cette aide permettra de planter jusqu'à 100 arbres à l'hectare, et bénéficiera d'un financement pouvant aller jusqu'à 80 % des investissements pour un objectif de 35 ha en 6 ans.

Le dispositif portant sur le portage d'exploitation des terres défrichées en vue d'une installation reste inchangé. Les aides concernant les déplacements de sièges, la vente directe collective et l'accueil pédagogique voient leurs plafonds augmentés à 15 000 €.

Pour toutes les aides, il est précisé que la participation minimale du bénéficiaire doit atteindre au moins 20 % (toutes aides publiques cumulées). Par ailleurs, la limite du montant total des aides de Nantes Métropole est fixée à 15 000 € au maximum (20 000 € si agroforesterie) sur une période de trois exercices pour les entreprises agricoles qui sont soumises au règlement UE n° 1408/2013 du 18 décembre 2013, modifié par le règlement UE n° 2019/316 du 21 février 2019 relatif aux aides de minimis dans le secteur de l'agriculture.

En point commun à tous ces cas, Nantes Métropole portera une vigilance particulière sur la qualité environnementale des projets et sur leurs impacts sur la biodiversité (faune et flore) et sur les milieux. A ce titre, une expertise préalable à toute décision de financement sera réalisée par Nantes Métropole et ses partenaires Chambre d'Agriculture, GAB44, CAP44, Terres de Liens et SAFER. Dans le cadre des défrichages, des analyses de sol pourront également être conduites et prises en charge financièrement par Nantes Métropole.

En parallèle de l'évolution des aides, Nantes Métropole a également renforcé les capacités d'actions des acteurs agricoles du territoire, via des conventionnements renforcés avec le GAB44 et la Chambre d'Agriculture, pour l'accompagnement des agriculteurs en matière de conversion à l'agriculture biologique (diagnostic sensibio, sensibilisation à l'agriculture biologique dans le cadre de transmission d'exploitation agricole...).

Compte-tenu des objectifs adoptés par le PAT en concertation avec les acteurs et de ce nouveau dispositif d'aides, il est proposé d'allouer un budget de 1 083 600 € entre 2021 et 2025.

M^{me} Laernoes : « Madame la Présidente, mes cher(e) s collègues, je vous présente aujourd'hui une révision du dispositif d'aide aux agriculteurs de notre territoire. C'est pour moi l'occasion de tracer les axes de force de la politique publique agricole que nous souhaitons défendre au sein de notre collectivité, au service de notre territoire. Car le "territoire", ce mot que nous utilisons si souvent dans nos débats, prend ici une signification toute particulière, et extrêmement concrète. Il s'agit bien du lien avec la terre, du travail quotidien, et souvent difficile des agriculteurs, et bien sûr du lien vital à l'alimentation.

La Loire Atlantique est un territoire, un terroir agricole de première importance. Les productions de nos exploitants sont connues et reconnues à l'échelle nationale, et même internationale, dans un système de distribution puissant, dont le MIN est l'un des centres nerveux. Terroir agricole historique, terroir agricole puissant ; la Loire Atlantique, et singulièrement Nantes Métropole, où l'on compte 240 exploitations, et où les terres agricoles représentent plus de 25 % du territoire, n'échappe pourtant pas à la conjoncture difficile que traverse le secteur agricole dans son ensemble. C'est une terrible crise que vivent les paysans, et en particulier les petits paysans, dont le revenu rétrécit parfois au point de devenir négatif, générant des tragédies sociales, familiales et humaines insupportables. Des paysans parfois broyés par une vision productiviste et néolibérale qui les contraint au "toujours plus" : toujours plus d'investissement, mais aussi toujours plus de dommages sanitaires et environnementaux. Un système qui les conduit au surendettement, et qui en même temps les dépossède du fruit de leur travail et nie leur dignité de travailleur. Car dans notre département, historique aussi en matière de mobilisations des agriculteurs, rappelons-nous des paysans travailleurs des années 70 ; ceux qui ont initié l'émergence de la confédération paysanne, et donc imposé alors le pluralisme dans le syndicalisme agricole. Il n'est pas neutre de réaffirmer l'urgence des combats de fond pour l'agriculture.

Notre monde agricole souffre en profondeur, et ne parvient pas à garder ses paysans. Chaque année, en Loire Atlantique, on ne compense pas plus de 300 départs à la retraite, et ce monde agricole a été contraint de perdre sa mission, pourtant noble et essentielle, qui est celle de nourrir la population. C'est bien au regard de cette réalité que nous avons construit l'ambition de notre politique agricole métropolitaine. Nous voulons une agriculture diversifiée, au service de plus d'autonomie alimentaire, une agriculture paysanne, pour l'emploi et pour le respect des travailleurs, une agriculture qui retrouve le lien de proximité à travers un maillage de diffusion où le local est déterminant. Nous voulons que les habitants de notre territoire, en lien étroit avec les agriculteurs eux-mêmes, puissent se réapproprier leur agriculture et les enjeux d'alimentation saine et de qualité qui lui sont liés.

Nos priorités sont ainsi : la relocalisation de la production et les circuits courts – la crise sanitaire du Covid nous en a révélé d'autant plus l'urgence –, la préservation des terres agricoles, par la facilitation de l'installation et la transmission des exploitations, et la qualité des produits, notamment en bio. 18% des surfaces métropolitaines sont en bio ; c'est bien, mais ce n'est pas encore assez. Dans le projet alimentaire territorial, nous visons les 50 % d'ici 2025. 2025, c'est dans 5 ans. C'est donc un objectif ambitieux, et nous devons mettre les moyens nécessaires pour l'atteindre. La priorité, enfin, consiste à s'appuyer sur les acteurs, à travailler avec eux, pour démultiplier les outils qu'ils savent souvent eux-mêmes mettre en place efficacement. Telle est notre vision de la transition écologique de l'agriculture et du système alimentaire. Pour redonner du sens et de la force au travail des agriculteurs, pour aller vers une alimentation saine et de qualité, pour agir fort, afin que cette alimentation de qualité soit pleinement accessible à toutes et à tous, et notamment aux populations les moins aisées, en activant en priorité des réseaux de distribution dans les quartiers populaires, et en soutenant les ventes solidaires.

L'enjeu ne consiste pas, bien sûr, à ce que la ville parvienne à l'autonomie alimentaire. Il nous faut plutôt construire des partenariats de qualité avec tous les territoires périurbains et ruraux, dans la logique de l'alliance des territoires. Ensemble, nous devons répondre, au nom de l'intérêt général, aux nouveaux enjeux agricoles, urbains et sociétaux qui passent par la pérennité économique des projets des agriculteurs, et par une bonne valorisation du foncier, et qui passent en même temps par la sécurité alimentaire et la connexion avec le vivant.

La révision du dispositif d'aides aux agriculteurs, que je vous propose aujourd'hui d'adopter, n'est pas seulement une révision technique. Dans l'action volontariste de soutien à l'agriculture que porte notre collectivité depuis plusieurs années, nous passons aujourd'hui un cap. Un cap majeur. Le PAT que nous avons adopté en octobre 2019 – et je remercie mon prédécesseur, Jean-Claude Lemasson, pour son engagement sur ce sujet, ainsi que Mahel Coppey, qui a grandement contribué à son élaboration – et les orientations que nous avons données à ce PAT, vont vraiment changer la politique de notre collectivité en matière d'agriculture et d'alimentation et, souhaitons-le, le visage de l'agriculture sur notre territoire.

Vous le savez, l'un des 8 engagements que porte ce PAT consiste à développer des productions alimentaires contribuant à la transition écologique avec, en toute logique, plus de place donnée aux productions alimentaires et avec l'objectif élevé d'arriver à 50 % de surface en agriculture biologique d'ici 2025. C'est pour cela que notre système d'aide à l'installation des agriculteurs contient désormais deux nouvelles mesures fortes. La première, c'est la remise en exploitation des terres agricoles, et donc les opérations de défrichage des agriculteurs en phase d'installation. Ces mesures sont menées depuis un certain temps. Désormais, elles seront exclusivement dédiées à des projets en production alimentaire, avec un doublement du plafond de ces aides, et en poussant à la certification bio, à travers un accompagnement financier. La deuxième mesure consiste à ce que tous les projets d'installation agricole sur notre territoire soient orientés vers le bio. Nous accompagnerons des exploitations certifiées, ou en cours de conversions, ou même simplement engagées dans une formation à l'agriculture bio, et donc accompagnées également pour cela.

D'autres mesures sont également mises en place, dont deux sur lesquelles j'attire votre attention. La première, c'est l'accompagnement de projets alimentaires portés par des agriculteurs non professionnels – l'agriculture urbaine, notamment –, dont nous savons qu'ils sont dans les starting-blocks des associations, des collectifs de citoyens ou des entreprises privées. Ici, l'objectif est bien de soutenir un foisonnement de projets innovants, qui contribueront notamment à sensibiliser les habitants aux enjeux de l'alimentation et donc de les reconnecter au vivant et au monde agricole. La seconde mesure, c'est une nouvelle aide pour soutenir l'agroforesterie, c'est-à-dire des projets mixant production agricole et plantation d'arbres. Nous soutiendrons la plantation jusqu'à 100 arbres à l'hectare, avec un objectif de 35 hectares en 6 ans.

Mes cher(e)s collègues, à travers ces nouvelles aides, et leur orientation déterminée sur l'alimentaire et sur le bio, je tiens à souligner la dynamique que porte l'agriculture dans notre Métropole. Une dynamique qui a entraîné une forte croissance des sollicitations de nos aides agricoles lors du mandat précédent. Une dynamique qui se mobilise en collectif. Il faut ainsi souligner que ces dispositifs ont été pensés en concertation étroite avec tous les acteurs, toutes les organisations professionnelles de l'agriculture; c'est là aussi sa force. Une dynamique qui structure la réalité agricole et la consommation alimentaire; c'est bien la demande en bio des consommateurs désireux d'une alimentation saine, qui entraîne les exploitants également à s'installer en bio, ou à se convertir au bio pour pérenniser leur activité. Une dynamique, enfin, qui voit loin, dans le droit fil de la charte de l'agriculture urbaine que nous venons de signer, et dans le droit fil de notre projet alimentaire territorial. Nous activons concrètement des projets de qualité qui constituent, ensemble, un vrai levier de transition écologique.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Jean-Claude Lemasson. »

M. Lemasson : « Merci, Madame la Présidente, Madame la Vice-Présidente, cher(e)s collègues. Au regard de ce qui vient d'être présenté, je souhaitais intervenir sur cette délibération pour trois raisons. D'abord pour me réjouir des propositions en droite ligne avec les engagements de la feuille de route du projet alimentaire territorial que nous avons adopté tour à tour en 2018 et en 2019. Cela conforte notre volonté affirmée d'accompagner activement les conversions vers une agriculture plus respectueuse de notre environnement – ici, cela est rappelé et formalisé. C'est formalisé aussi en relation avec la Chambre d'Agriculture et le groupement d'agriculteurs biologiques. On voit bien là qu'il y a deux composantes extrêmement importantes qui fondent les actions sur notre territoire. Cela organise nos actions pour une Métropole productive sur le champ de l'alimentation, en valorisant aussi des espaces comestibles que peut proposer l'agriculture urbaine, à l'instar, par exemple, des paysages nourriciers développés récemment et en privilégiant les productions alimentaires. Deuxièmement, sur le volet portage d'exploitation, je regrette que la distinction n'ait pas été faite selon la nature des friches reconquises, car le temps de remise en exploitation varie sensiblement selon celle-ci, entre, par exemple, la viticulture, les prairies ouvertes, ou les friches un peu plus anciennes dont les sols se sont appauvris au fil des années et qu'il est nécessaire de refertiliser et d'amender naturellement. D'ailleurs, il est surprenant de lire dans la délibération, en alinéa 3, qu'il est nécessaire d'intégrer l'évolution des coûts de portage d'exploitation, puis plus loin d'informer que le dispositif de portage reste inchangé. Il y a peut-être là quelque chose à retranscrire dans cette délibération. Troisièmement, je me réjouis également de la prise en compte du volet agroforesterie, croisant le projet alimentaire territorial, mais aussi la feuille de route issue du plan-guide adopté en 2018 s'agissant des forêts urbaines. Je vous remercie donc pour votre attention et vous invite à voter positivement sur cette délibération, malgré ma réserve. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Rodolphe Amailland. »

M. Amailland : « Merci, Madame la Présidente. Madame la Vice-Présidente, nous partageons, comme Jean-Claude Lemasson, les ambitions du plan alimentaire territorial auquel chacune des communes participe. Toutefois, chacun sait aussi que la suffisance alimentaire ne pourrait être atteinte par la seule filière bio dans notre Métropole. J'ai donc deux questions. D'abord, je m'interroge sur un élargissement des aides à tous les agriculteurs, notamment aux agriculteurs locaux, au regard des besoins et notamment de la valorisation des filières courtes, même si elles ne sont pas bio. Enfin, je repose la question que j'ai posée en commission : je m'interroge sur les critères de cette sensibilisation paysagère du site, qui apparaît dans la délibération, et sur lesquels je voudrais avoir quelques précisions. Enfin, je voudrais juste que l'on fasse attention aux vocables que l'on emploie, lorsque l'on parle de "reconnecter les habitants au vivant". En effet, lorsque l'on fait pousser une carotte, qu'elle soit bio ou non, elle finit dans notre assiette, puis dans notre ventre. J'ai toujours un peu de mal avec ces expressions un peu toutes faites.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Jean-Sébastien Guitton. »

M. Guitton : « En effet, les questions de la transition agricole, des circuits courts, de l'agriculture respectueuse de l'environnement, d'une alimentation de qualité, du soutien aux agriculteurs, et en particulier aux jeunes agriculteurs qui veulent s'installer – on sait qu'il y en a beaucoup –, les questions du lien entre les consommateurs et les producteurs, entre la ville et la campagne, sont des enjeux majeurs. Je me réjouis donc de cette confirmation et de l'amplification de cette ambition portée par Nantes Métropole. Orvault, par sa localisation géographique, par sa structure géographique et son histoire, incarne ce lien entre la ville et la campagne. Je veux donc redire à quel point je souhaite réellement contribuer à cette dynamique, avec la Métropole, et être un partenaire fort de la Métropole pour pouvoir contribuer à ce plan, à cette ambition alimentaire et agricole. Je m'en réjouis, et souhaitais redire à quel point, avec les communes et la Métropole, nous pouvons agir et répondre à cette ambition. Merci pour cette dynamique et cette ambition portée. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autres demandes d'intervention, je redonne la parole à Julie Laernoës. »

M^{me} Laernoës : « Pour répondre à Rodolphe Amailland : les critères de sensibilité paysagère concernent des projets d'agriculture urbaine, en zone U, avec une analyse approfondie des équipes d'urbanisme. S'agissant de la question de la reconnexion au vivant, je pense qu'on l'a tous vécu et éprouvé ; il y a des projets particulièrement innovants qui ont vu le jour. Jean-Claude Lemasson a eu raison de citer les paysages nourriciers. Il y a une demande, et aussi un besoin d'enseigner et de voir ce que l'on mange, la manière dont on le produit, et ce qu'il y a derrière et ainsi créer de la solidarité. Quand on parle avec le cours populaire, par exemple, qui a procédé à des distributions de paniers, y compris issus des paysages nourriciers, on constate que le fait de distribuer des légumes frais qui ont disparu progressivement des paniers des familles, dans la ville et la métropole, engendre d'autres échanges, d'une autre nature, notamment sur la manière de cuisiner une alimentation plus saine et plus locale. Cela crée également de la reconnexion avec une profession qui a parfois été stigmatisée, dévalorisée, et qui est pourtant essentielle, puisque les agriculteurs de notre territoire remplissent une mission essentielle, qui consiste à nous nourrir. Certes, nous sommes sur un territoire qui importe 95 % de ce que ses habitants consomment, et qui exporte 95 % de ce qu'il produit. C'est cette logique-là que nous voulons modifier. Cette délibération est une étape particulière. J'entends que la question de bio a pu faire couler beaucoup d'encre : peut-on nourrir la population mondiale avec l'agriculture biologique ? La réponse est oui. Nous avons intensifié l'agriculture, nous avons mis beaucoup d'engrais et de produits chimiques, pensant qu'en industrialisant le modèle nous obtenions de meilleurs rendements. Mais aujourd'hui, nous nous rendons compte que non seulement la terre parfois meurt, ou s'appauvrit en raison de ces procédés, mais qu'il est nécessaire de se reconnecter et de voir les choses différemment. C'est cela que nous créons aussi à travers cette étape-là, qui est importante. Nous avons un cap, qui est issu d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes – et je pense que c'est là une spécificité de notre territoire. Ce cap, ce n'est pas moi qui le fixe aujourd'hui ; il est issu d'un long débat et de plusieurs ateliers. Il vise l'atteinte de 50 % de sièges d'exploitation bio, et de 50 % de surfaces agricoles bio. Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de mettre des moyens en œuvre. C'est bien l'objet de cette délibération. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

- 1 - approuve le nouveau dispositif d'aides financières à l'agriculture, selon les modalités exposées ci-dessus et détaillées dans l'annexe jointe,
- 2 - autorise Madame la Présidente à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Pras présente le dossier suivant :

Direction générale
Département Territoires et Proximité

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

16 - Prescription de l'élaboration du règlement local de publicité intercommunal de Nantes Métropole : définition des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable, arrêt des modalités de collaboration avec les communes

Exposé

Nantes Métropole, exerce de plein droit la compétence en matière d'aménagement de l'espace, et par suite, celle tenant aux documents d'urbanisme dont le règlement local de publicité. Le PLUm est la traduction du projet politique d'aménagement et de développement du territoire métropolitain comportant des exigences fortes en termes de qualité de vie. L'adoption d'un règlement local de publicité (RLP), outil réglementaire local de la publicité, est un moyen complémentaire de parvenir à embellir le cadre de vie et à préserver les paysages et l'architecture tout en préservant le droit à l'expression et à la diffusion de l'information des acteurs économiques.

Contexte :

13 communes membres de Nantes Métropole (Bouguenais, Carquefou, La Chapelle-sur-Erdre, Nantes, Orvault, Rezé, Sautron, Saint-Herblain, Saint-Jean-de-Boiseau, Sainte-Luce-sur-Loire, Saint-Sébastien-sur-Loire, Thouaré-sur-Loire et Vertou) disposent actuellement de réglementations spéciales de l'affichage qui ont été élaborées entre 1992 et 2010 et qui, pour l'essentiel, apportent des restrictions à la réglementation nationale applicable aux publicités, enseignes et préenseignes, afin de protéger et mettre en valeur le cadre de vie et les paysages.

Or, des évolutions juridiques notables ont, au cours de la dernière décennie, largement bouleversé le droit de l'affichage extérieur :

- la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 et ses décrets d'application ont profondément modifié les règles nationales applicables aux publicités et aux enseignes, que ce soit pour réglementer de nouvelles formes d'affichage (ex : la publicité « numérique », les « bâches » publicitaires, le « micro-affichage »...) ou pour restreindre très sensiblement les conditions d'installation des enseignes;
- la même loi Grenelle II a aussi modifié le régime juridique des règlements locaux de publicité, qu'il s'agisse de l'autorité compétente (désormais celle ayant compétence en matière de PLU), des procédures d'élaboration et de gestion (identiques à celles des PLU) ou de leur « habilitation » réglementaire (suppression des possibilités d'assouplir les règles nationales ou de réglementer certains types de dispositifs notamment) ;
- la loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (loi LCAP) a largement étendu le régime d'interdiction de publicité aux abords des monuments historiques, passant d'une interdiction limitée aux abords « immédiats » des monuments (100 m + covisibilité) à une interdiction dans les périmètres délimités aux abords des monuments ou, à défaut, dans leur champ de visibilité jusqu'à 500 m ;
- la loi du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique a repoussé du 13 juillet 2020 au 13 juillet 2022 la date de caducité des RLP « ante-Grenelle » qui n'auraient pas été modifiés ou révisés préalablement, à la condition qu'un établissement public de coopération intercommunale compétent ait prescrit, avant le 13 juillet 2020, l'élaboration d'un règlement local de publicité intercommunal ;
- la loi du 17 juin 2020 relative notamment à diverses dispositions liées à la crise sanitaire a modifié l'article L.581-14-3 du Code de l'environnement pour reporter la date limite de prescription pour bénéficier du report de caducité des règlements locaux de publicité de six mois, soit jusqu'au 13 janvier 2021.

Sur le territoire métropolitain, la caducité des 13 réglementations locales existantes aurait notamment pour effet de voir disparaître les règles locales en vigueur (au profit des seules règles nationales) et de transférer au seul préfet les pouvoirs de police administrative à l'égard des publicités, enseignes et préenseignes, dont disposent actuellement les treize maires concernés.

En conséquence, que ce soit pour éviter la caducité des règlements locaux de publicité existants ou pour assurer une protection « homogène » des paysages métropolitains à l'égard des nuisances publicitaires, Nantes Métropole, compétente en matière de plan local d'urbanisme et, par voie de conséquence, de règlement local de publicité, entend engager l'élaboration d'un règlement local de publicité métropolitain (RLPm) concernant le territoire de ses 24 communes membres.

Par son excellente desserte routière, ferroviaire et aérienne et son dynamisme économique et touristique, le territoire métropolitain présente des facteurs propices à l'installation de publicités: l'application de la seule réglementation nationale de l'affichage ne semble plus de nature à permettre de maintenir et d'améliorer la qualité paysagère du territoire de Nantes Métropole.

Le RLPm, outil de protection et de mise en valeur du cadre de vie, s'inscrit comme un complément logique du plan local d'urbanisme, du plan de mobilité ou du plan climat air énergie territorial.

Objectifs poursuivis :

Compte tenu de ces éléments de contexte, les objectifs poursuivis pour l'élaboration du règlement local de publicité métropolitain sont les suivants :

- Pérenniser, voire renforcer, dans les limites des possibilités légales et réglementaires résultant de la loi Grenelle II, les effets protecteurs des réglementations locales existantes, notamment en faveur des centres-bourgs et centres-villes et des secteurs principalement résidentiels, et étendre cette logique de protection à l'ensemble des communes de la métropole ;
- Protéger les lieux présentant une sensibilité patrimoniale (abords des monuments historiques, site patrimonial remarquable de Nantes) et/ou une sensibilité paysagère (en agglomération, il s'agit principalement des bords de la Loire, de l'Erdre et des nombreux autres cours d'eau, ainsi que des parcs et jardins), sans nier les nécessités de communication des acteurs économiques ni brider la liberté d'expression des commerçants locaux ;
- Traiter, dans un souci de cohérence intercommunale, les secteurs de concentration publicitaire que constituent les axes routiers les plus empruntés (notamment les routes de Clisson, de Paris, de Vannes...) ou les zones commerciales et d'activités (Paradis à Nantes, Atout Sud à Rezé, Atlantis à Saint-Herblain...);
- Encadrer les nouvelles formes d'affichage admises par la loi Grenelle II: dispositifs numériques, bâches publicitaires et dispositifs de dimensions exceptionnelles;
- En cohérence avec la démarche « Trame noire » mise en œuvre dans la métropole, limiter la pollution lumineuse nocturne qui provient des publicités voire des enseignes lumineuses;
- En matière d'enseignes, dès lors qu'avec l'entrée en vigueur du RLPm, toute installation ou modification d'enseigne sera soumise à une autorisation préalable de chacun des 24 maires, des règles précises, simples et facilement compréhensibles pourraient être instaurées pour renforcer la bonne intégration des enseignes traditionnelles, en particulier lorsqu'elles sont situées dans les abords des monuments historiques ou en site patrimonial remarquable (où l'accord de l'architecte des bâtiments de France est en outre requis).

Modalités de la concertation publique

Conformément aux dispositions de l'article 103-3 du Code de l'Urbanisme, pendant toute l'élaboration du projet de règlement local de publicité, une concertation sera mise en œuvre avec les habitants, les associations locales, les commerçants, les professionnels de la publicité et des enseignes et, de façon générale, toute personne intéressée.

Les objectifs de la concertation sont de donner l'accès à l'information sur le projet de règlement local de publicité métropolitain tout au long de son élaboration et de favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs.

Par conséquent, les modalités de concertation seront les suivantes:

- en ce qui concerne les modalités d'information:
 - une annonce par voie d'affichage (par voie papier et par affichage numérique sur les mobiliers urbains d'information) et dans la presse locale de l'ouverture de la concertation et de ses modalités sera réalisée,

- une information régulière du public sur les avancées du projet sera assurée par la mise à disposition d'un dossier de concertation au siège de Nantes Métropole et dans les Mairies des communes. Ce dossier sera complété au fur et à mesure de l'avancement de la procédure. Le site internet de Nantes Métropole permettra un accès aux éléments du dossier de concertation. D'autres supports d'information pourront être utilisés tels des articles dans le magazine de Nantes Métropole et dans les bulletins et sites internet municipaux.
- en ce qui concerne les modalités de la concertation :
- des registres seront ouverts au siège de Nantes Métropole pour le recueil des observations, points de vue et propositions au fur et à mesure de la phase d'élaboration. Les observations pourront également être déposées sur la plateforme ouverte à cet effet ou adressées par écrit à Nantes Métropole,
 - des réunions d'échange et de concertation se tiendront tout au long de la procédure. Au moins deux réunions publiques à l'attention du grand public auront lieu pour présenter et débattre du diagnostic et des orientations générales du RLPm puis de l'avant-projet de RLPm (projet de zonage et de règlement). Deux autres réunions auront par ailleurs lieu pour les organismes compétents en matière de publicité, d'enseignes et de préenseignes tandis que deux autres seront dédiées aux associations de protection de l'environnement et du patrimoine.

En parallèle de la concertation réglementaire, Nantes Métropole mènera un dialogue citoyen réunissant des citoyens tirés au sort, représentatifs des habitants et usagers de la Métropole en fonction de plusieurs critères. A l'issue des ateliers, un avis citoyen sera remis aux élus de Nantes Métropole.

En sus de la concertation et du dialogue citoyen conduits par Nantes Métropole, les communes membres seront libres de conduire leur propre dialogue citoyen pour contribuer à la réflexion.

Modalités de collaboration entre Nantes Métropole et les communes membres

La conférence des Maires (au sens de la conférence intercommunale prévue par l'article L.153-8 du Code de l'Urbanisme) s'est réunie en date du 29 mai 2020 puis du 25 septembre 2020 pour arrêter les modalités de la collaboration entre Nantes Métropole et ses communes membres, conformément aux exigences de l'article L. 153-8 du Code de l'Urbanisme. Ces modalités sont les suivantes:

- un comité de pilotage composés des Vice-président(e)s chargé(e)s des thématiques en lien direct avec le règlement local de publicité réuni aux étapes clés de la démarche pour être informé de son avancement, valider les étapes et les échéances et être garant du bon déroulement de la concertation,
- un groupe de travail des Maires, lieu de préparation des contenus,
- la conférence des Maires, lieu de débat, de préparation et de validation de la démarche et des contenus comme cela a déjà pu être le cas les 8 juin 2018, 20 septembre 2019 et 29 mai 2020,
- la conférence des Directeurs Généraux des Services pour des points d'étapes réguliers comme les 14 novembre 2017, 28 mai 2018, 17 septembre 2019, 12 novembre 2019 et 3 mars 2020,
- le groupe technique rassemblant un représentant de chacune des communes membres pour contribuer à l'élaboration du règlement local de publicité métropolitain et veiller à son applicabilité dans l'espace et dans le temps. Chacun des membres du groupe technique bénéficie de l'accès à un espace collaboratif où seront regroupés les éléments de travail mais aussi définitifs de l'élaboration du règlement local de publicité métropolitain et peut ainsi faire part de ses observations à tout moment.

Chaque commune déterminera les modalités d'association des membres de son propre conseil municipal.

M. Pras : « Cette délibération est la prescription de l'élaboration du règlement local de publicité intercommunale de Nantes Métropole : notre règlement local de publicité métropolitain. Pourquoi devons-nous prescrire ce règlement local ? Actuellement, sur le territoire métropolitain, 13 des 24 communes disposent de règlements locaux de publicité qui ont été adoptés entre 1992 et 2010. Il s'agit des villes de Bouguenais, de La-Chapelle-sur-Erdre, Nantes, Orvault, Rezé, Sautron, Saint-Herblain, Saint-Jean-de-Boiseau, Sainte-Luce-sur-Loire, Saint-Sébastien, Thouaré-sur-Loire et Vertou. Les 11 autres communes appliquent la réglementation nationale en vigueur, et sont donc soumises à l'autorité du préfet, qui en contrôle l'application. Pour les 13 communes disposant d'un règlement, c'est le maire qui exerce la police en matière de publicité et de règlement des enseignes.

En 2010, la Loi Grenelle du 12 juillet, portant engagement national pour l'environnement, a durci les règles nationales applicables aux publicités, aux enseignes, aux formes d'affichages, – notamment en intégrant la publicité numérique. Elle a également durci les conditions d'installation des enseignes. Elle l'a fait pour réduire les nuisances visuelles sur le territoire, et protéger davantage les cadres de vie et les paysages. Cette loi permet aussi aux intercommunalités de se saisir de l'élaboration du document de réglementation, en particulier en ce qui concerne les EPCI qui ont une compétence en matière d'urbanisme. C'est ce que fait Nantes Métropole aujourd'hui, en collaboration étroite avec les 24 communes. C'est ce qui a ainsi été arrêté l'an dernier par les maires de l'époque.

Qu'est-ce qu'un règlement local de publicité ? Il sert à réglementer les formes et l'implantation des dispositifs publicitaires : les panneaux, les enseignes, les préenseignes, sur l'espace public et l'espace privé ouvert et visible depuis l'espace public. Ce règlement relève de l'application du Code de l'environnement. Il adapte la réglementation nationale existante au contexte local. Il vise à assurer la protection du cadre de vie et des paysages tout en permettant la liberté d'affichage et l'attractivité des secteurs commerciaux, notamment pour les enseignes et les préenseignes.

Demain, le règlement local de publicité deviendra intercommunal, et unique, pour les 24 communes. Il devra harmoniser les règles sur notre territoire, tout en respectant les spécificités et les identités des communes. Une fois approuvé, il remplacera donc les 13 règlements locaux de publicité actuellement en vigueur et viendra prendre place sur les territoires des 11 autres communes. Le contexte, je l'ai dit, c'est le Grenelle II de 2010, qui nous conduit à cette prescription. Mais c'est aussi la prise en compte de la loi de juillet 2016, qui vient protéger davantage les monuments historiques, les secteurs historiques de nos territoires, en interdisant la publicité à leurs abords, ou en tout cas en la réduisant. Le rayon de protection passe d'ailleurs de 100 mètres à 500 mètres. Enfin, la loi de décembre 2019 a repoussé du 13 juillet 2020 au 13 juillet 2022 la date de caducité de nos règlements locaux, antérieurs au Grenelle II. Cela signifie que notre règlement doit être adopté avant le 13 juillet 2022, si nous ne voulons pas être soumis à l'application du règlement national. Enfin, la prescription doit avoir lieu avant le 13 janvier 2021, d'où cette délibération. Je rappelle qu'initialement, la date était fixée à juillet 2020. Elle a été reportée pour que nos règlements actuels ne soient pas caducs.

Le règlement local de publicité deviendra une annexe au plan local de l'urbanisme. Il est élaboré selon les mêmes procédures, par les mêmes entités compétentes : pour nous, Nantes Métropole. Et il relève du Code de l'environnement. Il comprend plusieurs pièces : un rapport de présentation, un règlement et des annexes. Il s'agit d'un outil de protection et de mise en valeur de notre cadre de vie, qui incite, en complément du PLUM, du PDU et du PCAT, à une valorisation de notre environnement.

Quel est le calendrier ? Le calendrier de la procédure, je l'ai rappelé à l'occasion des présentations dans les commissions locales de pôles. Aujourd'hui, nous devons prescrire. Ensuite s'engagera une concertation avec les communes, et puis un dialogue citoyen, pour nous conduire, en janvier 2021, au débat sur les orientations générales de ce règlement local de publicité. En parallèle, nous travaillerons aussi avec les personnes publiques associées, et également avec les professionnels du métier de la publicité. En décembre 2021, il nous faudra tirer le bilan de cette concertation, et arrêter le projet du règlement local de publicité, avant de l'approuver en juillet 2022.

Aujourd'hui, au moment de la prescription, quels sont les objectifs poursuivis ?

Pérenniser, voire renforcer, dans les limites des possibilités légales et réglementaires, les règlements actuellement en vigueur, ou ceux qui ont été retenus.

Protéger les lieux présentant une sensibilité patrimoniale sur notre territoire : les abords de nos monuments historiques, les sites patrimoniaux remarquables.

Préserver les sensibilités paysagères, en particulier tous les paysages tournés vers la Loire, l'Erdre et les cours d'eau, les parcs et jardins, qui maillent notre territoire et nos 24 communes.

Traiter, dans un souci de cohérence intercommunale, les axes routiers les plus empruntés, et les zones commerciales. Nous savons par exemple que des routes comme la route de Vannes, ou la route de Rennes, ont deux faces, situées sur deux communes différentes; il convient d'harmoniser nos règlements, entre Saint-Herblain et Orvault, par exemple, ou entre Orvault et Nantes, ou encore entre Vertou et Saint-Sébastien, sur la route de Clisson.

Avoir des règles identiques sur nos zones d'activités commerciales.

Encadrer les nouvelles formes d'affichage admises par le GrenelleII, et en particulier tout ce qui relève des dispositifs numériques, des bâches publicitaires et des publicités à dimension exceptionnelle.

Limiter la pollution lumineuse nocturne qui provient des publicités, voire des enseignes lumineuses.

Renforcer la bonne intégration des enseignes traditionnelles sur notre territoire.

La concertation est bien sûr organisée en lien avec le public, conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme. Pendant toute l'élaboration du projet, une concertation sera mise en œuvre avec les habitants, les associations locales, les commerçants, les professionnels de la publicité et des enseignes, et de façon générale, toutes les personnes qui, sur le territoire métropolitain, seraient intéressées par cette démarche.

Les objectifs de la concertation consistent à donner l'accès à l'information sur le projet de règlement local de publicité métropolitain, tout au long de son élaboration, et à favoriser l'expression de chacun et de l'ensemble des acteurs. Les modalités de concertation seront les suivantes.

Les modalités d'information :

- annonces par voie d'affiche ;
- affichage numérique ;
- mises à disposition d'informations dans la presse locale;
- information régulière et publique sur les avancées de notre projet, assurée par la mise à disposition d'un dossier de concertation au siège de Nantes Métropole et dans chacune des 24 communes ;
- notre site internet, et ceux des 24 communes, qui pourront également relayer ces informations.

En ce qui concerne les modalités de concertation, des registres seront ouverts au siège de Nantes Métropole, pour recueillir les observations, les points de vue, et les propositions, au fur et à mesure de l'élaboration du document. Enfin, des réunions d'échange et de concertation se tiendront tout au long de la procédure : au moins deux réunions publiques à l'attention du grand public auront lieu, pour présenter et débattre du diagnostic et des orientations générales du futur règlement local de publicité.

Parallèlement à cette concertation – cela a été évoqué ce matin par notre collègue en charge du dialogue citoyen –, une concertation réglementaire mènera un dialogue citoyen réunissant des citoyens tirés au sort, représentatif des habitants et des usagers de la métropole, en fonction de critères de localisation géographique, d'âge et sociologiques. À l'issue des ateliers, un avis citoyen sera remis aux élus de la métropole.

Les modalités de collaboration entre Nantes Métropole et les communes membres seront identiques à ce qui s'est passé lors de l'élaboration du PLUM; cela a d'abord été présenté en conférence des maires, et cela a été refait au cours de l'année 2020, le 29 mai et le 25 septembre dernier. Nous avons un comité de pilotage qui est composé des différents Vice-Présidents, un groupe de travail des maires, qui sera un lieu de présentation des contenus. La conférence des maires est un lieu de débat, de préparation et de validation de la démarche et des contenus. La conférence des Directeurs généraux sert aussi de discussion et d'avancée du projet. Enfin, il y aura un groupe technique, qui rassemblera un représentant de chaque commune membre, pour contribuer à l'élaboration du règlement local de publicité et veiller à son applicabilité dans l'espace et dans le temps.

Voilà la démarche qui vous est proposée. Voilà la délibération qui vous est proposée, à la fois de prescription, de validation des objectifs poursuivis, et des modalités de collaboration et de coopération, ensemble, pour l'élaboration de ce document.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Jacques Garreau. »

M. Garreau : « Merci. À Bouaye, nous faisons partie des 11 communes qui n'ont pas, à ce jour, de règlement de publicité, bien que nous le souhaitons ardemment depuis plus de 6 ans – mais nous n'avons plus la compétence. Nous sommes donc ravis de l'enclenchement de cette procédure. Nous partageons bien évidemment la volonté de réglementer la publicité, pour mieux la contenir, voire la réduire, en particulier lorsqu'elle se développe désormais sur des écrans vidéo géants, dont la convention citoyenne pour le climat souhaite l'éradication.

Pascal vient d'évoquer le groupe de travail des maires qui serait constitué. Je me porte volontaire pour y participer, si cela vous agréé. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Tristan Riom. »

M. Riom : « Madame la Présidente, mes cher(e) s collègues, nous votons aujourd'hui le principe d'une réelle concertation citoyenne sur la question de la publicité sur notre territoire, via l'élaboration du règlement local de publicité intercommunale, et c'est une excellente chose. Car oui, la publicité, et a fortiori la publicité sur l'espace public, est un sujet éminemment politique. Donc oui, ces politiques publiques doivent être coélaborées avec les habitantes et les habitants qui sont les premiers concernés. Notre Métropole a des ambitions écologiques fortes. Et parce que l'écologie touche tous les aspects de notre vie, cette ambition touche à toutes les politiques publiques. Malheureusement, on oublie trop souvent les effets du consumérisme et des importations de biens, qui sont toujours exclus des plans climat. Car la question est délicate et complexe : comment lutter contre le consumérisme de manière concrète ? La société de consommation fait partie de nos vies, et si certains luttent parfois péniblement pour réduire leur impact personnel, nous devons, en tant que territoire, faire notre part. Dans son livre « Petit traité de décroissance sereine », l'économiste Pierre Latouche a cette phrase percutante : « trois ingrédients sont nécessaires pour la société de consommation, pour qu'elle puisse vivre sa ronde diabolique : la publicité, qui crée le désir de consommer, le crédit, qui en donne les moyens, et l'obsolescence accélérée et programmée des produits, qui en renouvelle la nécessité. » La publicité façonne notre société, et crée des convoitises malheureuses : le besoin d'un SUV pour nos déplacements en ville, les femmes transformées en objet pour vendre des yaourts ou encore des tramways qui vendent les mérites d'une compagnie aérienne low-cost, pour un week-end à l'autre bout de l'Europe, pour moins de 50€. Bref, on le sait toutes et tous ici, la publicité nous vend un monde qui n'a pas conscience de ses propres limites. Le règlement local de publicité actuellement en vigueur a été voté en 1997. En 1997, j'avais alors 3 ans. Une mise à jour semble donc bien nécessaire. Les objectifs énoncés sont clairs, en tout cas dans l'introduction du règlement local de publicité : il s'agit « de préserver le cadre de vie des Nantais, le patrimoine architectural, végétal et paysager de la commune, et les activités socio-économiques s'exerçant sur le territoire de cette dernière. Vingt-trois ans plus tard, donc, nous devons regarder la société d'aujourd'hui et nous poser la question suivante : "comment préservons-nous le cadre de vie des Nantais et des Nantaises ?" Ou, autrement dit : "quelle publicité est acceptable sur notre territoire, qui n'aille pas à l'encontre d'une Métropole apaisée, non sexiste, respectueuse des enfants, etc. ?" Réguler la publicité sur notre territoire, c'est aussi soutenir nos commerces de proximité, qui subissent de plein fouet l'installation de gros magasins industriels qui dépendent sans compter pour une publicité agressive. Bref, je crois que vous aurez compris mon propos : réguler la publicité, c'est un acte politique. Les élus de Nantes – et j'espère que Monsieur Vey notera que cela engage la majorité nantaise – se sont engagés sur le point suivant ; mesure 32 : refonder le règlement de publicité, pour une réduction forte de la publicité, de la publicité numérique et lumineuse, notamment la nuit. Allons-y.

Je finirai par ceci : évidemment, ce n'est pas simple. Le règlement local de publicité métropolitain ne peut pas résoudre toute l'équation. Le mobilier urbain, par exemple, est exclu du règlement local de publicité, et il est assez difficile de contraindre le contenu des publicités. Ce règlement local est donc un premier point d'étape. Assurons-nous de sa solidité juridique et de son ambition. Et poursuivons le combat avec les citoyens et les associations. Sur ce point, nous ne sommes pas seuls : de nombreuses villes, métropoles et intercommunalités sont aujourd'hui dirigées par des équipes qui veulent aussi changer leur rapport à la publicité dans leur espace public. Regardons ce qui s'y passe. Prenons exemple, et donnons exemple, pour mettre en cohérence nos paroles et nos actes. Je vous remercie de votre écoute.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Robin Salecroix. »

M. Salecroix : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, comme cela a été dit, cette délibération est l'occasion de nous rappeler que la gestion de nos communes n'est pas seulement financière, mais qu'elle est aussi faite de choix esthétiques, parfois plus culturels. Nous sommes nombreux, en effet, à rêver d'une ville qui donne à voir le meilleur de son patrimoine, de son architecture, de ses paysages, et à considérer que la publicité sans régulation peut nuire, voire défigurer notre cadre de vie. C'est pourquoi nous devons réglementer la communication extérieure, qu'il s'agisse de l'élaboration du règlement local de publicité métropolitain à l'échelle de l'ensemble de notre territoire, de la précision des objectifs poursuivis, des modalités de concertation comme de la collaboration avec les communes membres. L'ensemble de ces éléments devra contribuer à nos objectifs d'amélioration du cadre de vie, et de transition écologique. Évidemment, nous ne pouvons pas nier l'impact financier des éventuelles évolutions réglementaires. La métropole et les communes ont besoin de ces recettes pour mettre en œuvre des politiques dont les habitants ont tant besoin. Pour autant, nous devons moderniser nos orientations, et aller vers la réduction raisonnée de la publicité sur la voie publique. Nous demandons beaucoup à nos concitoyens – cela a été rappelé à plusieurs reprises – pour qu'ils réduisent individuellement leur consommation énergétique. Cette exigence, nous devons aussi l'avoir dans ce nouveau règlement, et viser la limitation drastique de toute publicité lumineuse, notamment. À terme, l'éclairage des enseignes et vitrines, notamment lors des horaires de fermeture, devra elle aussi pouvoir être réglementée, au-delà de cette délibération. La voie publique, nous ne l'oublions pas, est aussi un espace de communication accessible à tous, pour le monde culturel, pour nos institutions, pour les organisations syndicales, associatives et politiques de notre agglomération. Nous incitons au développement de ces supports d'expression libre, partout dans nos villes. Nous notons par ailleurs les allègements successifs de la législation nationale, dans le domaine de la publicité. Il est plus que jamais contradictoire de voir parfois cohabiter des messages de prévention de santé publique, que nous déployons, à côté de publicités commerciales vantant, par exemple, la consommation d'alcool. Le législateur doit se saisir de ce sujet, pour renforcer la protection des populations, notamment des plus jeunes, en ne cédant pas, comme cela a trop souvent été le cas, à certains lobbies.

Pour conclure, le groupe communiste se félicite de la mise en œuvre d'une concertation préalable en opération avec les villes, couplée à la prise en compte de la parole des habitants et des organisations intéressées, ou sensibles à ce sujet. Nous serons attentifs aux échanges qui guideront l'élaboration du règlement local de publicité intercommunal, avec une boussole: protéger par un règlement cohérent nos territoires et nos populations, dans un environnement visuel apaisé. Je vous remercie de votre attention.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, premièrement, je voudrais mettre un bémol à l'enthousiasme collectif, puisque la première séance de travail sur le pôle Loire-Chézine a montré que la régulation de la publicité extérieure était basée sur un critère qui est celui de la défense des paysages, et non pas la lutte contre le gaspillage énergétique et contre la société consumériste. Je pense qu'une bonne partie des interventions qui ont eu lieu ici sont un peu à côté des arguments que l'on pourrait utiliser. Deuxièmement, Madame la Présidente, je vous remercie d'avoir fait en sorte que nous ayons cette démarche de concertation avec les citoyens, puisque je vous avais écrit en 2019 pour vous proposer de mettre en œuvre ces modalités de concertation sur la révision du RLPM. Merci beaucoup.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

- 1 - prescrit l'élaboration du règlement local de publicité métropolitain (RLPm), à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 2 - précise les objectifs poursuivis et les modalités de concertation, tels que définis et exposés ci-dessus,
- 3 - arrête les modalités de collaboration avec les communes membres telles que proposées par la Conférence des Maires du 25 septembre 2020 et telles qu'exposées ci-dessus;
- 4 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Mme Oger présente les dossiers suivants :

Direction Développement économique et attractivité internationale
Direction de l'emploi et de l'innovation sociale

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

19 - Modification du règlement intérieur du Fonds d'aide aux jeunes (FAJ) Métropolitain Relèvement du plafond de l'aide en urgence au titre de la subsistance - Elargissement de l'accès au FAJ dès 16 ans

Exposé

Par transfert du Département le 1^{er} janvier 2017, conformément à la loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe), Nantes Métropole est compétente pour attribuer aux jeunes en difficulté, âgés de 18 ans à 24 ans révolus, des aides financières individuelles temporaires. Celles-ci sont regroupées au sein du fonds d'aide aux jeunes (FAJ) dont la gestion financière et comptable a été confiée, par convention, à l'Association territoriale pour le développement et l'emploi des compétences de Nantes Métropole (ATDEC).

Le FAJ est aussi un des leviers de la politique de soutien à l'emploi de ce public. Il a vocation à venir en aide aux jeunes connaissant des difficultés dans leur parcours d'insertion professionnelle et qui s'inscrivent dans une démarche d'accompagnement.

Les aides individuelles du FAJ sont subsidiaires. Elles interviennent quand tous les dispositifs de droit commun ont été sollicités. La demande est prescrite par un service instructeur relevant d'un organisme public ou privé ayant compétence en matière d'insertion sociale et/ou professionnelle. Les aides sont ponctuelles, plafonnées à 1600€ par an et par jeune, de date à date, toutes aides confondues. Elles peuvent concerner des domaines divers tels que la recherche d'emploi, la formation, la mobilité, etc.

Ces aides peuvent également être octroyées dans le cadre de secours liés à la subsistance permettant ainsi un soutien d'urgence. Actuellement, au titre de la subsistance, l'aide ne peut pas excéder 400€ par jeune et par an.

En 2019, 933 jeunes ont bénéficié d'une ou plusieurs aides financières du FAJ.

Compte tenu du contexte économique, il semble nécessaire d'apporter des réponses à la situation des jeunes les plus précaires qui sont les premières victimes de cette crise (non renouvellement de CDD, difficultés à trouver un contrat en alternance, temps de travail très partiel...) en faisant évoluer de manière appropriée ce dispositif d'aide financière.

Le relèvement du plafond d'aide en urgence au titre de la subsistance de 400€ à 800 € permettra de répondre de manière plus intensive et plus large aux besoins des plus précaires. L'élargissement de l'accès au FAJ à partir de 16 ans permettra, entre autres, de lever des freins périphériques à l'insertion notamment dans le cadre de l'obligation de formation des jeunes jusqu'à 18 ans, engagés dans un parcours de formation et/ou en accompagnement vers l'insertion professionnelle.

Ces décisions rejoindraient celles des élus du conseil départemental, permettant ainsi d'assurer l'équité de traitement à l'échelle du département et une meilleure cohérence territoriale.

M^{me} Oger : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, il s'agit là de modifier le règlement intérieur du fonds d'aide aux jeunes. Dans le cadre des transferts de compétences organisés par la Loi NOTRe, entre les départements et les métropoles, Nantes Métropole est devenue compétente, en 2017, pour attribuer aux jeunes en difficulté, entre 18 et 24 ans, des aides financières individuelles temporaires. Ces aides sont regroupées au sein du FAJ, dont la gestion financière a été confiée à l'association territoriale pour l'emploi et le développement des compétences. Pour rappel, les aides individuelles du FAJ sont subsidiaires, c'est-à-dire qu'elles interviennent quand tous les dispositifs de droit commun ont été sollicités, et elles sont prescrites par un service instructeur, qui est un professionnel de l'accompagnement. Ces aides sont plafonnées aujourd'hui à 1 600 € par an et par jeune. Elles peuvent concerner des frais de formation, de mobilité, de recherche d'emploi, mais également des aides d'urgence liées à la subsistance. Dans ce dernier cadre, aujourd'hui, elles ne peuvent excéder 400€ par an et par jeune.

Compte tenu du contexte social et économique actuel et à venir, il devient nécessaire d'adapter ce dispositif pour apporter des réponses aux situations des jeunes les plus précaires, qui subissent lourdement les effets de cette crise sanitaire, notamment par le non-renouvellement de CDD, et la difficulté à trouver des contrats en alternance ou des temps de travail plus que partiels. Il est donc proposé ici de doubler le plafond de l'aide d'urgence, en le passant à 800€, et en même temps, d'élargir l'accès au fonds d'aide aux jeunes à partir de 16 ans. Ces adaptations permettront également d'avoir une meilleure cohérence territoriale à l'échelle du département, et d'assurer ainsi une équité de traitement entre les jeunes métropolitains et les jeunes "hors métropole". Il vous est donc proposé d'approuver le règlement intérieur ainsi modifié. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Pauline Langlois. »

M^{me} Langlois : « Merci. Madame la Présidente, mes cher(e)s collègues, la période que nous traversons est l'une des plus difficiles que notre société ait eues à connaître depuis de nombreuses années. La crise sanitaire, d'une ampleur inédite, qui nous a lourdement endeuillés, entraîne aussi une crise économique sans précédent, de par sa forme et sa force. La crise actuelle touche tout le monde, sans exception. Mais comme souvent, en temps de crise, certains sont touchés plus durement que d'autres. Nous pouvons le dire : la jeunesse paie celle-ci de plein fouet.

Être étudiant devient un vrai parcours du combattant : difficultés à trouver une place à l'université, ou dans une école, difficulté à trouver un logement, difficulté à subvenir aux besoins vitaux... Il en est de même pour un jeune, aujourd'hui, qui cherche à rentrer dans la vie active ; il y a plus d'obstacles à la réussite que de solutions. Il est aussi crucial que la réponse à ses difficultés se cantonne le moins possible à des périmètres restreints. L'échelle métropolitaine n'est pas anodine, car la réalité de la jeunesse est très largement partagée, surtout dans la difficulté de se loger. Nous devons continuer à avoir une politique offensive, pour résoudre les problèmes qui touchent les jeunes sur les métropoles. Nous devons aussi, par le biais de notre politique d'alliance des territoires, pouvoir construire une réponse avec les autres intercommunalités.

La réalité est qu'aujourd'hui, un jeune peut faire ses études, travailler en partie, ou vivre un temps restreint sur Nantes Métropole, mais aussi, par choix, par défaut, ou par obligation, devoir aller sur d'autres parties du territoire, du fait de la forte précarisation de la jeunesse. Notre métropole apporte les solutions à la situation, mais l'État a une grande partie de la clé pour résoudre ce cycle dangereux pour notre jeunesse. Il est impératif que le gouvernement élargisse l'accès au RSA dès 18 ans. Il est invraisemblable que nous continuions à laisser une partie de notre jeunesse sans ressources, alors qu'il existe des solutions pour améliorer la situation, en espérant que la secrétaire d'État à la Jeunesse – qui est partie – puisse entendre ces revendications. Je compte donc sur Madame Oppelt pour les porter à l'Assemblée nationale. Sans surprise, le groupe Gauche citoyenne sociale et écologiste salue donc la politique de solidarité menée par la majorité métropolitaine, et appelle donc à voter pour cette délibération. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, je voudrais revenir sur cette délibération, qui est une délibération importante. Je ne voudrais pas qu'elle passe de manière anodine. Par cette délibération, nous faisons un choix fort, qui est celui de doubler l'aide d'urgence pour les jeunes qui en ont besoin sur notre territoire. Je crois que c'est absolument nécessaire ; on le voit bien, les jeunes font partie des premières victimes de cette crise, que ce soit pour celles et ceux qui sont en situation de travail, ou pour celles et ceux qui sont en situation de recherche d'emploi – je ne reviens pas sur la question des étudiants, ni même des plus précaires. Donc, je ne doute pas que nous allons voter cette délibération à l'unanimité, avec ses deux dimensions : l'augmentation de 400 € à 800 €, mais également l'élargissement de l'âge proposé, à partir de 16 ans.

Je voudrais ajouter un mot sur la question des jeunes, à l'échelle nationale. J'ai entendu les dernières positions de l'État, et le refus, à ce stade, de l'octroi du RSA aux jeunes. Il peut y avoir plein d'arguments pour dire que ce n'est pas le bon outil ; ce qui est sûr, c'est que si l'État considère que l'extension du RSA aux jeunes n'est pas le bon outil pour répondre à cette question, en revanche, il doit pouvoir avancer des propositions alternatives sur ce sujet. Je vous invite très sincèrement, cher(e)s collègues, à réécouter ou à lire ce que le Président de la fondation Abbé Pierre a dit ce matin aux médias. Il témoigne de son expérience d'acteur associatif engagé sur ces sujets, et de l'urgence à prendre en compte la situation des jeunes, au pluriel, sur notre territoire. Modestement, mais résolument, nous y amenons notre contribution à travers cette délibération. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1. Approuve le règlement intérieur modifié du fonds d'aide aux jeunes métropolitain pour relever le plafond de l'aide en urgence au titre de la subsistance de 400€ à 800€ et l'élargissement de l'accès au Fonds d'aide aux jeunes à partir de 16 ans.

2. Autorise Madame la Présidente à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction Générale Déléguée à la Cohésion Sociale

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

20 - Stratégie métropolitaine de Prévention et de lutte contre la pauvreté des jeunes et des enfants - Convention d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi 2019-2021 entre Nantes Métropole et l'État – Avenant 2020 – Approbation

Exposé

Contexte de la Stratégie métropolitaine de lutte contre la pauvreté 2019-2021:

Une stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté des enfants et des jeunes a été initiée par l'État en 2018, pilotée par la délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté. Dans le cadre de cette démarche engagée au niveau national, dix territoires, au titre desquels figure Nantes métropole, ont été proposés pour être « Territoires démonstrateurs » : 6 départements, 2 autres métropoles (Lyon, Toulouse) et un bassin de vie.

Cette stratégie nationale porte sur cinq engagements :

- promouvoir l'égalité des chances dès les premiers pas
- garantir au quotidien les droits fondamentaux des enfants
- garantir un parcours de formation pour tous les jeunes
- agir en faveur de droits sociaux plus accessibles, plus équitables et plus incitatifs à l'activité
- investir pour l'accompagnement de tous vers l'emploi

Par délibération en date du 8 février 2019, le conseil métropolitain a validé l'engagement de Nantes métropole et des communes de son territoire en tant que territoire démonstrateur de la stratégie nationale sur trois ans (2019/2021).

Par délibération en date du 28 juin 2019, le conseil métropolitain a approuvé la signature de la convention d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi entre l'État et Nantes métropole pour 2019-2021, structurée autour de 5 actions « socle » :

- Renforcer les moyens d'accueil et d'accompagnement des enfants en situation de précarité: en multi-accueils/scolarisés/vivant en campements ou bidonvilles,
- Ouvrir un accueil de jour « Familles (en couple ou mono-parentales) avec enfants »,
- Lutter contre le non recours aux droits et la fracture numérique, en expérimentant des dispositifs innovants « d'aller vers » les personnes les plus éloignées de leur accès aux droits sur la métropole,
- Lutter contre la précarité alimentaire par le développement / consolidation d'épiceries sociales ou autres modalités d'accès à une alimentation de qualité à prix modéré sur le territoire et créer un réseau d'animation de ces dispositifs en articulation avec le projet alimentaire métropolitain,
- Renforcer l'accompagnement socio-professionnel de jeunes femmes en situation de mono-parentalité.

La convention a été signée le 28 octobre 2019 et porte sur trois ans de 2019 à 2021. Elle prévoit les engagements réciproques de Nantes Métropole, des communes et de l'État autour des 5 actions précitées. Elle porte sur un montant triennal de 6 millions d'euros: 3 millions d'euros apportés par l'État et 3 millions d'euros apportés par le territoire métropolitain. Concernant le territoire métropolitain, la convention d'appui précise que les actions se déclinent (financièrement et opérationnellement) à différents niveaux:

- à l'échelle de Nantes Métropole lorsque les actions relèvent directement de sa compétence,
- à l'échelle des communes ou de leurs établissements publics (notamment les centres communaux d'action sociale) lorsque les actions relèvent de la compétence communale.

La stratégie métropolitaine s'inscrit en complémentarité de l'action du département de Loire-Atlantique, chef de file de l'action sociale, et des actions proposées par ce dernier à l'État au titre de la contractualisation de la déclinaison de la stratégie de lutte contre la pauvreté pour la Loire-Atlantique.

Bilan 2019 :

Le bilan qualitatif et financier de l'année 2019 de la Stratégie métropolitaine de lutte contre la pauvreté a été remis par Nantes Métropole à l'Etat, le 30 juin 2020. Du fait de la signature tardive de la convention d'appui, l'ensemble des crédits prévus pour l'année 2019 n'a pu être consommé. Pour autant et malgré l'engagement tardif de la contractualisation :

- le territoire métropolitain (Nantes Métropole et ses communes) s'est saisi activement de la stratégie de lutte contre la pauvreté. Pour 2019, 6 porteurs de projet ont ainsi présenté des actions dans le périmètre de la convention d'appui : le CCAS et la ville de Nantes, la ville de Saint Herblain, la ville de Rezé, l'Association Territoriale de Développement de l'Emploi et des Compétences (ATDEC) et l'association Les Forges. Le montant total des actions portait sur 670 769 euros,
- la stratégie a manifestement permis d'approfondir la dynamique partenariale intercommunale autour de questions de solidarités et de cohésion sociale, notamment sur des enjeux comme la lutte contre le non recours aux droits ou encore la lutte contre la précarité alimentaire,
- la stratégie a servi de levier d'amplification des politiques communales adaptées aux diverses réalités sociales au sein de la métropole.

Perspectives 2020 :

La convention d'appui 2019-2021 prévoit une réévaluation, chaque année, du montant des crédits alloués, par l'adoption d'un avenant à la convention initiale.

L'année 2020 constitue à la fois une année de mise en œuvre des 5 actions « socle » initiées en fin d'année 2019 et de déploiement de nouvelles mesures pour prévenir les conséquences de la crise économique et sociale actuelle. Du fait de la crise sanitaire et du retard pris dans la formalisation des perspectives 2020 de la stratégie métropolitaine, l'avenant pour 2020 portera à la fois sur :

- des actions qui auront déjà été mises en œuvre en 2020 ou sont en cours de réalisation,
- des actions qui démarreront d'ici la fin de l'année 2020 et se déploieront sur une année glissante 2020-2021.

Le projet d'avenant 2020 présenté en annexe de la présente délibération permet de :

1/ Reporter les crédits Etat non consommés en 2019 en 2020 soit 720 900 euros.

2/ Ouvrir le périmètre de la convention d'appui à de nouvelles actions, notamment pour répondre aux enjeux de la crise sociale et économique consécutifs à la crise sanitaire.

L'année 2020 est une année très particulière. A la fois, la période de confinement aura eu comme effet d'avoir ralenti l'avancée de certaines actions dont le plein déploiement était programmé sur 2020. Et d'un autre côté, l'ampleur attendue de la crise sociale et économique qui traverse le pays et le territoire métropolitain exige de pouvoir mobiliser pleinement la stratégie pour aider et accompagner l'ensemble des personnes (familles, jeunes, enfants, femmes victimes de violence, personnes sans abri...) qui risque de connaître une dégradation brutale de leur situation socio-économique. Dans ce contexte, l'avenant pour 2020 à la convention d'appui prévoit donc de faire évoluer le cadre de la stratégie métropolitaine autour de 3 axes :

- La mise en œuvre, reconduite et l'amplification des 5 actions « socle » de la convention d'appui (renouvellement des actions portées par les 6 porteurs de projet et l'ouverture à de nouveaux porteurs de projet)
- L'élargissement du périmètre des 5 actions « socle » de la convention d'appui, notamment sur les enjeux suivants :

La lutte contre le non recours aux droits et la fracture numérique : la crise révèle de manière encore plus aiguë l'intérêt de déployer des actions de médiation (médiation santé, médiation scolaire, médiation numérique...) et d'actions axées sur la prévention de rupture des droits.

Le renforcement de mesures d'accompagnement socio-professionnel de cohortes de publics cible les plus durement touchés par la crise.

Ces deux actions sont décrites dans le cadre de « fiches action » annexées à l'avenant pour 2020 de la convention d'appui à la lutte contre la pauvreté.

- Le déploiement de nouvelles actions, non prévues à la convention d'appui initiale, pour répondre à la crise sociale dans ses effets immédiats (pendant la période de confinement) et ses effets durables (post-confinement)

Déploiement de mesures d'urgence sociale (aide alimentaire, hygiène) mises en place pendant le confinement et leur pérennisation au-delà (en premier lieu pendant l'été voire au-delà).

Amplification d'une offre d'activités pour l'été 2020 à destination des enfants, jeunes et familles en difficultés car impactés directement par la crise (en cohérence avec les initiatives engagées par l'État).

Ces deux actions sont décrites dans le cadre de « fiches action » annexées à l'avenant pour 2020 de la convention d'appui à la lutte contre la pauvreté.

3/ Acter le montant dédié à la stratégie métropolitaine de lutte contre la pauvreté sur l'année 2020: 2 290 790 euros soit 1 145 395 euros apportés par l'État et 1 145 395 euros apportés par le territoire métropolitain. Le tableau budgétaire annexé à l'avenant pour 2020 de la convention d'appui 2019-2021 détaille les montants affectés à chaque action.

M^{me} Oger : « Cette délibération porte sur la stratégie métropolitaine de prévention et de lutte contre la pauvreté des jeunes et des enfants. L'État a engagé, en 2018, une stratégie nationale de lutte contre la pauvreté des jeunes et des enfants, portant sur 5 engagements. Il a désigné, à l'occasion, 10 territoires démonstrateurs, dont Nantes Métropole. En juin 2019, le conseil métropolitain a approuvé la convention d'appui à la lutte contre la pauvreté et pour l'accès à l'emploi, entre l'État et Nantes Métropole pour la période 2019-2021, qui s'articulait autour de 5 actions socles :

- renforcer les moyens d'accueil et d'accompagnement des enfants en situation de précarité;
- ouvrir un accueil de jour pour les familles avec enfants;
- lutter contre le non-recours au droit et la fracture numérique;
- lutter contre la précarité alimentaire;
- renforcer l'accompagnement socio-professionnel de jeunes femmes en situation de monoparentalité.

La convention a été signée en octobre 2019, et prévoit un engagement triennal de 6000 000 €, dont 3 000 000 € de l'État, et 3 000 000 € du territoire métropolitain (communes et Nantes Métropole). Côté collectivités, la déclinaison des financements se fait selon que l'action relève d'une compétence communale ou métropolitaine.

Cette stratégie métropolitaine s'inscrit bien évidemment en complémentarité de l'action du département de Loire-Atlantique en matière d'action sociale. Pour revenir sur le bilan 2019 ; en 2019, la stratégie a permis de développer une dynamique partenariale intercommunale, notamment sur des enjeux comme la lutte contre le non-recours au droit, ou contre la précarité alimentaire. Elle a également permis d'amplifier les politiques sociales communales. En 2019, six porteurs de projets ont présenté des actions, dont le montant s'élevait à 670 000 €. Cependant, la signature tardive, en octobre 2019, n'a pas permis que l'ensemble des actions 2019 soit réalisé ; les crédits 2019 n'ont donc pu être consommés dans leur totalité.

Par rapport aux perspectives 2020 : 2020 doit donc être une année de mise en œuvre des 5 actions socles et également du déploiement de nouvelles mesures pour prévenir les conséquences de la crise économique et sociale actuelle. Du fait notamment de la crise sanitaire et du retard pris dans la formalisation des perspectives 2020, l'avenant qui vous est proposé porterait sur les actions déjà mises en œuvre en 2020, ou en cours de réalisation, et les actions démarrant d'ici 2020, pour se poursuivre en 2021.

Le projet d'avenant qui vous est proposé permet de reporter sur 2020 les crédits de l'État non consommés en 2019, soit l'équivalent d'à-peu-près 720 000 €, d'élargir le périmètre de la Convention à de nouvelles actions, notamment pour répondre aux enjeux économiques et sociaux dus à la crise sanitaire, et enfin d'acter le montant dédié à la stratégie métropolitaine de lutte contre la pauvreté pour l'année 2020, soit 2 200 000 €, dont 50 % apportés par l'État et 50 % apportés par le territoire métropolitain – vous trouverez le détail des actions prévues et des montants affectés dans l'annexe à la délibération. Il vous est ainsi proposé d'approuver cet avenant pour 2020 de la Convention d'appui à la lutte contre la pauvreté d'accès à l'emploi entre l'État et Nantes Métropole. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Marie-Annick Benâtre. »

M^{me} Benâtre : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, bien que la métropole nantaise présente, par comparaison avec les autres grandes métropoles françaises, un taux de pauvreté inférieur à la moyenne, le fait qu'une personne sur six vive en dessous du seuil de pauvreté, et qu'une personne sur treize se trouve en très grande précarité, ne peut que nous alarmer. Certains quartiers, à Nantes, tels que Bellevue, Bottière-Pinsec, ou les Dervallières, affichent des taux de très grande pauvreté inquiétants – sans oublier les campements et les bidonvilles, véritables concentrations de misère sociale. L'épidémie qui frappe depuis plusieurs mois plus particulièrement les milieux les plus défavorisés a ajouté à la précarité économique des situations dramatiques de rupture scolaire parmi la jeunesse des quartiers. Une fois de plus, les enfants, les jeunes, se retrouvent en situation de fragilité extrême. Ce constat est cruel, et la responsabilité que nous portons à l'égard de ceux qui représentent l'avenir nous impose des mesures d'urgence. Voilà pourquoi la convention proposée agissant dans le cadre d'une stratégie métropolitaine de prévention et de lutte contre la pauvreté des jeunes et des enfants est un signal très positif. Les engagements pris visent à réduire les inégalités scolaires et de parcours professionnel, dans une volonté d'égalité des chances et d'égalité d'accès à l'emploi, dans le respect des droits fondamentaux des enfants. Nous approuvons l'ensemble des actions déjà menées, notamment au niveau de ce qu'il a fallu mettre en place pour répondre aux problèmes posés par la crise sanitaire. Nous appuyons une amplification de ces mesures, ainsi que l'élargissement du périmètre du socle d'action préétabli.

Ceci étant dit, en écho à ce que je disais en février 2019, la part prise par l'État paraît dérisoire au regard des problèmes sociaux dépassant très largement les champs d'action couverts par les mesures adoptées – vous l'avez évoqué, Madame la Présidente, à propos du refus d'élargir le RSA. Rappelons que le plan de relance de 100 milliards € n'accorde que 0,8% à la lutte contre la précarité. Il y a donc urgence. La crise sanitaire ayant ralenti la mise en œuvre des mesures votées il y a bientôt 2 ans, cette réactivité doit certes concerner la scolarité, le marché du travail ou la santé, mais aussi le logement, ou encore l'accès à la culture. Seuls de véritables services, fortement implantés auprès des habitants seront à même de répondre à la volonté d'égalité qui nous anime. Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Christophe Jouin. »

M. Jouin : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, depuis plus d'un an, Nantes Métropole est l'un des dix territoires démonstrateurs de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté des jeunes. Malgré des débuts compliqués, les 6 projets mis en place montrent la capacité de notre territoire à se saisir des questions de solidarité et à agir. Il faut en avoir conscience, et l'assumer politiquement: les métropoles peuvent jouer un rôle majeur en matière de solidarité, et vu les circonstances, la nôtre va devoir renforcer sa stratégie de lutte contre la pauvreté. Il faut développer, avec nos partenaires institutionnels et l'ensemble des acteurs du territoire, des dispositifs spécifiques d'aide aux jeunes, en termes d'éradication de la pauvreté et d'insertion dans la vie sociale et économique. De manière générale, la paupérisation des jeunes, et leur exclusion des systèmes d'accompagnement sont des sujets graves. Il faut y consacrer les moyens, car c'est un investissement sur l'avenir, tant dans le domaine des dynamiques économiques de notre territoire que dans le domaine de la cohésion sociale.

Je veux continuer sur un sujet que je connais bien et dont les épisodes dramatiques continuent à se jouer sous nos yeux, tous les jours, aux quatre coins de la métropole, et plus particulièrement à Nantes. La question centrale, aujourd'hui, sur laquelle il nous faut aller vite, est celle des personnes à la rue, ou mal-logés. Nous allons pouvoir continuer à poser des rustines ici ou là, avec des plans de pauvreté bien pensés et menés avec soin par les services et les acteurs. Mais nous devons également être capables de dire collectivement que cela suffit. Nous pouvons continuer à regarder du côté de la préfecture, lorsqu'il s'agit de demandeurs d'asile, ou du conseil départemental, lorsqu'il s'agit de familles, d'enfants ou d'adolescents. Je crois que ce temps est révolu. L'heure n'est plus à la plainte consistant à dire que telle ou telle institution ne fait pas correctement son travail. Nous avons dans les rangs de cette assemblée une majorité de gauche qui ne doit plus se poser la question de savoir si elle doit agir, ou pas. Chaque drame, chaque nuit qui passe, accuse chacun et chacune d'entre nous. C'est d'ailleurs ce que sont venus nous rappeler, ce matin, les associations et les collectifs, à la veille de la journée mondiale du refus de la misère. C'est pourquoi nous demandons la création d'une instance de travail, entre les associations, les collectifs et les communes volontaires, pour travailler sur le sans-abrisme, afin d'élaborer au plus vite un vaste plan de mise à l'abri. Je voudrais terminer par une citation de l'Abbé Pierre, qui fera sûrement consensus sur nos bancs : "c'est quand chacun de nous attend que l'autre commence que rien ne se passe." Merci de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Juste un mot pour dire qu'ici, je crois que dans l'ensemble des communes, il y a des élus qui n'attendent pas, et qui agissent, et ce depuis plusieurs années. Faut-il en faire plus? La réponse est oui. Avons-nous pris des engagements forts ensemble, sur ce sujet? Je pense à la question du 1%. La réponse est oui. L'histoire commence-t-elle en 2020? La réponse est non. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1- approuve l'avenant pour 2020 de la Convention d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi entre l'État et Nantes Métropole.

2- autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération et notamment à signer l'avenant.

M. Roussel présente les dossiers suivants :

Direction générale des services
Mission Coopérations métropolitaines

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

21 - Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 – Volet mobilité multimodale : convention d'exécution du projet de requalification de la zone industrialo-portuaire de Cheviré – Volet territorial : avenant n°3 à la convention métropolitaine

Exposé

Premier port de la façade atlantique et quatrième port français, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire forme une pièce maîtresse de l'économie maritime française et constitue un pôle d'activités essentiel pour l'ensemble de l'économie ligérienne. Aux côtés des autres collectivités territoriales, Nantes Métropole défend sa vision d'un port fluvio-maritime dynamique, au service du développement économique global du territoire métropolitain et régional.

L'avenir du Port passera par la diversification de ses activités, et notamment par le fait de conforter sa place de premier port industriel de France en développant l'industrie productive sur les zones d'activité portuaire. Dans cette perspective, la relance de la zone de Cheviré, située sur les communes de Nantes, Bouguenais et Rezé, pour en faire une zone industrielle et logistique majeure qui participe à la gestion de flux complexes à forte valeur ajoutée, est essentielle. En effet, au cœur de la métropole nantaise, cette zone industrialo-portuaire constitue un véritable atout pour le développement de nouveaux flux profitant au modèle économique du Grand Port Maritime, mais aussi pour celui de la logistique urbaine et plus largement pour le développement économique métropolitain dans son ensemble.

C'est pourquoi Nantes Métropole, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique et l'État souhaitent financer à hauteur de 5,5M€ la requalification de la zone de Cheviré via la modernisation des installations portuaires et la sécurisation de la zone, en ciblant notamment sur:

- La modernisation du terminal fluvial roulier. La régénération du poste assurant sa connexion fluviale sera particulièrement utile pour les colis XXL et les futures connexions avec le terminal roulier de Montoir. Le développement de ces différentes activités nécessite également de disposer de terre-pleins aménagés permettant de gérer les pré et post acheminements, il est ainsi prévu d'aménager un parc roulier de 3 à 4ha.
- Le renforcement de la sécurité de la zone. Des travaux de renforcement de la sécurité des accès sont prévus : contrôle d'accès à l'entrée de la zone , déploiement de dispositifs étendus dans la zone (poste de sécurité, vidéo surveillance, éclairage, contrôle à distance).
- L'amélioration de l'accueil des navires et de la marchandise. La modernisation des défenses d'accostage des postes de Cheviré Amont permettra l'accueil de navires de plus fort tonnage. L'aménagement à Cheviré Aval de surfaces bord à quai pour le pré et post stockage des marchandises transitant par voie maritime est aussi prévu.

Sur un coût total de 5,5M€, Nantes Métropole mobilisera 3M€, le Département de Loire-Atlantique 0,9M€, la Région des Pays de la Loire 0,650M€, l'État 0,450M€ et le Grand Port Maritime 0,5M€.

Pour pouvoir engager le co-financement de Nantes Métropole sur cette opération de requalification de la zone de Cheviré, il est nécessaire d'approuver la convention d'exécution qui précise les modalités de soutien financier des différents partenaires.

Ce montage financier, ainsi que celui concernant le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion du Trafic du périphérique ayant fait l'objet d'une délibération au présent Conseil métropolitain, nécessitent par ailleurs d'actualiser la convention métropolitaine du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Ce volet territorial a fait l'objet d'une convention signée le 9 octobre 2015, d'un premier avenant approuvé le 10 février 2017 puis d'un second avenant, en cohérence avec les engagements du Contrat d'avenir, approuvé le 28 juin 2019.

Afin de renforcer sa dynamique et son rôle d'entraînement de métropole régionale, le troisième avenant proposé ici confirme le redéploiement de crédits actés de Nantes Métropole sur l'opération du Grand Port pour le site de Cheviré et abonde également sa participation sur la fluidification du périphérique nantais. Pour mémoire, concernant le périphérique, l'État, la Région et Nantes Métropole se sont entendus sur un programme d'actions prioritaires, financé par le biais de plusieurs dispositifs qui font l'objet de conventions particulières pour un montant de 21,2 M€, dont 11 M€ dans le cadre du CPER au titre du Contrat d'avenir. Ainsi, afin de clôturer les différents co-financements nécessaires à la réalisation de cette opération (aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement, création de voies réservées sur les pénétrantes...), sur ce montant de 11 M€, Nantes Métropole participera aux côtés de l'État et de la Région en augmentant sa participation de 25 % à 37,5 %, soit à hauteur de 4,125 M€.

Par conséquent, il est proposé au Conseil

- d'adopter la convention d'exécution financière correspondant à la requalification de la zone industrialo-portuaire de Cheviré, qui s'inscrit dans le volet mobilité multimodale du CPER,
- d'approuver l'avenant n°3 à la convention métropolitaine du CPER 2015-2020.

M. Roussel : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, cette délibération concerne un avenant au volet territorial du contrat de plan État-Région 2015-2020, avec deux sujets. Le premier concerne la requalification du site de Cheviré, du Grand Port maritime Nantes-Saint-Nazaire. C'est pour nous une priorité, parce que c'est évidemment un site qui doit permettre au Grand Port maritime d'assurer son avenir, mais aussi sa diversification. C'est un site prioritaire, pour le développement économique de notre métropole, mais également de l'ensemble de la région. Et puis, c'est aussi un site prioritaire pour aller plus loin sur les projets de logistique urbaine.

C'est pourquoi, avec la région des Pays de la Loire, le département de Loire-Atlantique et l'État, nous souhaitons financer à hauteur de 5 500 000 € la requalification de ce secteur, en modernisant les installations portuaires et la sécurisation de la zone. Il y a trois sujets particuliers.

La modernisation du terminal fluvial roulier. La régénération du poste qui assure sa connexion fluviale sera particulièrement utile pour les colis XXL et les futures connexions avec le terminal roulier de Montoir. Donc, le développement de ces différentes activités nécessite également de disposer de terre-pleins aménagés qui permettent de gérer les pré- et les post-acheminements. Il est ainsi prévu d'aménager un parc de 3 à 4 hectares.

Le renforcement de la sécurité de la zone. Des travaux sont prévus, avec des contrôles d'accès à l'entrée de la zone, et le déploiement de dispositifs étendus, dans ce secteur.

Enfin, l'amélioration de l'accueil des navires et de la marchandise; la modernisation des défenses d'accostage des postes de Cheviré amont permettra l'accueil de navires de plus forts tonnages, et l'aménagement, à Cheviré aval, de surfaces "bord à quai", pour le pré- et le post-stockage des marchandises transitant par voie maritime, est aussi prévu.

Sur un total de 5 500 000 €, nous mobiliserons 3 000 000 €, le département, 900 000 €, la Région, 650 000 €, l'État, 450 000 €, et le Grand Port maritime, 500 000 €.

Le deuxième sujet, c'est le schéma directeur d'aménagement et de gestion du trafic du périphérique. Je n'y reviens pas, puisque Bertrand Affilé a détaillé le projet et ses actions ce matin dans le cadre d'une délibération. Sur ce sujet, nous portons notre participation à 4 125 000 €, pour clôturer les différents cofinancements. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Fabien Gracia. »

M. Gracia : « Merci, Madame la Présidente. Je profite de cette intervention pour dire que le transport maritime est un mode de transport que nous souhaitons voir évoluer. Pourquoi? Parce qu'un navire porte-conteneurs, ou un roulier – comme il en était question à l'instant –, entre l'estuaire et la péninsule ibérique, ou une barge sur la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire, permet d'éviter à chaque fois des dizaines, voire des centaines de camions sur les routes, avec pour conséquence un impact beaucoup moins négatif à la fois sur les bouchons locaux dont il a été question toute la journée, et probablement sur le climat. Bien sûr, il y a un certain nombre de problèmes connus, liés au transport maritime: la propulsion au fuel, qui est extrêmement polluante, et puis une question autour de la nature des flux transportés. Importer des tourteaux de soja OGM pour nourrir du bétail local pose question.

Malgré ces dérives, nous partageons les efforts du port pour diversifier ses activités, et nous partageons également avec bon nombre d'acteurs du territoire, l'inquiétude sur l'avenir du port. Rappelons-le; il y a un enjeu fondamental lié au fait que le Grand Port maritime est dépendant des énergies fossiles, puisque deux tiers de son fonctionnement relève uniquement des énergies fossiles. C'est là une contrainte fondamentale pour l'avenir du port, et sans aucun doute une priorité du futur projet stratégique du Grand Port maritime. C'est notamment ce besoin d'une vision stratégique sur l'avenir du port qui nous conduit à nous opposer à l'aménagement du site du Carnet. Le projet du Carnet soulève d'autres problématiques – je n'en citerai que trois. La première, c'est la perspective d'une destruction de 58 hectares de zone humide. La destruction d'une zone naturelle particulièrement riche pose la question plus globale de la protection de l'estuaire de la Loire.

La seconde problématique est liée au fait que le site du Carnet se situe sur une zone de submersion marine. Dans le contexte de montée des eaux actuel, cela pose problème.

Enfin, la troisième problématique, c'est qu'à notre connaissance, aucune alternative à ce projet d'artificialisation n'a été étudiée, alors qu'il existe très probablement d'autres lieux d'implantation possibles, notamment compte tenu de l'avenir, en ce qui concerne notamment les énergies fossiles.

Donc, notre projet n'est pas seulement celui de la protection du site naturel du Carnet; nous sommes désireux de participer activement à toute réflexion sur l'avenir du Grand Port maritime et de l'estuaire, notamment pour que cette infrastructure majeure de la collectivité, voire du département, puisse s'inscrire dans un scénario de lutte contre l'artificialisation des sols, et de décarbonisation de ces activités. Merci de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Aymeric Seassau. »

M. Seassau : « Merci. Le précédent intervenant s'étant un peu éloigné de Cheviré vers l'aval de la Loire, je me permets juste un commentaire sur ce qui vient d'être dit, d'abord pour rappeler que la vision un peu idyllique de ce qui se passe au Carnet n'est pas tout à fait la réalité, puisqu'il y a des plantes invasives, en ce moment, qui sont en train de faire beaucoup de dégâts, notamment concernant la biodiversité (on pense à la jussie, ou à la baccharis), et qui nécessitent donc une intervention humaine. Deuxièmement, si le projet consiste à accompagner le port dans son évolution, dans cette transition, et pourquoi pas dans une reconversion d'un certain nombre de ses activités, je voudrais d'abord signaler qu'il le fait déjà, puisque 40 % des investissements du port, en 2015-2020, sont consacrés à la transition énergétique. On peut penser, et c'est en cours de travail, que sur la période 2021-2030, ces investissements seront considérablement augmentés, de manière très substantielle. D'autre part, le projet du Carnet lui-même est un projet à destination des productions d'énergie décarbonées (énergie marine, houles et marées, éoliennes, hydrogène, microalgues). Donc, si nous voulons engager cette transition, nous avons besoin de ces espaces portuaires. Nous connaissons la difficulté de développement de notre port. À ce jour, il n'y a que deux zones possibles pour ces implantations: le Grand-Tourteau (ou la vasière de Méan) et la zone du Carnet. Voilà pourquoi c'est ici que c'est mis à l'étude. Et je rappelle que le projet d'aménagement de ces espaces date de 2013, et qu'il a déjà accueilli une éolienne offshore de Alstom, désormais General Eleetris, en exposition et en démonstration.

Je crois que l'on aura l'occasion d'avoir le débat. Le projet n'est pas tout à fait terminé. Il est loin du territoire de notre métropole. On aura certainement l'occasion d'y revenir, mais le message que je voulais faire passer, c'est que si l'objectif est bien d'accompagner le port dans sa transition, alors ne lui nuisons pas quand il met en œuvre de quoi effectuer cette même transition, autour des filières économiques qui nous intéressent, après avoir fait remarquer à juste titre que c'est le port énergétique français, et que donc il dépend aujourd'hui des énergies fossiles. Il faut donc engager ces évolutions, et construire et structurer les filières industrielles dont notre pays a besoin.

Quant à Cheviré, je vous rappelle quand même que le port représente 26000 emplois : 8 000 emplois maritimes et portuaires, et 18 000 emplois industriels y afférant. C'est un outil majeur d'aménagement de notre territoire ; je crois que c'est important de le rappeler, parce que le dragage, c'est aussi la question des berges, de la lutte contre les inondations et, comme cela a été dit à juste titre, les questions de motorisation. Mais parmi les efforts faits par le port, il faut souligner que la drague Champlain est désormais motorisée avec une combinaison gaz naturel. Ces efforts doivent se poursuivre. C'est donc un outil d'aménagement, particulièrement utile pour notre territoire.

Concernant Cheviré, sa requalification permettra d'augmenter la capacité logistique de ce site portuaire qui est sous-exploité jusqu'à présent, de redimensionner son terminal roulier pour répondre aux besoins de notre métropole, pour continuer de développer le transport fluvial – on pense évidemment à FlexiLoire et à la réduction du trafic de camions entre la région nazairienne et la région nantaise. Sur ce point, je suis parfaitement d'accord avec l'intervenant précédent.

Il faut peut-être également rappeler que l'utilisation de la Loire et le développement du transport fluvial et maritime sont des enjeux d'avenir pour diminuer le trafic routier et faire reculer le tout-camion, et qu'à la tonne transportée, le transport maritime et fluvial est le deuxième mode de transport le moins polluant, après le fret ferroviaire.

Toutefois, la bonne navigation de la Loire nécessite que l'État joue son rôle, et assure le dragage de la Loire, avec en perspective la navigation durable sur le fleuve, et la prévention des inondations. Force est de constater, donc, que les 450 000 € abondés par l'État dans ce projet, sont en deçà de ses capacités, et surtout en DCA des besoins.

Le développement du transport fluvial et maritime et le renforcement de notre port sont – n'hésitons pas à la dire, au risque d'être insistant – des éléments clés de l'urgente et nécessaire transition écologique à laquelle nous travaillons ensemble. Ils peuvent aider au développement d'une construction navale utile à la réponse aux besoins humains, comme à l'émergence de nouvelles filières économiques d'avenir (barging, déconstruction navale, dépollution logistique des derniers kilomètres, pour notre métropole). Et c'est en ce sens que vont les efforts à Cheviré.

Il y a peu encore, de mémoire d'homme, le port arrivait en cœur de métropole, et nombreux sont les Nantais qui ont grandi parmi les bateaux en centre-ville. Aujourd'hui encore, plus de 500 bateaux arrivent tous les jours jusqu'à notre métropole. C'est une chance. Saisissons-la. Oui, les activités maritimes et fluviales et les installations portuaires sont une chance. Elles constituent des activités d'avenir, quand elles sont trop souvent caricaturées comme des dangers ou des contraintes. Pour toutes ces raisons, vous l'aurez compris, nous voterons cette délibération. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Ronan Dantec. »

M. Dantec : « Pour aller dans le sens d'Aymeric, le fait de garder le port à Cheviré constitue un enjeu économique et un enjeu de protection contre les inondations. Je crois qu'il faut le redire régulièrement: c'est aussi parce que l'on entretient le lit de la Loire que le niveau de la Loire a baissé depuis un siècle, à Nantes. Ce qui fait que le risque d'inondation, à Nantes, est moindre qu'il n'était il y a un siècle, et que ce risque reste extrêmement modéré, même si l'on intègre la montée des eaux liée au dérèglement climatique. C'est donc un enjeu pour nous tous de garder le port à Cheviré. Et si nous gardons le port à Cheviré, et donc la zone d'évitement, cela signifie également que l'on ne met pas de pont au bout de l'île de Nantes. Tout cela est quand même totalement en cohérence; il faut en avoir une vision globale.

Concernant le site du Carnet, je me permets quand même de revenir sur le propos d'Aymeric. Il n'y a pas de projet, aujourd'hui, sur le site du Carnet. Ce n'est pas vrai. Le problème que nous avons aujourd'hui, c'est que le port ne nous fournit pas de vision stratégique d'occupation des espaces à moyen terme. Ce problème de "boîte noire", et de gouvernance du port est essentiel; je pense qu'il faut absolument que les collectivités territoriales soient encore plus présentes à ce niveau-là. C'est pour cette raison que nous avons cette situation sur la zone du Carnet. Il faut que le port nous dise aujourd'hui, très clairement, pour quoi il veut intervenir sur ce site, et quelle est sa stratégie globale de gestion de l'ensemble de ces espaces. C'est parce qu'il ne répond pas à cela de manière stratégique que nous avons ce débat aujourd'hui. Et je note, avec la prise de position du Président du département, que nous sommes quand même beaucoup de collectivités à demander au port une véritable stratégie de l'occupation de l'ensemble de ces espaces. Cela n'empêche pas, dans l'autre sens, de dire qu'effectivement, en ce qui concerne les plantes invasives (la baccharis), il y a des questions.

Peut-être que demain, le Carnet sera un exemple de renaturation, puisque l'on parle d'une zone déjà artificialisée, et que cela peut être dans une stratégie de zéro artificialisation, d'avoir une reconquête de biodiversité, de renaturation du site anciennement artificialisé. Mais en tout état de cause, si l'on veut avoir un débat serein – puisque nous avons quelques expériences, dans ce département de débats non sereins –, il est essentiel que le port sorte de son mutisme, et nous mette sur la table une vraie stratégie, et qu'elle soit partagée avec les collectivités territoriales. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Tristan Riom. »

M. Riom : « Je vais faire court, puisque Ronan a dit tous les éléments techniques que je voulais dire. Je pense qu'il faut vraiment que ce sujet reste un débat ouvert en notre sein, puisque je pense en effet que l'intervention de Monsieur Seassau était un peu décalée par rapport à la réalité concrète de ce qu'est le Carnet aujourd'hui. C'est devenu un site "clé en main". À l'origine, en effet, il y avait un projet d'énergie renouvelable; aujourd'hui, il n'y en a plus. On commence par bétonner, et ensuite, on réfléchit à ce que l'on va mettre dessus. C'est d'ailleurs ce qui scandalise certains militants, puisque c'est une grave infraction au Code de l'environnement. Je pense qu'il faut que cela reste un sujet ouvert entre nous, c'est pour cela que nous voulions l'amener sur la table. Il faut que nous montions tous en compétences sur ce sujet, pour poser le débat au bon niveau. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Valérie Oppelt. »

M^{me} Oppelt : « Merci, Madame la Présidente. Je ne pensais pas intervenir sur le sujet du Carnet, parce qu'en effet, le vœu a disparu – apparemment, par manque de temps de travail des uns et des autres. Mais comme le débat vient sur la table, je pense que c'est important de rappeler que c'est un site "clé en main", qui intervient dans le cadre de territoires d'industrie, que le projet a été porté et défendu par le Département et la Région, et qu'il a été voté par les élus dans le cadre du SCOT. Je pense donc qu'il faut respecter le choix démocratique des élus du territoire Pays de Retz. Oui, le pôle de Carnet doit s'engager sur des énergies renouvelables, sur une industrie écoresponsable. Il a d'ailleurs été défendu et travaillé avec les associations environnementales – on l'oublie souvent –: LPO, LNE, Bretagne vivante. Et le Grand Port, en collaboration avec ces associations environnementales, a d'ailleurs mis en œuvre, au niveau de l'estuaire, tous les outils nécessaires pour un estuaire qui pourrait être classé réserve naturelle nationale – je crois qu'il y a eu déjà un premier essai en 2016. Ce projet, d'ailleurs, pourrait répondre, dans le cadre de cette crise, à des enjeux d'emploi, d'équilibre des territoires entre le sud et le nord. La situation d'Airbus et de ses sous-traitants ne nous permet pas de faire la fine bouche sur ces projets d'envergure, surtout si nous souhaitons accélérer la fin des centrales à charbon.

Nous avons donc la chance et l'opportunité pour ce territoire d'avoir ce site sélectionné parmi les 12 premiers sites industriels "clé en main"; il nous faut saisir cette opportunité. Est-ce que ce site pourra répondre à des enjeux de mobilité? Je pense que c'est une question que nous pouvons nous poser. Nous limiterons, en créant de l'emploi sud Loire, les déplacements du sud vers le nord; cela répondra donc à cette surcharge de la métropole, et indirectement, donc, à l'urgence climatique. Enfin, ce projet va également répondre aux ambitions du Grand Port autour du développement de nouvelles activités. Ça, ils l'assument clairement. J'ai rencontré le Président du Grand Port, sur ces sujets-là. Il ne s'en cache pas, y compris sur ce projet, où ils en sont toujours à un stade de recherche. Et je pense que nous sommes là aussi pour les aider à trouver des solutions sur ce site.

C'est pourquoi, Madame la Présidente, je vous demande de vous engager auprès de tous les élus, auprès des territoires et au nom de cette alliance des territoires que vous aimez porter, hors de nos différences politiques – parce que je pense que tout le monde peut se rejoindre sur ce sujet –, à porter un projet et faire que les riverains puissent retrouver une forme de sérénité à laquelle ils aspirent. Et que le Grand Port puisse aussi assurer l'entretien de ces 285 hectares qui avaient d'ailleurs été décidés avec ces fameuses associations environnementales; ces hectares, plus importants que l'aspect bétonisé que vous citez, qui sont des hectares d'espace naturel. Actuellement, ils ne peuvent pas accéder à ce site pour pouvoir entretenir ce lieu; c'est un réel problème. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Richard Thiriet. »

M. Thiriet : « Merci, Madame la Présidente. On ne devait pas parler du Carnet. On parle du Carnet; alors je vais parler du Carnet. La stratégie territoriale de transformation énergétique doit permettre d'imaginer de nouveaux modèles économiques, et donc, de nouveaux emplois. Mais imaginer ne sera pas suffisant. Il faut mettre en place, réaliser, fabriquer, concrétiser. Et pour reprendre l'ambition du site du Carnet, autour des énergies marines renouvelables notamment, on ne pourra pas se passer d'opérateurs, d'ingénieurs, de financeurs, d'usines, de camions et de bateaux; rassembler, loger, accompagner, fédérer tous les acteurs qui travailleront demain, pour une économie au service de l'homme et de la planète.

Les acteurs auront besoin d'usines, de bureaux, de moyens humains et de matériel, et pour cela, la création d'un lieu dédié, représentatif et emblématique, est indispensable. Ce lieu devra se faire, qu'il soit au Carnet ou ailleurs sur le territoire – et plus particulièrement pour le Carnet. Un site a été identifié. La période que nous traversons nous incite sans doute à regarder le projet autrement, mais il ne faut absolument pas tolérer une nouvelle ZAD. Une ZAD est une catastrophe pour notre démocratie. Nous devons engager une période de réflexion collective – cela a été dit tout à l'heure par Tristan Riom –, sans vague et sans polémique, et avec un préalable indispensable: le site du Carnet ne doit pas être occupé. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Premièrement, je voudrais soutenir les propos d'Aymeric Seassau sur l'importance du port dans notre métropole. Souvenez-vous, on a fait référence tout à l'heure au grand débat "Nantes, la Loire et nous"; la question du rapport au fleuve, et du rapport au port est ressortie à ce moment-là. Donc oui, la question du Grand Port maritime, pour notre territoire, est une question importante. Elle l'est au titre des emplois – Aymeric Seassau l'a rappelé. Elle l'est au titre de notre histoire, et elle l'est au titre de l'imbrication entre l'histoire du port et l'histoire de la ville.

Deuxièmement, cela a également été dit: le port doit aujourd'hui entamer sa mutation écologique. De ce point de vue, des propositions doivent être faites. L'équation est complexe: avoir l'ambition de rester le premier port de la façade maritime, et être particulièrement offensif sur les enjeux de transition écologique. Quand on rentre dans le détail de la situation, quand on rentre dans le fond du dossier, je peux vous garantir que la réponse n'a rien d'évident.

Enfin, s'agissant du Carnet ; Madame Oppelt, je crois qu'il y a une inexactitude dans vos propos. Vous avez dit que vous avez rencontré le Président du port. Je suppose que vous vouliez dire que vous avez rencontré le Directeur du port, puisque la Présidente du port est Madame Moraçais, la Présidente de la Région – c'est l'une des évolutions que les collectivités ont souhaité collectivement. Nous avons conjointement, Christelle Moraçais, Philippe Grosvalet, David Samzun et moi-même, rencontrés récemment le Directeur du port, pour faire un point sur un certain nombre de sujets. Nous l'avons collectivement interpellé sur le projet du Carnet, en lui disant que nous, élus locaux, nous avons besoin de l'entendre sur le sens de ce projet, sur sa plus-value, et sur l'imbrication entre le besoin de ce projet et la stratégie globale du Grand Port maritime. Vous me demandez mon positionnement personnel. Je vous le donne. Nous avons besoin d'éléments complémentaires. Clairement. Je vous le dis en mon nom personnel, mais je vous invite à demander aux différents présidents de collectivités qui étaient là. Je crois que nous tous, avons fait le constat qu'aujourd'hui, nous étions en manque de réponses suffisamment claires sur le "pourquoi" de ce projet, sur le "comment", et sur les modalités de mise en œuvre.

Je crois que si nous voulons éviter de retomber dans les différents travers historiques que vous avez évoqués les uns et les autres, si nous voulons éviter d'avoir un débat qui soit biaisé par avance, si nous voulons éviter des logiques d'occupation qui ne sont ni tenables ni acceptables, nous devons prendre ce projet d'abord par le fond, et par le contenu. De ce point de vue, le port, qui est le premier acteur de ce projet, doit venir partager avec nous les éléments de contenu. Je crois vraiment, très sincèrement, que c'est la première étape indispensable, pour qu'ensuite, les uns et les autres puissent se positionner en conscience et en responsabilité sur ce projet. Voilà quelle est, aujourd'hui, ma position personnelle sur ce sujet. Mais je vous le redis : je crois que l'ensemble des collectivités qui étaient à ce rendez-vous sont aujourd'hui en attente d'éléments d'explicitations qui me semblent utiles, si l'on veut poser ce débat sur de bonnes bases. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – approuve la convention d'exécution du projet "Développement de projets sur la zone de Cheviré" dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015 – 2020,

2 – approuve l'avenant n°3 à la convention métropolitaine du CPER 2015-2020 signée entre l'Etat, la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole,

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction générale du développement économique et de l'attractivité internationale
Direction du développement économique

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

22 – Demande de renouvellement de dénomination de la Ville de Nantes en commune touristique

Exposé

Depuis plusieurs années, Nantes Métropole fait le choix d'une politique touristique originale et ambitieuse, en collaboration avec le tissu économique et culturel local, contribuant à renforcer son attractivité et son rayonnement au plan national et européen.

L'instauration de la taxe de séjour sur l'ensemble du territoire intercommunal en 2002, puis la réorganisation de la filière du tourisme d'agrément avec la création de la SPL Le Voyage à Nantes en 2011, ont permis d'asseoir Nantes comme une véritable destination de tourisme urbain, une ville d'art, de culture et de créativité, leviers de son développement touristique.

Cette dynamique a également permis à Nantes Métropole de solliciter et d'obtenir, d'abord le 18 mars 2011 puis le 22 mars 2016, la dénomination de « commune touristique » pour la ville de Nantes. Cette dénomination permet à la ville de se prévaloir d'un statut spécifique, gage de qualité offert aux touristes.

L'article L.133-11 du code du tourisme définit la commune touristique comme une commune qui met en œuvre une politique du tourisme et qui offre des capacités d'hébergement pour l'accueil d'une population non résidente. A ce titre, elle dispose d'un office de tourisme classé, elle organise des animations culturelles, artistiques, gastronomiques ou sportives, et elle dispose d'une proportion minimale d'hébergements touristiques variés (hôtels, résidences de tourisme, meublés de tourisme, villages de vacances, campings, chambres d'hôtes, anneaux de plaisance, résidences secondaires).

Valable pour une durée de 5 ans, la dénomination de la ville de Nantes en commune touristique expirera en mars 2021.

En application de l'article R133-36 du code du tourisme, tout établissement public de coopération intercommunale peut demander la dénomination de commune touristique pour une de ses communes.

Considérant que la commune de Nantes réunira en 2021 les conditions dévolues aux communes touristiques, il est proposé de solliciter auprès de la Préfecture le renouvellement de cette dénomination pour la Ville de Nantes.

M. Roussel : « Cette délibération concerne la demande de renouvellement de dénomination de la ville de Nantes en commune touristique. Nous avons obtenu cette dénomination en 2011, qui est un gage de la qualité offerte aux touristes. Elle a été renouvelée en 2016, et elle arrive à expiration en mars 2021. Considérant que la ville de Nantes réunira à ce moment les conditions dévolues aux communes touristiques, il est proposé de solliciter auprès de la préfecture le renouvellement de cette dénomination pour la ville de Nantes. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Marie Vitoux. »

M^{me} Vitoux : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, je vais donc faire court, pour répondre à votre demande. Après plusieurs mois de confinement et une situation sanitaire en constante évolution, le secteur du tourisme est l'un des plus affectés, nationalement, et également sur notre territoire. Cette situation souligne encore davantage un constat clair: le modèle de tourisme actuel n'est pas adapté au monde de demain. Il est indispensable de repenser notre politique publique du tourisme, pour qu'elle puisse pleinement répondre à notre ambition de territoire écologique et responsable.

Le projet de l'Arbre aux Hérons, par exemple – nous avons eu l'occasion d'en parler pendant la campagne –, est pour nous un projet ancien. 20 ans après sa conception, le monde a bougé. Les changements climatiques se sont accélérés. Nous ne pouvons pas fermer les yeux là-dessus. C'est vrai sur ce projet, et c'est une réalité sur la nécessité de changer notre vision du tourisme en général.

La transition écologique et le tourisme responsable sont incompatibles avec ce type de projet. Et dès aujourd'hui, le tourisme doit être responsable, pour développer un tourisme de qualité sur notre territoire. L'attractivité ne doit plus être notre seule boussole. Nous devons penser à l'introduction de critères de respect de l'environnement et de la biodiversité dans les dépenses engagées par la métropole en matière de tourisme, lors de la négociation du prochain pacte métropolitain. Je pense notamment à l'attribution de fonds de concours en fonctionnement pour les équipements touristiques des communes de la métropole que nous allons voter dans la prochaine délibération.

Dès aujourd'hui, le tourisme doit être également solidaire, puisqu'un certain nombre de Français ne partent pas en vacances. Il est important de renforcer l'accessibilité de notre politique culturelle et de loisirs à tous et toutes. Nantes a déjà un dispositif, via la carte blanche. Il pourrait être utile de développer ce dispositif à un niveau intercommunal, ou d'imaginer un meilleur accès au tourisme et aux loisirs.

Le tourisme au sein de la métropole nantaise doit aussi permettre de valoriser toutes les richesses de notre métropole. Notre territoire déborde d'initiatives innovantes et attractives, mises en place par les habitants. Valorisons ces initiatives, en développant le tourisme également dans les quartiers populaires.

Notre politique métropolitaine de développement touristique doit permettre de mettre en valeur toutes nos communes. Cela passe par exemple par une décentralisation des événements culturels et une intensification de notre action pour l'équité territoriale en matière de tourisme.

La culture a fait de notre territoire ce qu'il est aujourd'hui: une métropole vivante, et ouverte sur le monde. Réfléchissons ensemble aux manières de faire vivre cette richesse dans le respect de nos engagements en faveur de la transition écologique et sociale. Je vous remercie.»

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autres demandes d'intervention, je redonne la parole au rapporteur, Fabrice Roussel. »

M. Roussel : « Nous aurons l'occasion, les prochaines semaines et les prochains mois, de débattre de notre politique touristique, notamment pour ce mandat qui s'ouvre, puisque nous aurons l'occasion de renouveler la délégation de service public, notamment au Voyage à Nantes.

Vous insistez sur la nécessité de permettre aux habitants de nos territoires d'avoir des lieux culturels, des lieux d'échanges, pour faire en sorte, dans cette crise que nous connaissons, où les déplacements sont moins faciles, de bénéficier de lieux de découvertes. Heureusement que depuis de nombreuses années, nous avons fait le Voyage à Nantes. Heureusement qu'il y a eu les Machines de Nantes. Heureusement qu'il y a eu le Musée d'arts. Parce que ce sont aujourd'hui autant de lieux, autant de découvertes artistiques et culturelles qui existent sur notre territoire. Donc, je crois que c'est particulièrement d'actualité, et que ce que nous avons fait depuis de nombreuses années, ce n'est pas l'ancien monde.

Et puisque vous parlez également du soutien aux acteurs de l'hôtellerie, de la restauration. Je pense que là aussi, nous aurons à échanger avec eux sur ce que doit être la politique touristique dans les prochaines années. Je crois qu'ils sont particulièrement attentifs à faire en sorte que cette idée de créativité, cette idée de renouvellement, cette idée aussi de confiance en des artistes qui ont prouvé leur capacité à faire rêver les Nantaises et les Nantais, mais aussi à faire rêver des personnes d'autres territoires, puissent se poursuivre dans les prochaines années. Nous aurons l'occasion d'en débattre lors de prochains conseils métropolitains. »

Le Conseil délibère, et à l'unanimité

1 – sollicite la dénomination en commune touristique de la ville de Nantes auprès du représentant de l'État dans le département ;

2 - autorise Madame la Présidente à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Terrien présente le dossier suivant :

Direction générale du développement économique et de l'attractivité internationale
Direction du développement économique

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

23 – Pacte métropolitain – Fonds de concours en fonctionnement tourisme de proximité – Fonds de concours en investissement

Exposé

Fonds de concours tourisme de proximité

Le Pacte métropolitain, adopté le 15 décembre 2014, a renforcé le principe de solidarité sur lequel se fonde l'action de la Métropole, en prévoyant notamment un accompagnement financier des communes pour le fonctionnement de leurs équipements de proximité à vocation touristique. Lors de la séance du 28 juin 2016, le Conseil métropolitain a approuvé le principe et les critères de ce soutien. Ce dispositif prévoit des montants de fonds de concours variables en fonction de la fréquentation, de la nature du lieu et de sa connexion avec les branches touristiques identifiées par la Métropole.

Ce dispositif est reconductible annuellement; le montant du fonds de concours est revu chaque année, sur la base d'une transmission par les communes, avant le 15 avril de l'année N, des indicateurs et relevés de dépenses relatifs à l'année N-1, ainsi que d'une délibération sollicitant un tel versement.

Le renouvellement de l'attribution du fonds de concours au titre de l'année 2020 donne lieu à l'établissement d'une convention annuelle entre la commune bénéficiaire et Nantes Métropole (cf. conventions en annexe), fondée sur trois critères (visitorat: plafonné à une jauge de 40 000 visiteurs, site ou patrimoine remarquable et positionnement sur un itinéraire touristique).

L'analyse des données 2019 transmises par les communes pour l'attribution du fonds de concours 2020, au regard des critères ci-dessus, permet d'établir les propositions de fonds de concours suivantes:

- Bouguenais, La Roche Ballue : 26 250 €
- Carquefou, Le Musée de l'Erdre & Port Jean-Port Breton : 12 000 €
- Couëron, La Gerbetière - Maison Audubon : 9 650 €
- Indre, La Chapelle Forerie : 5 865 €
- La Chapelle sur Erdre, Ports Grimaudière/Gandonnière : 8 515 €
- Le Pellerin, La Martinière : 6 265 €
- Mauves sur Loire, Mauves Balnéaire : 5 750 €
- Rezé, La Maison Radieuse & Prairies de Sèvre : 33 500 €
- Saint-Aignan de Grand Lieu, Pierre Aigüe : 2 725 €
- Saint-Jean-de-Boiseau, Le Château du Pé : 11 000 €
- Saint-Sébastien-sur-Loire, Iles Forget & Pinette : 25 000 €
- Sainte-Luce-sur-Loire, La Sablière : 2 470 €
- Vertou, Parcs et Chaussée des Moines : 10 000 €

Les modalités de calcul des montants précités sont détaillées dans l'annexe 1 jointe.

Les crédits correspondants sont prévus en section de fonctionnement sur l'opération n° 636 libellée « actions de promotion touristique ».

Attribution d'un fonds de concours en investissement pour la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire

En collaboration avec la SPL *Le Voyage à Nantes*, et afin d'implanter un équipement à vocation touristique, la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire a proposé le site de l'île Forget, pour installer un projet étonnant et convivial, permettant d'accompagner le développement de l'itinéraire sud de la Loire à vélo, et de faire découvrir les îles Pinette et Forget.

Retenu pour son projet artistique intitulé « *Sation Nuage* », le collectif « *YokYok* » a réalisé la fabrication et l'installation d'un mobilier à proximité immédiate des anciennes écuries de l'île Forget, permettant l'accueil d'une activité estivale.

Cette installation dans le paysage ligérien, a permis de révéler ce site insolite, et d'offrir une expérience de détente et de proximité avec le fleuve, tant souhaitée par les visiteurs et les cyclotouristes.

En raison de la crise sanitaire, cet aménagement inauguré à l'été 2020, sera achevé pour l'été 2021.

La commune a sollicité l'attribution d'un fonds de concours en investissement, pour la réalisation de cet équipement dont le coût total s'élève à 500 000€ TTC.

Il est proposé d'accorder une subvention forfaitaire de 10 000€, financée en section d'investissement sur l'opération 2019-2957 libellée « patrimoine touristique mise en valeur ».

M. Terrien : « Fabrice Roussel a parlé de politique touristique. Moi, je vais vous parler justement de tourisme de proximité, et plus précisément des fonds de concours, qui ont été évoqués précédemment.

Le premier fonds de concours « tourisme de proximité ». Le pacte métropolitain a renforcé le principe de solidarité en prévoyant notamment un accompagnement financier des communes pour le fonctionnement de leurs équipements de proximité à vocation touristique. Ce dispositif prévoit des montants de fonds de concours variables, en fonction de plusieurs critères:

- la fréquentation ;
- la nature du lieu ;
- sa connexion avec les branches touristiques identifiées par la métropole.
-

Il s'agit d'un dispositif qui est reconductible annuellement. Le montant du fonds de concours est revu chaque année sur la base d'une transmission par les communes des indicateurs et relevés de dépenses relatifs à l'année N-1. D'un point de vue pratique, le renouvellement de l'attribution de ces fonds de concours donne lieu à l'établissement d'une convention annuelle entre la commune bénéficiaire et Nantes Métropole, sur la base des critères cités précédemment.

L'analyse des données 2019 transmises par les communes pour l'attribution des fonds de concours 2020 au regard de ces mêmes critères a permis d'établir les propositions de fonds de concours, dont vous avez le détail – pour gagner du temps, je ne vais pas les reprendre en détail. Vous avez également les modalités de calcul de ces montants, en annexe.

De manière globale, 13 communes sont concernées, dont certaines avec plusieurs sites. Et le total de ces fonds de concours en fonctionnement s'élève à un montant de 158990 €. Voilà pour le premier point concernant le fonds de concours « tourisme de proximité ».

Le deuxième point de cette délibération est relatif à l'attribution d'un fonds de concours en investissement pour la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire. Le contexte: en collaboration avec le Voyage à Nantes, la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire a proposé le site de l'île Forget, pour installer un projet à vocation touristique inédit, permettant d'accompagner le développement de l'itinéraire sud de la Loire à vélo et de faire découvrir les îles Pinette et Forget. Ce projet artistique s'intitule « station nuage » ; il a été réalisé par le collectif Yok Yok. Cette installation a pour vocation de révéler ce site insolite, à proximité du fleuve. Évidemment, la crise sanitaire est passée par là et a un petit peu perturbé l'installation de cet aménagement, qui a donc été inauguré durant l'été 2020 et qui sera achevé pour l'été 2021.

La commune de Saint-Sébastien-sur-Loire a sollicité, dans le cadre de cette installation, l'attribution d'un fonds de concours en investissement, pour la réalisation de cet équipement dont le coût total s'élève à 500 000 € TTC. Il est donc proposé d'accorder une subvention forfaitaire de 10 000 € financés en section d'investissement sur l'opération 2019-2957, libellée « patrimoine touristique mis en valeur ».

Cette délibération porte donc sur deux points: d'une part l'attribution des fonds de concours 2020, pour un montant de 158 990 €, et d'autre part l'attribution d'un fonds de concours forfaitaire de 10 000 € à la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire, pour la réalisation de l'aménagement « station nuage ».

M. Roussel : « Merci. Y a-t-il des demandes d'intervention ? Juliette Lecoulm. »

M^{me} Lecoulm : « Merci, Monsieur le Vice-Président. Je profite de cette délibération sur le fonds concours pour en réaffirmer l'intérêt pour les 24 communes de la métropole. Pour Vertou, ce fonds de concours s'inscrit dans le cadre d'un projet ambitieux, pérenne et durable. Un projet dont l'intérêt et les multiples dimensions irriguent et font rayonner l'ensemble du territoire communal, métropolitain, départemental. Je parle bien sûr des parcs du Chêne de la Sèvre et du Loiry.

Ce que je souhaite souligner, c'est la force des projets collectifs portés solidairement par l'ensemble des communes représentées dans cette assemblée, et ce dans l'intérêt de l'ensemble de nos concitoyens. Ce que je veux réaffirmer, c'est que Vertou est, et demeurera un jardin de la métropole, un poumon vert, reconnu dans nos frontières territoriales, et au-delà. Je vous remercie. »

M. Roussel : « Merci. Hervé Neau. »

M. Neau : « Messieurs les Vice-Présidents, cher(e)s collègues, une très courte intervention, comme cela a été demandé, et qui concernera uniquement cette première partie de délibération. Autant je me félicite des sites choisis, autant je m'étonne d'un oubli. Vitrine de la métropole, vantée dans les guides touristiques, répondant aux critères demandés – à savoir le visitorat, le site/patrimoine remarquable, et le positionnement sur un itinéraire touristique –, vous l'aurez sans doute deviné, il s'agit évidemment de Trentemoult, un des sept quartiers de Rezé. Notre Métropole jouit, et c'est normal, de l'image de Trentemoult, alors n'oublions pas les moyens à mettre en œuvre pour traiter ce site comme tel. Si la commune de Rezé ne l'a pas demandé en 2019, je le regrette. Merci de votre attention. »

M. Roussel : « Merci. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je pense que sur ce dossier-là, nous avons essayé de travailler en lien avec les communes, et notamment avec des dépôts volontaires de communes, pour reconnaître des sites. Nous vérifierons ce qui a pu se passer. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1. approuve l'attribution des fonds de concours 2020 qui s'élèvent à **158 990 €** au total, pour le développement et la gestion des sites communaux à vocation touristique suivants:

- Bouguenais, La Roche Ballue : 26 250 €
- Carquefou, Le Musée de l'Erdre & Port Jean-Port Breton : 12 000 €
- Couëron, La Gerbetière - Maison Audubon : 9 650 €
- Indre, La Chapelle Forerie : 5 865 €
- La Chapelle sur Erdre, Ports Grimaudière/Gandonnière : 8 515 €
- Le Pellerin, La Martinière : 6 265 €
- Mauves sur Loire, Mauves Balnéaire : 5 750 €
- Rezé, La Maison Radieuse & Prairies de Sèvre : 33 500 €
- Saint-Aignan de Grand Lieu, Pierre Aigüe : 2 725 €
- Saint-Jean-de-Boiseau, Le Château du Pé : 11 000 €
- Saint-Sébastien-sur-Loire, Iles Forget & Pinette : 25 000 €

- Sainte-Luce-sur-Loire, La Sablière : 2 470 €
- Vertou, Parcs et Chaussée des Moines : 10 000 €

2. approuve l'attribution d'un fonds de concours forfaitaire de **10 000 €** à la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire, pour la réalisation d'un aménagement à vocation touristique en 2020 et 2021.

3. approuve les conventions à conclure avec les 13 communes, présentées en annexe 2 à 14

4. autorise Madame la Présidente à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération et notamment à signer les avenants à intervenir.

M. Lemasson présente le dossier suivant :

Direction générale à la cohérence territoriale
Mission Coordination Ressources

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

24 – Pacte métropolitain - Fonds de concours en investissement - Saint-Herblain/Nantes : construction d'un multi accueil intercommunal – Convention – Approbation

Exposé

Le conseil communautaire a adopté le 15 décembre 2014 un Pacte métropolitain qui donnait une nouvelle ambition à la métropole nantaise au travers de 4 axes :

- a) L'accession au rang de Métropole européenne
- b) Une métropole plus solidaire et engagée de façon concertée dans la transition écologique pour tous
- c) Une métropole plus proche aux compétences élargies
- d) Une gouvernance métropolitaine et citoyenne renouvelée

S'agissant de l'axe solidarité, il a été mis en œuvre par :

- Un nouveau pacte financier, dont la dotation de solidarité aux communes est depuis fondée sur un critère plus juste : le revenu moyen par habitant. Le Pacte affirmait par ailleurs une solidarité financière accrue envers les communes les plus petites.
- Un fonds de concours en fonctionnement aux communes pour le développement et la gestion d'équipements de proximité à vocation touristique.
- Des services communs nouveaux/mutualisation pour les communes volontaires : animation d'un réseau d'instructeurs de l'Application du Droit des Sols, gestion des archives communales, système d'information géographique, développement des groupements d'achats.

Par délibération du 22 juin 2018, le Conseil métropolitain a mis en œuvre le fonds de concours en investissement pour participer à la réalisation d'équipements de proximité gérés sous forme intercommunale et bénéficiant aux habitants de plusieurs communes.

Il a en outre précisé les modalités de mise en œuvre, de financement de ces fonds de concours et prévu la signature d'une convention pour formaliser l'attribution de ce fonds de concours, ses modalités de versement et l'engagement des communes à assurer une gestion intercommunale de l'équipement pendant une durée de 15 années.

Il convient de modifier ladite délibération qui exigeait un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2020 pour pouvoir bénéficier du fonds de concours. En effet, certains équipements éligibles au fonds de concours en investissement et identifiés lors de l'appel à projet, ne feront pas l'objet de travaux dès 2020, il est donc proposé de prendre en compte désormais le lancement de l'opération avant fin 2020.

Saint – Herblain - Multi-accueil intercommunal du Grand Bellevue

La commune de Saint-Herblain a sollicité auprès de Nantes Métropole un fonds de concours pour la réalisation d'un multi-accueil intercommunal dont certaines places seront réservées à des familles nantaises.

En effet, un projet d'équipement petite enfance intercommunal, qui permettra de développer l'offre d'accueil pour les habitants herblinois et nantais, est prévu square de Toulouse à Saint-Herblain.

Ce multi-accueil de 40 places s'inscrit dans le cadre du projet Grand Bellevue. Il sera ouvert aux familles de Saint-Herblain et Nantes (27 pour Saint-Herblain et 13 pour Nantes). Il permettra de répondre aux besoins de la population du Grand Bellevue, actuelle et future, notamment dans le cadre des projets d'urbanisation du quartier (renouvellement de la population et arrivée de familles avec de jeunes enfants).

La gestion de l'équipement, localisé sur un quartier prioritaire, sera organisée en régie municipale, afin de répondre au mieux aux besoins variés et variables de la population, notamment du fait de parcours d'insertion sociale et professionnelle. La commune de Saint-Herblain s'engage à réserver pendant au moins 15 ans, 13 places à des familles nantaises. A cet effet, une convention doit être conclue entre la commune de Saint-Herblain et la commune de Nantes.

Le montant de l'opération est évalué à 2 165 502 € HT et le fonds de concours quant à lui s'élève à 324 825 €, conformément à la délibération du 22 juin 2018. La convention d'attribution ci-jointe précise les modalités d'octroi et les engagements de la commune et de Nantes Métropole.

Les crédits correspondants sont prévus au budget sur l'AP033, libellée « Projets d'aménagement urbain », opération 2018-3874, libellée « Fonds de concours aux communes ».

M. Lemasson : « Monsieur le Vice-Président, cher(e) s collègues, cette délibération, comme la précédente qui vient d'être présentée, est en lien avec celle du 15 décembre 2014, instituant le pacte métropolitain, qui donnait de nouvelles ambitions à notre métropole, à travers 4 axes.

S'agissant de l'axe 2 (solidarité), il a été décidé le 28 juin 2018 la mise en œuvre d'un fonds de concours en investissement pour participer à la réalisation d'équipements de proximité, gérés sous forme intercommunale et bénéficiant aux habitants de plusieurs communes.

Pour rappel, la participation de la métropole se calcule à travers 3 éléments:

- un financement socle de 15 % du coût HT des travaux ;
- une bonification critère intercommunal croissante en fonction du nombre de communes de la métropole participant à la gestion de l'équipement – soit plus de pourcents à partir de la troisième commune ;
- une bonification critère solidarité corrélée au potentiel financier moyen des communes.
-

Jusqu'à présent, peu d'opérations ont été présentées. Une première liste avait été dressée, mais le temps et les différents contextes n'ont pas encore permis le lancement de ces opérations, et encore moins le lancement des travaux.

La délibération est donc en deux parties: la première vous propose de prendre en compte le lancement des opérations à fin 2020, au lieu de la notion de démarrage des travaux avant fin 2020.

Pour la seconde partie, il s'agit d'évoquer l'opération multiaccueil intercommunal du Grand Bellevue, localisée à Saint-Herblain, portée par Saint-Herblain et Nantes. C'est un projet d'équipement "petite enfance" intercommunal, qui permettra de développer l'offre d'accueil pour les habitants herblinois et nantais. Ceci est prévu square de Toulouse, à Saint-Herblain. Ce multiaccueil de 40 places s'inscrit dans le cadre du projet Grand Bellevue ; il sera ouvert aux familles de Saint-Herblain (27) et de Nantes (13), et permettra de répondre aux besoins de la population du Grand Bellevue actuelle et future, notamment dans le cadre des projets d'urbanisation du quartier: renouvellement de la population, arrivée de familles avec de jeunes enfants, par exemple.

La gestion de l'équipement, localisé sur un quartier prioritaire, sera organisée en régie municipale, afin de répondre au mieux aux besoins variés et variables de la population, notamment du fait du parcours d'insertion sociale et professionnelle. La commune de Saint-Herblain s'engage à réserver, pendant au moins 15 ans, 13 places à des familles nantaises. À cet effet, une convention doit être conclue entre la commune de Saint-Herblain et la commune de Nantes.

Le montant de l'opération est évalué à 2 165 502 € HT et le fonds de concours quant à lui s'élève à 324 825 €, selon le mode de calcul que je viens de vous rappeler. Je vous propose d'approuver cette délibération. »

M. Roussel : « Merci. Bertrand Affilé. »

M. Affilé : « Je voudrais juste préciser à l'ensemble des collègues qu'en plus de ces places, il y aura quelques places pour des enfants porteurs de handicap, dans l'esprit de l'inclusion qui se pratique notamment dans les ULIS, dans les écoles. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – modifie la délibération du conseil métropolitain du 22 juin 2018 s'agissant du critère d'éligibilité au fonds de concours en investissement en exigeant désormais un lancement de l'opération avant fin 2020

2 - approuve la convention avec la commune de Saint-Herblain relative à l'attribution d'un fonds de concours en investissements d'un montant de 324 825 € pour la construction d'un multi-accueil intercommunal,

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment à signer la convention ci-jointe.

M. Salecroix présente les dossiers suivants :

Direction Générale Transition Ecologique, Energétique et Services Urbains
Direction du Cycle de l'Eau

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

25 – Assainissement – Modifications de programmes et d'enveloppes financières prévisionnelles - Lancement de consultations

Exposé

1 - Brains – Construction d'une unité de traitement des eaux usées – Modification du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle – Lancement d'une procédure adaptée

La commune de Brains dispose sur son territoire de deux stations d'épuration du Grand et du Petit Pesle qui, outre les eaux usées de la commune, traitent une partie des effluents de Port-Saint-Père.

Ces stations sont actuellement sous-dimensionnées et ne permettent pas le traitement optimal des effluents de la commune. Le Bureau métropolitain du 27 janvier 2017 a ainsi approuvé le programme de construction d'une unité de traitement des eaux usées sur la commune de Brains qui permettra le regroupement des deux stations actuelles sur un seul site. Le montant de cette opération était estimé à 1 600 000 euros HT, pour une capacité de la station estimée dans l'étude de 2014 à environ 2 760 Équivalents Habitants (EH).

Les évolutions urbanistiques arbitrées dans le cadre du Plan Local de l'Habitat et de la mise à jour du Plan Local d'Urbanisme métropolitain ont autorisé des raccordements supplémentaires sur la future station, qui voit sa capacité portée à 3 800 EH.

Le projet de construction de la station d'épuration est actuellement au stade des études de maîtrise d'œuvre dans le cadre d'un marché avec le bureau d'études ARTELIA.

Cette augmentation de capacité implique également d'apporter des modifications sur le dernier poste de refoulement avant la station, et le réseau de refoulement entre ce poste et la future station. Ces modifications sont notamment liées aux exigences de dimensionnement de la Direction départementale des territoires et de la mer permettant de garantir le bon fonctionnement des installations lors d'épisodes pluvieux correspondant aux pluies de référence.

L'ensemble de ces éléments conduit à modifier le programme de l'opération et à porter l'enveloppe financière de l'opération de 1 600 000 euros HT à 3 000 000 euros HT.

Il convient également de prévoir le lancement de la consultation pour la réalisation des travaux.

La consultation comprend 4 lots distincts.

Le montant des travaux est estimé à 2 500 000 € HT soit 3 000 000 € TTC pour l'ensemble des lots.

Pour le financement de cette opération, une subvention sera sollicitée auprès de l'Agence de l'Eau Loire Bretagne.

Conformément à l'article R2123-1 du code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'une procédure adaptée pour la réalisation de ces travaux.

Les crédits correspondants sont prévus au budget sur l'AP043 libellée Eaux usées opération 2016 n°441 – libellée Traitement.

2 - Nantes – Construction du bassin de stockage-restitution Barbin – Modification du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle – Lancement d'une procédure avec négociation

La politique publique de l'eau a notamment pour objectif de limiter les rejets polluants au milieu naturel afin d'en améliorer la qualité. Ceci est d'autant plus important sur le secteur du bassin versant de l'Erdre, qui est à la fois un secteur de réseau unitaire (c'est-à-dire de réseaux collectant conjointement eaux usées et eaux pluviales) et un secteur stratégique pour l'alimentation en eau potable en cas de pollution de la Loire.

La construction de bassins de stockage restitution des eaux usées et eaux pluviales contribue à la protection de l'Erdre Aval. Le principe est le stockage des eaux du réseau unitaire le temps des précipitations puis la restitution au réseau par pompage de ces eaux vers la station d'épuration après les événements orageux, limitant de fait les déversements aux milieux aquatiques. Le bassin de stockage restitution Maquis de Saffré, finalisé en 2017, sur la rive gauche de l'Erdre est en capacité de stocker environ 6000 m³ d'eaux usées. Le futur bassin Barbin pourra stocker 6500 m³ d'eaux en rive droite.

C'est pourquoi le Conseil métropolitain a approuvé le 13 avril 2018 le programme de construction du bassin de stockage restitution Barbin à Nantes, pour une enveloppe financière prévisionnelle de 8 940 000 euros HT.

Le déroulement de chantier et les aménagements futurs de la parcelle du projet ont fait l'objet d'une démarche de concertation citoyenne sur la période décembre 2018 – juin 2019 afin de bien intégrer l'ouvrage dans un contexte dense. Un comité de suivi citoyen restreint sera monté afin de rendre compte des étapes du chantier et de son organisation.

Les travaux sont en effet très complexes en raison des contraintes du site et des constructions avoisinantes, de la profondeur des terrassements, du contexte hydrogéologique avec la proximité de l'Erdre, de la proximité des habitations et de sa localisation en tissu urbain dense. Afin d'atténuer en partie ces contraintes, la collectivité a décidé d'acquérir en janvier 2019, via un portage financier de l'Agence Foncière de Loire Atlantique, les parcelles voisines des anciens Établissements Normand.

Cette augmentation de l'emprise de chantier disponible va principalement permettre de limiter les nuisances de circulation et de stationnement pour les riverains, et garantir une meilleure sécurité sur le chantier. Cependant, les parcelles acquises sont aujourd'hui bâties, et la récupération de l'emprise pour le chantier nécessite la démolition de certains des bâtiments présents. Les travaux de démolition ont fait l'objet d'une décision spécifique de la Présidente.

De plus, la hauteur de la nappe, presque au niveau du terrain naturel, impose des sujétions de fondations coûteuses, afin de reprendre les sous-pressions liées à l'eau de nappe sur le futur bassin enterré. Ces fondations sont nécessaires pour le stabiliser.

L'urbanisation très dense autour du futur bassin impose de considérer des aléas assez importants, à ce stade de conception, afin de tenter de prendre en compte l'ensemble des demandes complémentaires ou adaptations de techniques de travaux qui pourraient être nécessaires en phase travaux.

En conséquence, l'ensemble de ces éléments conduit à porter l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de 8 940 000 € HT à 12 860 000 € HT.

Au vu du projet remis par le maître d'œuvre, le groupement EGIS EAU / Atelier 251, il convient désormais de lancer la consultation pour la réalisation des travaux de construction du bassin de stockage-restitution Barbin.

La consultation comprend 2 lots distincts.

Le montant des travaux est estimé à 9 216 000 € HT soit 11 059 200 € TTC pour l'ensemble des lots.

Pour le financement de cette opération, une subvention sera sollicitée auprès de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne.

Conformément aux articles R21261-21 à R2161-23 du Code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'une procédure avec négociation pour la réalisation de ces travaux.

Les crédits correspondants sont prévus au budget sur l'AP043 libellée «Eaux Usées » opération 2016 n° 2861 libellée « Protection Erdre Aval ».

M. Salecroix : « Messieurs les Vice-Présidents, cher(e) s collègues, cette première délibération dans le domaine de l'assainissement concerne un certain nombre de modifications de programmes et d'enveloppes prévisionnelles, ainsi que desancements de procédure adaptés, notamment concernant la construction d'une unité de traitement des eaux usées sur la commune de Brains, qui dispose à l'heure actuelle de deux stations sur son territoire. Ces stations sont actuellement sous-dimensionnées, et ne permettent pas le traitement optimal des effluents de la commune. C'est dans ce cadre que le bureau métropolitain de janvier 2017 a approuvé le programme de construction d'une unité de traitement des eaux usées sur cette commune, qui permettra le regroupement, à terme, des deux stations actuelles. Le montant de cette opération était estimé alors à 1 600 000 € HT, pour environ 2 760 Équivalents Habitants (EH).

Les évolutions urbanistiques arbitrées dans le PLH ainsi que dans le PLUM, ont autorisé des raccordements supplémentaires sur la future station, qui voit sa capacité nécessaire portée à 3800 Équivalents Habitants. Cette augmentation de capacité implique également d'apporter des modifications sur le dernier poste de refoulement avant la station et sur le réseau entre ce poste et la future station. Ces modifications sont notamment liées aux exigences de dimensionnement permettant de garantir le bon fonctionnement des installations lors d'épisodes pluvieux correspondant aux pluies de référence. L'ensemble de ces éléments conduit à modifier le programme de l'opération et à porter l'enveloppe financière de celle-ci de 1 600 000 € HT à 3 000 000 € HT.

Il convient par conséquent de lancer la consultation pour la réalisation de ces travaux. Consultation qui comprendrait 4 lots distincts, avec un montant de travaux estimé à 2 500 000 € HT, soit 3 000 000 € TTC pour l'ensemble des lots. Pour le financement de cette opération, une subvention sera également sollicitée auprès de l'agence de l'Eau Loire-Bretagne. Conformément aux articles de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'une procédure adaptée pour la réalisation de ces travaux.

La deuxième partie de cette délibération concerne une modification de programme et d'enveloppe financière prévisionnelle concernant la construction du bassin de stockage et de restitution de Barbin, avec le lancement d'une procédure avec négociations. En effet, la politique publique de l'eau a notamment pour objectif de limiter les rejets polluants en milieu naturel, afin d'en améliorer la qualité. Ceci est d'autant plus important sur le secteur du bassin versant de l'Erdre, qui est à la fois un secteur de réseau unitaire, collectant conjointement les eaux usées et les eaux pluviales, et un secteur stratégique pour l'alimentation en eau potable en cas de pollution de la Loire. Nous y disposons en effet d'une prise d'eau de secours.

La construction de ces bassins contribue donc, comme vous le comprenez, à la protection de l'Erdre. Le principe consiste à stocker les eaux du réseau unitaire, le temps des précipitations, puis à les restituer par pompage, vers la station d'épuration. C'est pourquoi le conseil métropolitain a approuvé, le 13 avril 2018, le programme de construction du bassin de stockage et de restitution Barbin, à Nantes, pour une enveloppe prévisionnelle de 8 940 000 € HT. Le déroulement de chantier et les aménagements futurs de la parcelle du projet ont fait l'objet d'une démarche de concertation citoyenne, sur la période de décembre 2018, jusqu'à juin 2019, afin de bien intégrer l'ouvrage dans un contexte urbain très dense. Un comité de suivi citoyen restreint sera également monté afin de rendre compte des étapes du chantier et de son organisation.

Les travaux sont en effet très complexes, en raison des contraintes du site et de ses avoisinants, de la profondeur des terrassements, du contexte hydrogéologique, avec la proximité de l'Erdre, de la proximité des habitations, et de la localisation en plein centre-ville. Afin d'atténuer en partie ces contraintes, la collectivité a acquis, en janvier 2019, un certain nombre de parcelles voisines.

De plus, la hauteur de la nappe, presque au niveau du terrain naturel, impose des renforcements de fondation coûteux, afin de reprendre les sous-pressions liées à l'eau de nappe sur notre futur bassin enterré. En conséquence, l'ensemble de ces éléments conduit à porter l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de 8 940 000 € HT à 12 860 000 € HT. Au vu du projet remis par le maître d'œuvre, il convient désormais de lancer la consultation, pour la réalisation des travaux de construction de ce BSR en deux lots distincts, avec des montants de travaux estimés à 9 216 000 € HT, soit 11 059 200 € TTC pour l'ensemble des lots. Là aussi, des subventions sont sollicitées auprès de l'agence de l'Eau Loire-Bretagne. Il vous est donc demandé d'autoriser le lancement de cette procédure avec négociation, pour la réalisation de ces travaux. Je vous remercie de votre attention. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve la modification du programme de l'opération et l'augmentation de l'enveloppe financière prévisionnelle de la construction d'une unité de traitement des eaux usées à Brains de 1 600 000 euros HT à 3 000 000 euros HT, autorise le lancement d'une procédure adaptée pour la construction de l'unité de traitement des eaux usées à Brains, et les réseaux et postes de refoulement associés et sollicite une subvention auprès de l'Agence de l'Eau Loire Bretagne.

2 - approuve la modification de programme et l'augmentation de l'enveloppe financière prévisionnelle pour la construction du bassin de stockage-restitution Barbin de 8 940 000 euros HT à 12 860 000 euros HT, autorise le lancement d'une procédure avec négociation pour les travaux de construction du bassin de stockage-restitution Barbin à Nantes et sollicite une subvention auprès de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne.

3 - autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées à l'entité adjudicatrice, notamment attribuer, signer les marchés et à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction Générale à la Transition Écologique et Énergétique et aux Services Urbains
Direction du Cycle de l'Eau

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

26 - Evolution du dispositif financier incitatif pour la réhabilitation des installations d'assainissement non collectif et la mise en conformité des raccordements au réseau assainissement

Exposé

Dans le cadre du déploiement de la politique publique de l'Eau, Nantes Métropole a notamment pour mission de s'assurer, pour les secteurs desservis par le réseau d'assainissement collectif, que les usagers sont correctement raccordés, et pour les secteurs relevant de l'assainissement non collectif, que les usagers disposent d'un dispositif d'assainissement autonome conforme.

Des contrôles des installations privatives sont ainsi diligentés par les services de la Métropole, qui notifient les résultats aux usagers. Si leur installation le nécessite, ces derniers doivent ensuite engager des travaux sous un délai qui leur est précisé.

Toutefois, certains propriétaires n'effectuent pas ces mises en conformité. Des raccordements ou installations restent ainsi non conformes et peuvent générer des dysfonctionnements et nuisances, tant pour les usagers que pour les milieux naturels : pollutions des cours d'eau ou des sols, débordements dans les immeubles, baisse des rendements épuratoires des stations.

Aussi, par délibération n°2019-187 en date du 13 décembre 2019, le conseil métropolitain a adopté un système incitatif d'aides financières et de sanctions sur une période de deux ans, soit jusqu'au 31 décembre 2021. Il s'agissait d'accompagner les usagers qui rencontraient des difficultés relatives à l'étanchéité de leur installation, d'inversion totale ou partielle d'un branchement (par exemple gouttière pluviale connectée sur un branchement d'eaux usées).

Or, il apparaît que les cas d'absence de raccordement au réseau d'assainissement représentent une part non négligeable des non-conformités, mais n'ont pas été inclus dans le dispositif initial. Il convient par conséquent d'élargir le dispositif d'aides, en intégrant les usagers non raccordés au dispositif mis en place depuis 1^{er} janvier 2020, pour en faire un bilan complet.

L'annexe 1 de la délibération n°2019-187, ci-jointe, est modifiée également en ce sens pour prendre en compte ces situations.

M. Salecroix : « Il s'agit dans cette délibération, de faire évoluer le dispositif financier incitatif pour la réhabilitation des installations d'assainissement non collectif et de la mise en conformité des raccordements au réseau d'assainissement.

En effet, dans le cadre du déploiement de la politique publique de l'eau, notre Métropole a notamment pour mission de s'assurer, pour les secteurs desservis par le réseau d'assainissement collectif, que les usagers sont correctement raccordés.

Des contrôles des installations sont ainsi diligentés par les services de notre Métropole, qui notifie les résultats aux usagers. Si leur installation le nécessite, ces derniers doivent ensuite engager des travaux sous un délai qui leur est précisé.

Toutefois, certains propriétaires n'effectuent pas ces mises en conformité; des raccordements ou installations restent ainsi non conformes, et peuvent générer des dysfonctionnements et nuisances. Aussi, par la délibération du 13 décembre 2019, le conseil métropolitain a adopté un système incitatif d'aide financière et de sanctions sur une période de deux ans, soit jusqu'au 31 décembre 2021. Il s'agit d'accompagner les usagers qui rencontrent des difficultés relatives à l'étanchéité de leur installation. Or, il apparaît que les cas d'absence de raccordement au réseau d'assainissement représentent une part non négligeable des non-conformités, mais qu'ils n'ont pas été inclus dans le dispositif initial. Il convient, par conséquent, d'élargir ce dispositif d'aide en intégrant les usagers non raccordés au dispositif mis en place depuis le 1^{er} janvier 2020. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve l'intégration des usagers non raccordés au réseau d'assainissement dans le dispositif incitatif mis en place par la délibération n°2019-187 du 13 décembre 2019, et la modification de son annexe 1.

2 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction Générale à la Transition Écologique et Énergétique et aux Services Urbains
Direction du Cycle de l'Eau

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

27 – Transition écologique - Rezé et Bouguenais – Assainissement – Station de traitement des eaux usées de la Petite Californie - Contrat d'injection de biogaz avec G.R.D.F.

Exposé

La politique publique de l'Eau s'inscrit dans les contextes de transition énergétique et d'économie circulaire de la Métropole notamment en veillant à valoriser les sous-produits de l'épuration des installations de traitement des eaux usées.

La station de traitement des eaux usées (S.T.E.U.) de la Petite Californie est équipée d'une installation dite de « co-génération » qui permet de transformer le biogaz produit par la digestion des boues d'épuration, en chaleur servant au chauffage des bâtiments administratifs et en production d'électricité revendue à Electricité Réseau Distribution France (E.R.D.F.).

La valorisation du biogaz issu du traitement des eaux usées permet ainsi de produire une énergie renouvelable et contribue ainsi pleinement aux objectifs de transition énergétique.

A l'occasion de la préparation et de la passation du nouveau marché d'exploitation des S.T.E.U. du territoire métropolitain, ce système de valorisation a été néanmoins requestionné au regard à la fois des coûts de maintenance de l'installation et de son rendement optimisable.

Par ailleurs, l'arrêté du 24 juin 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 2011 fixant la nature des intrants dans la production de biométhane pour l'injection dans les réseaux de gaz naturel, permet désormais que le biométhane produit à partir de matières (telles que boues, graisses, liquides organiques résultant du traitement des eaux usées) traitées en digesteur puisse être injecté dans les réseaux de gaz naturel.

Au vu des propositions faites par les candidats dans le cadre de cette consultation, le système d'injection du biométhane dans le réseau de gaz naturel a été retenu à l'issue de la procédure négociée, car il est apparu comme plus intéressant pour la collectivité que la cogénération. En effet, sur le plan écologique, le rendement énergétique de l'injection directe est nettement meilleur, induisant une meilleure valorisation du biogaz.

Sur le plan économique, la garantie d'un tarif d'achat sur 15 ans permet de pouvoir espérer avec l'injection, au regard des volumes de boues entrants, une recette d'environ 1000 000 € par an, permettant un retour sur investissement de 4 ans des dépenses liées à la création d'un système de traitement du biogaz avant injection. Les recettes liées à la cogénération représentaient quant à elles 100 000 € par an environ.

Des travaux d'adaptation des installations de la station d'épuration sont conduits actuellement par l'exploitant, la société dédiée EPUREO (groupe SUEZ). Le raccordement de cette nouvelle unité de production de biométhane au réseau de distribution de gaz sera ensuite assuré par Gaz Réseau Distribution France (G.R.D.F.), gestionnaire du réseau public de distribution sur le territoire de Nantes Métropole.

Les conditions de vente du biométhane ont été arrêtées pour une période de 15 ans, avec ENGIE en septembre dernier.

A chaque mégawatt-heure de biométhane produit et injecté dans le réseau de gaz naturel, une garantie d'origine est créée par le fournisseur.

Aussi, dans ce cadre, le contrat de vente de biométhane intègre notamment :

- la mise en place de boucles locales de biométhane avec retour au territoire de la valeur produite autant que possible,
- la réservation annuelle d'un maximum de 50% des garanties d'origine de la production pour les besoins propres de Nantes Métropole.

En parallèle, les conditions d'injection du biogaz dans le réseau public nécessitent d'être définies dans le cadre d'un contrat d'injection (ci-joint en annexe) à conclure avec G.R.D.F. Ce document permet notamment de préciser les conditions de location du poste d'injection (compteur) et de réalisation des analyses qualitatives réglementaires. Ce contrat engendrera une dépense annuelle d'environ 62 000 € HT, soit sur la durée totale du contrat qui est de 15 ans, un coût estimé à 940 000 € HT. Cette dépense sera refacturée par Nantes Métropole à l'exploitant de la station d'épuration, une recette équivalente est donc attendue.

Les crédits correspondants sont prévus au budget 02 assainissement 2021, chapitre 011, opération n°2799 et charges de gestion liées aux opérateurs.

M. Salecroix : « Cette délibération concerne un contrat d'injection de biogaz avec GRDF, au niveau de la station de traitement des eaux usées de la Petite Californie. La politique de l'eau s'inscrit évidemment dans les contextes de transition énergétique, et d'économie circulaire de la Métropole, notamment en veillant à valoriser les sous-produits de l'épuration des installations de traitement des eaux usées. La station de traitement de la Petite Californie est aujourd'hui équipée d'une installation dite de cogénération, qui permet de transformer le biogaz produit par la digestion des boues d'épuration. La valorisation de ce biogaz issu du traitement des eaux usées permet ainsi de produire une énergie renouvelable et contribue donc pleinement à nos objectifs de transition énergétique.

À l'occasion de la préparation et de la passation du nouveau marché d'exploitation de ces stations du territoire métropolitain, ce système de valorisation a été néanmoins réinterrogé, au regard des coûts de maintenance de l'installation et de son rendement plus qu'optimisable.

Au vu des propositions faites par les candidats dans le cadre de cette consultation, le système d'injection du biométhane dans le réseau de gaz naturel a été retenu, à l'issue de la procédure négociée, car il est apparu comme plus intéressant pour la collectivité que la cogénération. En effet, sur le plan écologique, le rendement énergétique de l'injection directe est nettement meilleur, induisant une meilleure valorisation de ce fameux biogaz.

Sur le plan économique, la garantie d'un tarif d'achat sur 15 ans permet d'espérer, avec l'injection, au regard des volumes entrant, une recette d'environ 1 000 000 € par an, permettant un retour sur investissement de 4 ans.

Des travaux d'adaptation des installations de la station sont conduits actuellement par l'exploitant. Le raccordement de cette nouvelle unité de production de biométhane au réseau de distribution de gaz sera en suite assuré par GRDF. Les conditions de vente du biométhane seront arrêtées pour une période de 15 ans avec ENGIE. À chaque MWh de biométhane produit et injecté dans le réseau de gaz naturel, une garantie d'origine est créée par le fournisseur.

Il s'agit donc, dans ce cadre, de convenir d'un contrat de vente de biométhane, qui intègre notamment le fait de savoir ce que deviennent ces garanties d'origine, une fois vendues, de prioriser une valorisation locale, afin que les garanties d'origine restent sur leur territoire de production.

En parallèle, les conditions d'injection du biogaz dans le réseau public nécessitent d'être définies dans le cadre d'un contrat d'injection à conclure avec GRDF.

Donc, comme je l'évoquais, il s'agit ici, malgré les aspects relativement techniques d'une délibération très intéressante sur le plan de la transition énergétique, d'une première en Loire-Atlantique: une connexion directe d'une station au réseau de gaz, pour l'alimenter en énergie renouvelable, pour un équivalent de 10 GWh par an, soit l'équivalent de la consommation énergétique de 2140 logements, ou encore de 41 bus roulant au GNV, soit une multiplication par 10 de l'efficacité et du rendement énergétique que nous avons auparavant. Donc, je vous propose d'approuver cette délibération, utile à la fois à nos habitants, à notre territoire, et à notre environnement. Je vous remercie de votre attention.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Hervé Neau. »

M. Neau : « Merci, Madame la Présidente, cher(e)s collègues. Nous prenons connaissance de cette délibération qui porte sur l'installation d'une unité de méthanisation sur Trentemoult. La présentation de ce projet aux élus devait avoir lieu en octobre. Mais par contrainte d'agenda, cette réunion a été décalée au 17 novembre ; c'est-à-dire un mois après le vote de cette délibération actant cette unité de méthanisation. Je suggère donc à Monsieur Robin Salecroix que cette date soit retenue pour une réunion publique.

Je me permets un bref retour à l'histoire des projets métropolitains sur Trentemoult, et plus particulièrement celui de la chaufferie, qui aura montré certaines difficultés tant dans son portage que sur sa communication. Certains ici, d'ailleurs, doivent s'en souvenir. Ce type de projet, nous le savons, est largement soutenu par l'ADEME et le ministère de la Transition énergétique. Mais à lire la délibération, aucune mention n'est faite des nuisances, notamment olfactives et sonores, de cette installation.

L'ambition du nouveau contrat de gouvernance métropolitaine est celle d'une co-construction et d'une transparence totale envers les habitants. Nos concitoyens doivent être informés et consultés. La délibération sur la démarche citoyenne que nous avons votée ce matin à l'unanimité nous l'impose. Nous voterons évidemment cette délibération sur le fond, mais souhaitons pointer le fait que la forme doit être largement améliorée. Merci de votre attention. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Robin Salecroix. »

M. Salecroix : « Quelques éléments de réponse. Je n'ai peut-être pas été très clair dans mon explication. Il est vrai qu'il s'agit d'une délibération très technique, mais là, nous ne construisons pas une unité de méthanisation. Elle existe déjà sur le site de la station d'épuration, depuis 2011. Là, nous installons seulement une unité de traitement de ce gaz, issu de la méthanisation, pour le réinjecter directement dans le réseau. Il n'est donc pas du tout question de construire une nouvelle unité de méthanisation. J'ai vu que cela avait été repris, d'ailleurs, dans la presse quotidienne régionale. Je tiens donc à rappeler qu'on est bien sur une unité de filtration de ce gaz. Il n'y a pas de nouvelle unité de méthanisation, mais bien un accroissement du rendement énergétique ; c'est donc une bonne nouvelle pour les finances de la métropole, et avant tout, pour notre environnement.

Ensuite, un petit rappel sur le processus qui a guidé l'engagement de notre collectivité sur ce sujet. En effet, ce projet était intégré dans le marché d'exploitation des stations d'épuration, dont le titulaire est SUEZ, qui débutait au 1er février 2019. Ce projet, si je vous le présente aujourd'hui, c'est qu'il est prioritaire dans le marché, car nous avons un risque devant nous d'évolution potentielle des tarifs de l'État du rachat du gaz, notamment pour l'horizon 2021, et qui viendrait remettre en cause l'efficacité économique du projet qui est présenté. C'est pour cela que je réponds favorablement à votre sollicitation, qui fait suite d'ailleurs à une proposition que je vous avais faite, pour organiser une réunion entre vos élus et l'équipe de la métropole. Aucun souci pour que celle-ci soit élargie à la population; mais des choses ont été faites auparavant, durant le précédent mandat. Il y a eu une présentation à l'ancien maire, ainsi qu'à ses services, en mai 2019. En accord avec la mairie et les élus, une réunion "riverains" a été organisée en juillet 2019 – une date qui n'était pas très propice; peu de riverains étaient présents. Mais malheureusement, nous avons procédé en fonction des contraintes d'agenda, notamment électoral. Une présentation technique du projet au service urbanisme et relations usagers a été effectuée en novembre 2019. La date de signature du permis de construire par la mairie de Rezé a eu lieu le 21 juillet 2020. Il n'y a pas eu de travaux demandés à la société pendant la période de recours administratif, jusqu'au 21 septembre 2020. Et dès notre élection, dès ma prise de fonction, j'ai demandé aux services de venir vers vous, justement, pour que l'on partage avec la nouvelle équipe élue le sens et les modalités de ce projet. Je vois bien que nous n'avons pas de souci sur le fond, mais je souhaitais revenir sur un certain nombre d'incompréhensions, suite à votre intervention. Évidemment, je prends date pour le 17 novembre, avec plaisir.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve le contrat d'injection de biométhane dans le réseau de distribution de gaz naturel avec G.R.D.F. selon les modalités précitées.

2 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Rebouh présente le dossier suivant :

Direction générale déléguée à la cohésion sociale
Département citoyenneté, vie sociale et territoires
Direction des sports

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

28 - Paris 2024 - Candidature de Nantes Métropole pour la désignation en tant que collectivité hôte du Tournoi Olympique de Football au Stade de la Beaujoire

Exposé

En 2024, la France sera au centre de l'actualité sportive internationale à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques.

En septembre 2017, les membres du Comité International Olympique (CIO) ont en effet désigné Paris ville hôte de ces jeux. Du 26 juillet au 11 août puis du 28 août au 8 septembre 2024, aura lieu le plus grand événement sportif planétaire rassemblant plus de 4 milliards de téléspectateurs, 12 millions de spectateurs, 70 000 volontaires et 15 000 athlètes de plus de 200 nations.

Nantes Métropole s'est engagée dans la mobilisation autour des Jeux et a reçu le label Terre de Jeux 2024 autour des valeurs de Célébration, Héritage et Engagement.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques promeuvent des valeurs sportives, éducatives et citoyennes auxquelles Nantes Métropole est attachée.

L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques à Paris en 2024 aura nécessairement des retombées positives sur la pratique sportive et les politiques conduites par Nantes Métropole et la Ville de Nantes en ce domaine (développement de la place du sport comme vecteur éducatif, de santé et de cohésion sociale) ainsi que pour le territoire départemental et régional.

Nantes Métropole, avec le stade de la Beaujoire Louis Fonteneau, a été pré-sélectionnée avec 8 autres villes comme Territoire Hôte des épreuves olympiques de football masculin et féminin. Ces villes sont Paris (Parc des Princes), Lille, Lyon, Saint- Etienne, Bordeaux, Toulouse, Nice et Marseille.

La Métropole accueillera des matchs de la Coupe du Monde de Rugby en 2023 et a prévu un programme de travaux d'amélioration du stade de la Beaujoire lui permettant de répondre aux exigences du cahier des charges pour le tournoi olympique de 2024.

Le format définitif d'organisation de la compétition étant en cours de définition, le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques soumettra à l'approbation définitive du CIO dans les prochaines semaines les sites de compétition des épreuves de football masculin et féminin des Jeux Olympiques Paris 2024.

Dans l'optique de diminuer les coûts d'organisation, les organisateurs prévoient de réduire le nombre de stades qui seront finalement amenés à accueillir des matchs (de 9 à 6,7 ou 8 stades) et un processus de candidature a donc été relancé auprès des 9 villes pré-sélectionnées, pour une décision finale attendue fin 2020.

M. Rebouh : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, comme vous le savez, en 2024, la France sera au centre de l'actualité sportive et internationale, à l'occasion des jeux olympiques et paralympiques. En septembre 2017, les membres du Comité international olympique (CIO) ont en effet désigné Paris comme ville hôte. Du 16 juillet au 11 août puis du 28 août au 8 septembre 2024 aura lieu le plus grand événement sportif planétaire rassemblant plus de 4 milliards de téléspectateurs, 12 millions de spectateurs, 70 000 bénévoles, 15 000 athlètes de plus de 200 nations.

Nantes Métropole s'est engagée dans la mobilisation autour des Jeux et a reçu le label Terre de Jeux 2024 autour des valeurs de célébration, d'héritage et d'engagement.

Les Jeux olympiques et paralympiques promeuvent des valeurs sportives, éducatives et citoyennes auxquelles Nantes Métropole est attachée.

L'organisation des Jeux olympiques et paralympiques à Paris en 2024 aura nécessairement des retombées positives sur la pratique sportive et les politiques conduites par Nantes Métropole et les communes environnantes. En ce domaine (développement de la place du sport comme vecteur éducatif, de santé et de cohésion sociale), mais aussi pour l'ensemble du territoire départemental et régional, et même bien au-delà. Nantes Métropole, avec le stade de la Beaujoire Louis Fonteneau, a été présélectionnée, avec 8 autres villes, qui sont les mêmes que celles qui accueilleront la Coupe du Monde 2023, qui a prévu un programme de travaux d'amélioration qui permettra, pour la candidature du tournoi olympique, de répondre au cahier des charges. Pour diminuer les coûts d'organisation, le CIO a fait le choix de réduire les sites de 9 à 6 ou 7. Un processus de décision est prévu dans les prochaines semaines, pour une réponse définitive dans le courant de la fin de l'année.

Il vous est donc demandé d'approuver l'engagement de Nantes Métropole dans ce processus final de candidature, et d'autoriser la Présidente à prendre toutes les dispositions nécessaires pour accomplir toutes les formalités. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Florian Le Teuff. »

M. Le Teuff : « Madame la Présidente, cher(e) s collègues, nous pouvons tous nous réjouir de l'optimisation et de la modernisation du stade de la Beaujoire, dans la perspective d'une part de l'accueil de la Coupe du Monde de Rugby en 2023 – ça, c'est acté – et, on l'espère, des tournois olympiques masculins et féminins pour les JO 2024.

Les Nantais et les Nantaises sont très attachés à cet édifice public. L'heureuse perspective consistant à accueillir des manifestations internationales de grande ampleur à la Beaujoire ne doit pas nous faire perdre de vue une autre échéance, qui concerne elle aussi notre stade de la Beaujoire; je parle de l'arrivée à échéance, en juin prochain, du contrat d'occupation du stade au bénéfice du Football Club de Nantes.

La presse locale évoque aujourd'hui l'actualité de cet enjeu. Il est temps de s'emparer du sujet, d'y travailler, pour que le nouveau contrat ne soit pas une simple tacite reconduction, et que tous les acteurs, dès à présent, soient concertés en amont.

L'ensemble de l'échiquier politique nantais prône souvent le "jeu à la nantaise" comme métaphore de notre capacité à nous projeter vers l'avant de manière collective. Or le stade du FC Nantes est l'ancre du "jeu à la nantaise". Le contrat d'occupation du stade est un levier que nous ne devons pas hésiter à activer pour défendre ces valeurs. Aujourd'hui, le contrat est une simple convention. Pourtant, d'autres solutions juridiques existent, comme le modèle concessif, par exemple, qui pourrait permettre de garantir une meilleure maîtrise collective de l'équipement et de graver dans le marbre certains principes.

Une concession permettrait par exemple de concrétiser certains projets nantais innovants qui, depuis la dernière campagne électorale, font l'objet d'un consensus au sein de la classe politique nantaise, et font même partie des engagements de la nouvelle majorité. Je pense à l'actionnariat populaire, qui permettrait aux acteurs du territoire d'être impliqués dans les organes de décision du FC Nantes. Je pense à une gouvernance partagée du stade, permettant d'impliquer les associations de supporters, de riverains, de commerçants ambulants. Je pense aussi à la nécessité d'obtenir des tarifs populaires, parce que – je crois que nous en avons tous conscience ici – le FC Nantes fait pleinement partie du patrimoine populaire des Nantaises et des Nantais.

Je souhaite rappeler que depuis le 22 mai 2019, chaque société commerciale doit prendre en compte "les enjeux sociaux et environnementaux de son activité", c'est la Loi Pacte qui l'impose. La métropole pourra exiger de son partenaire contractuel qu'il présente comme préalable à la conclusion du contrat, ce qu'il accomplit en termes d'enjeux sociaux, et environnementaux.

Aussi, je souhaiterais savoir, d'une part, si le modèle de la concession, dont la pertinence est en cours d'analyse par des enseignants-chercheurs de l'Université de Nantes, pourrait faire partie des solutions étudiées dans la perspective de la renégociation du contrat. Je souhaiterais également savoir si les associations de supporters, de riverains, et de commerçants ambulants pourraient être pleinement impliquées dans la réflexion, avec le FC Nantes, pour que l'on puisse trouver une solution correspondant à l'intérêt général. Je souhaite donc savoir si une grande concertation va pouvoir s'ouvrir, dans un esprit démocratique, en amont des décisions, avec audace, créativité, pour que la ville du "jeu à la nantaise" puisse dé montrer à nouveau son goût pour l'innovation. Je crois qu'il s'agit là d'une belle opportunité à saisir.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Sébastien Arrouet. »

M. Arrouet : « Madame la Présidente, Monsieur le Vice-Président, je compte sur votre entregent pour mener à bien cette mission d'accueil. Nous n'avons pas envie de regarder les Jeux olympiques à la télévision, comme nous avons dû le faire pour l'Euro 2016, organisé en France, mais pas à Nantes. Concernant le propos de Monsieur Le Teuff, si jamais il y avait un groupe de travail sur la convention avec le FC Nantes, je serais très intéressé d'y participer. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Ali Rebouh. »

M. Rebouh : « Je vais répondre, même si ce n'est pas l'objet de la délibération, vous en conviendrez, Monsieur Le Teuff, mais vous avez eu des propos tellement enthousiastes au début de votre intervention, en disant que vous étiez très heureux et satisfait que l'on puisse candidater, que je vais quand même vous répondre. En plus, nous connaissons tous, dans cette Assemblée, votre attachement pour le FC Nantes et pour les valeurs qu'il porte – même si j'ai cru, pendant quelques semaines, que vous étiez passé à autre chose. Parce que je reconnais quand même votre activisme et votre engagement, et le cœur que vous pouvez mettre sur les questions bretonnes. Là, franchement – je vous respecte beaucoup, et vous le savez...

Je vais quand même vous répondre. Bien évidemment, nous y travaillons. Bien évidemment, nous sommes conscients qu'il y a une convention qui arrive à échéance en juin 2021. Bien évidemment, des discussions seront engagées avec l'acteur principal, qui reste quand même le Président du FC Nantes. Bien évidemment, nous prendrons en considération toutes les formes juridiques et administratives qui pourront à la fois prendre en compte les intérêts de la métropole, l'intérêt de nos concitoyens, mais également l'intérêt de l'histoire du FC Nantes. Vous le dites: vous êtes attachés au FC Nantes, comme tout le monde dans cette assemblée. Donc, bien évidemment que nous ferons cela.

Pour autant, nous n'allons pas nous raconter d'histoires; nous n'allons pas discuter une convention en assemblée générale, où nous inviterions l'ensemble des associations de supporters, les supporters eux-mêmes, les commerçants, etc. Nous ne pouvons pas, et vous le savez bien. Pour autant, il existe un programme écrit – vous y avez fait référence – sur lequel nous allons essayer de nous appuyer. Mais laissez-nous travailler sereinement, parce que je sais que ce dossier, parfois, déclenche des passions qui peuvent dépasser la sérénité que nous devons avoir lorsque nous abordons des sujets qui ne sont pas toujours simples à mener.

Monsieur Le Teuff, au même titre que les autres collègues de cette assemblée, nous ne manquerons pas de vous tenir informé de l'évolution de cette convention.

J'espère que la majorité comme la minorité – et je pense à la Région, par exemple, ou aux autres régions – soutiendront cette candidature, qui ne sera pas uniquement la candidature de Nantes Métropole, mais bien de l'Ouest et du Grand Ouest. Si nous pouvions avoir cet événement, dont l'opportunité ne se présente qu'une fois dans une vie... Je compte sur votre mobilisation pour pouvoir nous accompagner sur ce dossier. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve l'engagement de Nantes Métropole dans le processus final de candidature en vue d'être désignée Collectivité hôte du tournoi de football olympique lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

2 - autorise Madame la Présidente à prendre toutes les dispositions et accomplir toutes les formalités pour l'exécution de la présente délibération.

M. Bolo présente les dossiers suivants :

Direction Générale Ressources
Département Finances, Marchés et Performances
Direction Finances

Délibération

Conseil métropolitain du 16 Octobre 2020

29 - Décision modificative n°2 - Budget principal – Budgets annexes – Autorisations de programmes et crédits de paiements – Dispositions comptables et tarifaires

Exposé

Cette délibération présente le contenu de la Décision Modificative n°2 pour le budget principal et les budgets annexes, ainsi que des mesures à caractère budgétaire et comptable.

1) Equilibre de la décision modificative

Cette deuxième décision modificative de l'exercice enregistre à nouveau principalement les ajustements budgétaires nécessaires aux dépenses et recettes liées à la gestion de la crise sanitaire que nous subissons, dans l'état où nous les connaissons aujourd'hui, de nouveaux ajustements pourront être opérés au conseil métropolitain de décembre.

1. Budget principal

Dépenses de fonctionnement :

Cette décision modificative prévoit un ajustement des dépenses réelles de fonctionnement à hauteur de 2,43M€ et recouvrent notamment :

+ 2 M€ de fonds résilience, initialement inscrits au budget supplémentaire de juin en section d'investissement, mais qui relèvent après étude avec la recette des Finances de la section de fonctionnement,

+ 1,3 M€ d'achat d'équipements de Protection Sanitaire (EPS)

+ 726 000 € pour le plan pauvreté (avec recette équivalente)

+ 300 000 € de subvention pour l'opération market place,

+ 350 000 € pour le financement de l'événement Capitale Européenne de l'innovation,

+ 155 000€ pour le lancement de la démarche citoyenne temps long,

La crise sanitaire entraîne également des baisses de dépenses et parmi les principales:

- 731 000 € au développement urbain avec le report d'études et du Programme d'Intérêt Général,

- 1,68 M€ au sport de haut niveau, dont -1,5 M€ à Exponentes du fait d'annulation des manifestations

Recettes de fonctionnement :

Cette décision modificative prévoit un ajustement des recettes réelles de fonctionnement à hauteur de 2,86 M€ et concerne notamment :

+ 857 000€ de recettes complémentaires sur la DSP très haut débit attribuée à Nantes Networks,

+ 1,6 M€ sur les ZAC (Bois Cesbron, Vallon des Garettes et Maison Neuve Haute Forêt),

+ 726 000€ de recettes de l'État pour le plan pauvreté (avec dépense équivalente),

+ 302 000€ de remboursement de taxe foncière et de taxe d'enlèvement des ordures ménagères.

La crise sanitaire entraîne également des baisses de recettes dont:

- 350 000€ de recettes liées à l'utilisation des bicloo,

- 66 600€ d'entrées au chronographe,

- 468,7 K€ d'entrées au musée d'Arts,

-114,5 K€ d'entrées au museum d'histoire naturelle,

- 117 K€ d'entrées au planétarium.

Dépenses d'investissement :

Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de -6,3 M€.

Les principales créations ou augmentations d'opérations concernent:

- la rénovation de pontons pour 2,3 M€,
- la réhabilitation des halles 1 et 2 pour 2,4 M€
- des nouveaux aménagements de voirie pour 4,7 M€,
- l'aide au rachat de logements sociaux pour 1,3 M€,
- l'aménagement de voirie réservé au covoiturage pour 500 000€.

Les baisses concernent notamment :

- l'abandon du projet de passerelle ferroviaire vers Rezé dans le cadre du transfert de Nantes Etat au Grand Blottereau,
- les 2 M€ du fonds de résilience basculé en section de fonctionnement,
- le reste dont 16,4 M€ sur les opérations de subventionnement du logement social résultent de la « mise à jour des opérations budgétaires » après le solde des projets.

Les crédits de paiement 2020 sont ajustés à hauteur de -36,3M€ et rephasés sur les années 2021 et suivantes en fonction de l'avancement réel des opérations, tenant compte notamment du décalage suite à la période de confinement.

Recettes d'investissement :

Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de -3,5 M€. Les émissions de recettes prévues pour 2020 sont ajustées à hauteur de 1,4 M€.

Les opérations qui baissent concernent :

- le remboursement du fonds de résilience inscrit en autorisation de programme pluriannuel mais intégré en annuel en fonctionnement pour 2 M€,
- le transfert de recettes sur les chronobus au budget annexe transport pour 684 000€,
- le reste résulte de la « mise à jour des opérations budgétaires » après le solde des projets.

A noter des recettes supplémentaires du FEDER sur le projet gare pour 2,7 M€ et sur l'axe structurant vélo bords de l'Erdre pour 500 000€, des subventions du Département 44 et de la DREAL pour le plan communal de déplacement doux à la Chapelle sur Erdre pour 679 000€

Ces nouvelles recettes qui seront perçues en 2020 compensent les décalages de recettes dus aux retards pris sur les projets pendant la crise sanitaire.

2. Budgets annexes

Les ajustements d'écritures réelles proposés concernant les budgets annexes se déclinent comme suit:

Budget annexe eau :

Section de fonctionnement :

Dépenses : Les dépenses sont ajustées de +696 000€

Elles comprennent la rémunération des opérateurs privés (solde de 2019 supérieur aux rattachements +426 000€, idem en recettes), des titres annulés sur exercices antérieurs pour 150 000€, 120 000 € supplémentaires pour la production d'eau dont des travaux de maçonnerie.

Recettes : Les recettes sont ajustées de +426 000€.

Il s'agit des régularisations de rattachements de rémunération des opérateurs privés (équilibre dépense recettes).

Section d'investissement :

Dépenses : Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de +1,2M€. Beaucoup de nettoyages d'opérations terminées sont à noter lors de cette DM. L'augmentation porte essentiellement sur les extensions et réhabilitation de réseaux ainsi que sur les réservoirs nord et Moulin à huile.

Recettes : Aucun mouvement pour les recettes.

Budget annexe assainissement :

Section de fonctionnement : Aucun mouvement pour la section de fonctionnement

Section d'investissement :

Dépenses :

Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de +7,8M€ en raison notamment de l'augmentation des opérations STEP de Tougas (0,3M€), du bassin Barbin (4,1M€), Rue Sully à Nantes et Rue Radigois à St Herblain (0,8M€), travaux bâtiment Tougas (4M€).

Les crédits de paiement 2020 sont ajustés pour -5,7M€. Ils sont décalés sur les années 2021 et suivantes, en raison des retards pris à cause de la crise sanitaire.

Recettes :

Aucun mouvement pour les recettes.

Budget annexe locaux industriels et commerciaux :

Section de fonctionnement

Dépenses :

51 000€ d'ajustement de dépenses pour la gestion de la Maison des chercheurs et autres immeubles gérés par marchés, au vu des montants réalisés en 2019.

Recettes :

35 000€ d'ajustement de la redevance de la Délégation de Service Public pour la gestion du patrimoine immobilier économique (PIEM).

Section d'investissement :

Dépenses :

Les crédits de paiements 2020 sont ajustés de +121 000€ pour la construction de l'immeuble Bio Ouest sur l'Île de Nantes. Les autorisations de programme ne sont pas modifiées.

Budget annexe élimination et traitement des déchets :

Section de fonctionnement :

Dépenses : Les dépenses de fonctionnement sont ajustées de +0,9M€ dans la rubrique dépenses imprévues, en attendant la décision modificative décembre 2020, et l'évaluation de l'impact de la crise sanitaire sur les DSP.

Recettes : Aucun mouvement pour les recettes.

Section d'investissement :

Dépenses : Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de +1,2M€.

Il s'agit essentiellement de la réhabilitation de la déchetterie de la Montagne (1,3M€).

Les crédits de paiement 2020 sont ajustés pour -2,4M€. Ils sont décalés sur les années 2021 et suivantes, notamment en raison des retards pris à cause de la crise sanitaire.

Recettes : Le besoin d'emprunts pour ce budget diminue de -1,5M€.

Budget annexe Transports :

Section de fonctionnement :

Dépenses : Les dépenses sont ajustés de +1,3M€.

Elles assurent l'inscription des taxes foncières au titre de 2019 et de 2020 pour 2,3M€ et la réduction des intérêts d'emprunt pour -1,6 M€, augmentation de la tarification multimodale TAN.TER pour 245 000€, intéressement et reddition des comptes 2019 de la SEMITAN.

Recettes : Les recettes sont ajustées de +1,3M€.

Il s'agit essentiellement de la reddition des comptes de la Délégation de Service Public transports urbains se traduisant par un ajustement du forfait de charges 2019 prévu aux articles 42.1 et 42.2 du contrat et à l'application notamment de la réfaction de 70% sur les économies réalisées par le délégataire sur les charges prévisionnelles d'exploitation. Cela se traduit par un remboursement à la collectivité de 1M€ au titre de l'année 2019.

Section de d'investissement :

Dépenses : Les autorisations de programme (AP) sont ajustées à hauteur de +46,9M€.

Il s'agit essentiellement de l'ouverture de l'AP Pont Anne de Bretagne.

Les variations d'AP déjà ouvertes concernent essentiellement:

Le renouvellement SAE tramway pour 1,3M€

Le Cetex bus pour 0,4M€

Le transfert pôle bus commerce -0,5M€

L'expérimentation navette autonome : -5M€

Recettes : Les crédits sont ajustés à la hausse 69 000 €

Le besoin d'emprunts diminue de 9,5M€

Budget annexe stationnement :

Section de fonctionnement :

Dépenses : Les dépenses de fonctionnement sont ajustées à hauteur de 312 000€. Il s'agit essentiellement des indemnités des candidats au projet d'extension du parking cathédrale.

Recettes : Les recettes d'exploitation des parkings sont en baisse de -1,1M€. L'excédent du budget après le vote du BS 2020 couvre ces pertes de recettes. La section de fonctionnement reste en suréquilibre.

Section d'investissement :

Dépenses : Les autorisations de programme sont ajustées à hauteur de -36 000€.

Les crédits de paiement 2020 sont ajustés à hauteur de +3,5M€ provenant des années 2021 et suivantes.

Il s'agit notamment des opérations d'extensions P+R Vertou et Neustrie dont les travaux sont terminés sur 2020.

Recettes : Le besoin d'emprunts nécessaire est de 3,4M€.

1) **Provisions pour compte épargne temps (CET) :**

Le comité de fiabilité des comptes locaux, dans son guide comptable des provisions pour risques et charges (instructions M14, M52, M61, M71 et M57), préconise de provisionner les charges afférentes aux jours épargnés sur compte épargne temps (CET) par l'ensemble du personnel de la collectivité. Après concertation avec la Recette des Finances de Nantes Municipale, il est proposé de constituer une provision pour couvrir cette charge.

La délibération du 16 décembre 2016 du conseil métropolitain, définit les mêmes règles d'alimentation et d'usage du CET pour la ville la métropole et le CCAS notamment la non-monetisation des CET à l'exception des trois situations suivantes:

- Départ en retraite pour invalidité
- Licenciement pour inaptitude physique
- Décès d'un agent (avec versement au bénéfice des ayants droits)

La charge réelle sur les trois derniers exercices budgétaires (de 2017 à 2019), s'élève à 36549,55€, soit une moyenne annuelle de 12183,18€.

Aussi est-il proposé de provisionner 13000€ pour l'exercice 2020. Cette provision sera ajustée tous les ans à la hausse ou à la baisse, au vu des réalisations des 3 derniers exercices clos.

2) **Dispositions tarifaires pour la mise à disposition des différentes salles du palais des sports de Beaulieu et de la patinoire du Petit Port aux lycées :**

Nantes Métropole met à la disposition des lycées publics et privés métropolitains les différentes salles du Palais des Sports de Beaulieu et de la Patinoire du Petit Port.

Dans ce cadre, le Conseil Métropolitain du 8 février 2019 a approuvé une convention quadriennale à compter du 1^{er} janvier 2019 entre Nantes Métropole, le Conseil Régional et chaque établissement. Cette convention définit les modalités d'utilisation des équipements et prévoit une actualisation par voie d'avenant chaque année civile afin de prendre en compte la revalorisation des tarifs et des volumes horaires d'accès aux équipements. Vous trouverez en annexes un exemplaire de l'avenant applicable à compter du 1^{er} janvier 2020 pour les lycées publics (annexe 3) et un exemplaire de l'avenant applicable à compter du 1^{er} janvier 2020 pour les lycées privés (annexe 4).

3) **ZAC Champ de Manœuvre - Paiement d'un complément de prix auprès de l'État**

Dans le cadre de la ZAC Champ de Manœuvre à Nantes, la métropole s'est rendu propriétaire en 2007 auprès de l'État des parcelles VX 38, 44 et 45, d'une superficie totale d'environ 43,5 hectares, pour un montant de 5 700 000 €.

L'acte de vente, signé le 11 décembre 2007, prévoyait une clause de réserve. Nantes Métropole s'engageait à réaliser, dans un délai de 10 ans, un programme de construction de logements représentant au moins 75 % de la SHON totale qui y serait édifiée et comprenant 25 % de logements sociaux, 50 % de logements abordables et 25 % de logements libres. Le non-respect de cet engagement entraînait de plein droit une révision du prix de cession et un versement complémentaire.

Or, il s'avère que le terrain vendu par l'État était grevé de plusieurs contraintes majeures (qui n'étaient pas connues lors de la cession du site) et qui ont nécessité des travaux non prévus à l'origine ainsi qu'une révision du projet urbain et notamment de la programmation de logements.

Il s'agit notamment :

- des travaux de dépollution pyrotechnique suite à la découverte de munitions de la seconde Guerre Mondiale,
- de la présence de zones humides sur le site. La collectivité a décidé de s'appuyer sur ces caractéristiques naturelles pour réaliser un projet exemplaire intégrant la nature au cœur de la ville.

Enfin, une démarche de concertation ambitieuse a également été engagée, plusieurs ateliers participatifs se sont déroulés avant la création de la ZAC.

L'évolution du projet de construction entraîne ainsi l'application d'une révision du prix d'acquisition à hauteur de 620 000 €.

Les crédits correspondants sont prévus au budget sur l'AP n°001 et libellée Urbanisme et politique foncière, opération 2020 - N° 3097, libellée Réserves foncières métropolitaines.

4) **Redevance spéciale – Exonération lié à la Covid 19 :**

Depuis 2005, la redevance spéciale a été mise en place auprès des professionnels produisant plus de 1020 litres de déchets ménagers et assimilés par semaine.

Aujourd'hui, 3441 sites sur l'agglomération sont concernés par le paiement de cette redevance.

Dans le cadre de la lutte contre la Covid19, dès le 14 mars 2020, des professionnels tels que les bars, les restaurants et de nombreuses autres structures (administrations, écoles...) soumis à la redevance spéciale ont dû diminuer ou interrompre leurs activités. Le ralentissement de l'activité économique a entraîné une diminution de déchets produits et en conséquence, une diminution voire une absence de collecte. Certaines entreprises seront dans une situation économique difficile.

C'est pourquoi, pour soutenir ce secteur très éprouvé, la Métropole propose donc un abaissement généralisé du montant de la redevance spéciale, avec l'exonération de l'équivalent de trois mois d'activité pour l'ensemble des professionnels concernés sur la facturation du premier semestre 2020.

La recette annuelle de la redevance spéciale s'élevant à environ 2 500 000€/an, cette mesure aura un impact d'environ 650 000€ non perçus sur 2020 (soit 0,8% du budget déchets 2020 hors recettes exceptionnelles).

Les modalités habituelles de calcul de la redevance spéciale seront de nouveau appliquées pour la facturation du second semestre 2020.

6) Remise des loyers et charges aux entreprises/associations à caractère économique pénalisées par la COVID-19

Nantes Métropole a décidé l'annulation des loyers pour l'ensemble des locataires du parc immobilier public et parapublic à vocation économique sauf pour les commerces présentant un caractère indispensable à la vie de la Nation conformément à l'arrêté du 14 mars 2020 complétant l'arrêté du 14 mars 2020 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la propagation du virus covid-19 du Ministère des Solidarités et de la Santé.

Cette mesure couvre la période du 16 mars au 10 mai 2020 pour les structures commerciales et/ou associatives. Elle s'étend jusqu'au 1^{er} juin 2020 inclus pour les restaurants.

Concernant le restaurant le Nid sis au 32^e étage de la Tour de Bretagne, à l'annulation du loyer du fait de l'épidémie s'ajoute celle liée à la libération de tous les locaux de la Tour de Bretagne au 30 juin 2020 pour cause de travaux. Aucun loyer n'est par conséquent dû à partir du 16 mars 2020.

M. Bolo : « Il s'agit de la décision modificative n°2, qui décrit essentiellement des ajustements de dépenses de fonctionnement, à hauteur de 2 430 000 €. Je rappelle que le budget de fonctionnement de la métropole représente 750 000 000 €. Vous voyez donc que ce sont des ajustements extrêmement modestes, qui recouvrent essentiellement des dépenses supplémentaires liées aux mesures que nous avons prises dans le cadre de la crise sanitaire et économique, qui frappe notre région, notre ville, notre métropole, comme notre pays.

Les ajustements de recettes de fonctionnement, nous en avons profité pour les faire en fonction des informations qui nous parviennent notamment sur le résultat des ZAC. Et en ce qui concerne les dépenses d'investissement, nous sommes vraiment sur des ajustements extrêmement minimes. Mais puisque de toute façon nous faisons une décision modificative, autant faire les choses le plus précisément possible.

Dans les budgets annexes, sur les mesures d'exonération que nous avons prises, je retiendrais des locations d'immobilier économique, notamment, qui apparaissent là, et également une petite chose dont nous allons reparler quand nous aborderons la Chambre régionale des Comptes et son rapport sur la gestion de Nantes Métropole. Nous avons une provision sur le compte épargne temps de 13000 €, qui seront provisionnés pour l'exercice 2020. Il s'agit de la valorisation que la Chambre régionale des Comptes voudrait que nous fassions pour tous les comptes épargne temps des agents de la métropole, alors même que nous avons mis en place un règlement qui fait que nous ne risquons pas d'avoir à payer ces comptes épargne temps. Une provision de plusieurs millions d'euros pour quelque chose dont nous savons que cela ne pourra pas arriver, c'est évidemment problématique. Nous nous contentons donc de 13000 € de provision à ce titre.

Voilà ce que je pouvais vous dire essentiellement. Il y a quelques décisions tarifaires, également, qui vous sont décrites dans cette délibération, mais rien d'essentiel. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Delphine Bonamy. »

M^{me} Bonamy : « Nous voterons évidemment pour ces aides aux entreprises. Nous regrettons un peu, comme nous ne pouvons pas dissocier les aides, que cela bénéficie également à JC Decaux et Clear channel, dont on voit un peu moins comment ils ont été autant impactés que les autres. »

M. Bolo : « Sur l'appréciation que l'on porte sur ces entreprises, leurs missions et la manière dont elles les exercent, tout est évidemment ouvert, en termes d'opinions et de débat. Je pense que le marché publicitaire a été aussi extrêmement affecté par la période de confinement et que si l'on peut considérer que ce sont des entreprises qui avaient les reins suffisamment solides pour assumer les pertes correspondantes, en revanche, je ne crois pas qu'elles aient été moins affectées que d'autres par la crise économique qui s'est profilée, et qui continue. C'est un paquet global. Il aurait été délicat de faire une discrimination à cet égard. »

Le Conseil délibère et,

par 74 voix pour, 07 voix contre et 15 abstentions

1. Approuve par chapitre la décision modificative n° 2 du **budget principal** jointe à la délibération (annexe 1)
2. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, les nouvelles opérations, du **budget principal** selon l'état joint en annexe 2,
3. Approuve par chapitre la décision modificative n° 2 du **budget annexe eau** jointe à la délibération (annexe 1),
4. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, les nouvelles opérations, du **budget annexe eau** selon l'état joint en annexe 2,
5. Approuve par chapitre la décision modificative n° 2 du **budget annexe assainissement** jointe à la délibération (annexe 1),
6. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, les nouvelles opérations, du **budget annexe assainissement** selon l'état joint en annexe 2,
7. Approuve par chapitre la décision modificative n° 2 du **budget annexe locaux industriels et commerciaux** jointe à la délibération (annexe 1),
8. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, du **budget annexe locaux industriels et commerciaux** selon l'état joint en annexe 2,
9. Approuve par chapitre la décision modificative n° 2 du **budget annexe élimination et traitement des déchets** jointe à la délibération (annexe 1),
10. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, les nouvelles opérations, du **budget annexe élimination et traitement des déchets** selon l'état joint en annexe 2,
11. Approuve par chapitre la décision modificative n° 2 du **budget annexe transports** jointe à la délibération (annexe 1),
12. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, les nouvelles opérations, du **budget annexe transports** selon l'état joint en annexe 2,
13. Approuve par chapitre la décision modificative n° 3 du **budget annexe stationnement** jointe à la délibération (annexe 1),
14. Adopte les autorisations de programme, la variation des AP et des opérations antérieures, les nouvelles opérations, du **budget annexe stationnement** selon l'état joint en annexe 2,
15. Approuve la dotation aux provisions pour le compte épargne temps au titre de l'exercice budgétaire 2020,
16. Approuve les tarifs des équipements sportifs mis à disposition des lycées publics et privés et autorise la signature des avenants 2020 à la convention quadriennale afférente entre Nantes Métropole, le Conseil Régional et chaque établissement, proposés en annexes 3 et 4,
17. Décide de verser un complément de prix pour l'acquisition de biens non bâtis situés sur la commune de Nantes, cadastré section VX n°38, 44 et 45, en raison d'une modification du programme de construction, tel que prévu à l'acte d'achat, pour un montant de 620000 €,
18. Décide d'exonérer les professionnels soumis à la redevance spéciale pour une durée de trois mois et d'appliquer cette exonération sur la facturation du premier semestre 2020.
19. Décide de l'annulation des loyers au prorata temporis pour les établissements mentionnés dans les tableaux ci-dessus pour la période établie.

20. Autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Votes contre :

M. Sébastien ARROUET, M. Julien BAINVEL, Mme Laurence GARNIER (Représentée), Mme Anne-Sophie GUERRA (Représentée), M. Guillaume RICHARD (Représenté), M. Richard THIRIET, Mme Sophie VAN GOETHEM

Abstentions :

M. Rodolphe AMAILLAND, Mme Michelle BONNET, M. Erwan BOUVAIS, M. François BRILLAUD DE LAUJARDIERE, Mme Véronique DUBETTIER-GRENIER (Représentée), Mme Marie-Cécile GESSANT(Représentée) , Mme Christine GUERRIAU (Représentée) , Mme Sandra IMPERIALE, Mme Juliette LE COULM, M. François LE MABEC, Mme Stéphanie PAITIER, M. André SALAUN (Représenté), M. Laurent TURQUOIS, M. Alain VEY (Représenté) M. François VOUZELLAUD (Représenté)

Direction Générale Ressources
Département Finances, Marchés et Performances
Direction Finances

Délibération

Conseil métropolitain du 16 Octobre 2020

30 - Financement pluriannuel de matériels roulants auprès de la Banque de Développement du Conseil de l'Europe (CEB)

Exposé

Créée en 1956 par huit états membres du Conseil de l'Europe, la CEB, Banque de Développement du Conseil de l'Europe, est la plus ancienne banque multilatérale de développement européenne. Initialement constituée pour apporter une aide aux réfugiés à la sortie de la guerre, son champ d'action s'est progressivement élargi à d'autres secteurs d'intervention contribuant directement à promouvoir la cohésion économique, sociale et territoriale en Europe.

Les financements de la CEB s'articulent autour de trois axes prioritaires:

- une croissance durable et inclusive
- l'intégration des réfugiés, des personnes déplacées et des migrants
- l'action en faveur du climat.

Actionnaire depuis 1956, la France est l'un des états fondateurs de la CEB. Son poids est aujourd'hui de 17 % du capital.

Grâce à son excellente notation (Aa1 à AA+ selon les agences de notation), la CEB se finance à des conditions avantageuses permettant ainsi d'abaisser le coût des prêts contractés par les emprunteurs.

La Banque accorde des prêts aux gouvernements nationaux, aux institutions financières publiques (CDC ou BPI, Banque Publique d'Investissement) ou privées (banques commerciales) ainsi qu'aux collectivités territoriales.

Nantes Métropole a ainsi élaboré avec la CEB un dossier d'étude de financement dans le cadre de l'acquisition des nouveaux matériels roulants pour un montant total de 150 millions d'euros. Ces dépenses d'investissement prévues au budget annexe transport sur la période 2020-2026 recouvrent les trois composantes suivantes :

- l'acquisition de 61 rames de tramways
- l'acquisition de busways électriques de 24 mètres et l'adaptation des infrastructures
- l'acquisition de bus et de minibus.

Ces investissements visent à concilier accessibilité pour tous, mobilité au quotidien et exigence écologique, tout en étant au service de la qualité de vie des habitants de la Métropole. Ils répondent ainsi complètement aux critères d'éligibilité des financements de la CEB.

C'est pourquoi, le 24 janvier 2020, le Conseil d'Administration de la CEB a validé la demande de prêt de 150 millions d'euros de Nantes Métropole.

L'étape suivante consiste à signer un contrat cadre qui définit les conditions générales de ce financement en particulier :

- les conditions de décaissement des fonds ; il y aura deux tranches minimum de décaissement, un total des tranches décaissées égal à 50 % maximum du coût total du projet, une période de décaissement de 2020 à 2026
- le suivi du projet ; un rapport de suivi sera adressé à la CEB une fois par an et avant chaque demande de décaissement, un rapport d'achèvement contenant une évaluation de l'impact social du projet sera également transmis à la Banque à l'issue
- l'engagement de Nantes Métropole à informer les usagers de la participation de la CEB au financement de ce projet.

La signature de ce contrat cadre permet à Nantes Métropole de disposer, sur la période 2020-2026, d'une enveloppe de financement de 150 millions d'euros qui pourra être mobilisée entièrement ou en partie selon les besoins de la collectivité et des dépenses d'investissement réalisées. Aucun frais ni aucune commission ne sera due par Nantes Métropole pour la mise en œuvre de ce contrat. Pour toute demande de versement, une demande de décaissement indiquant les caractéristiques souhaitées de la tranche (montant, taux, durée, etc.) devra être soumise à la banque. Il s'agira à chaque fois d'emprunt à taux fixes ou variables à des conditions bonifiées fixé au moment de la demande. Ce sont ces demandes écrites qui confirmeront l'engagement de Nantes Métropole auprès de la CEB pour le montant mobilisé.

M. Bolo : « Il s'agit d'un financement pluriannuel de nos matériels roulants. Vous vous souvenez que nous avons voté, au mois de juillet, l'acquisition de 61 rames de tramways, après avoir acquis 24 busways électriques. Et nous avons une solution tout à fait originale de financement, puisqu'il s'agit de la Banque de Développement du Conseil de l'Europe. Vous connaissez certainement cet organisme européen, qui a préexisté à l'Union et qui existe toujours, en plus de l'Union européenne; elle défend notamment les valeurs de la démocratie et des Droits de l'homme – ce qui explique que la Russie et la Turquie, par exemple, en font toujours partie. Je ferme cette parenthèse.

Cette Banque de Développement nous offre la possibilité de 150 000 000 € de financement, avec des conditions d'utilisation extrêmement souples, puisque nous pouvons tirer sur cette ligne de 2020 à 2026, au moment où nous en avons besoin, avec des frais administratifs extrêmement réduits, et des taux d'intérêt extrêmement faibles, sans marge, puisque cette Banque ne prend pas de marges commerciales; elle veille simplement à assurer ses frais. Nous avons donc là une opportunité de financement de nos matériels roulants qui est tout à fait pertinente, et je vous encourage vivement à nous laisser en profiter.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1. approuve le contrat cadre, dont le projet figure en annexe, avec la CEB pour un montant total de 150 millions d'euros,
2. autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction Générale Ressources
Département Finances, Marchés et Performance
Direction du Contrôle de gestion

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

31 - Attribution de subventions aux tiers

Exposé

Dans le cadre de ses politiques publiques, Nantes Métropole attribue des subventions.

ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, RECHERCHE, INNOVATION

Par délibération du Conseil métropolitain du 22 juin 2018, Nantes Métropole a approuvé la convention cadre CAMPUS NANTES/Université destinée à poursuivre et accentuer son soutien, par le financement d'actions, déclinant les 4 priorités stratégiques partagées et affichées dans le cadre de Campus Nante :

- soutenir l'innovation ;
- accélérer la transition numérique ;
- améliorer la réussite et la vie des étudiants ;
- accroître l'attractivité, la notoriété de la métropole au travers de son université.

Nantes Métropole s'est engagée à soutenir l'Université sur une durée de 3 ans pour des actions développées par l'Université nécessitant des dépenses relevant du fonctionnement. Aussi, il vous est proposé d'accorder à l'**Université de Nantes** une subvention de fonctionnement de **645 000 €** au titre de l'année 2020 (cf. convention en annexe 1).

AFFAIRES GENERALES ET BUDGETS ANNEXES

Le Comité des Œuvres Sociales (COS) a pour objet de fournir des prestations sociales dans le domaine social, des loisirs et de la culture au bénéfice individuel ou collectif des agents (ou leurs ayants droit) de Nantes Métropole notamment.

Il convient d'arrêter les montants définitifs des subventions annuelles 2020 allouées au COS. Les modalités de calcul de ces subventions sont définies par la convention 2019-2020 sur la base des comptes administratifs N-1.

Les montants définitifs au titre de l'année 2020 sont de **1 555 283,29 €** au titre du budget principal,

131 397,69 € au titre du budget annexe de l'Eau, **92 996,03 €** au titre du budget annexe Assainissement, **168 643,29 €** au titre du budget annexe Déchets, **7 099,35 €** au titre du budget annexe Stationnement et **19 763,02 €** au titre du budget annexe Transports.

Il convient donc de réaliser les ajustements nécessaires au regard des sommes déjà versées au titre de l'exercice 2020

M. Bolo : « Une toute petite attribution de subvention aux tiers, avec la mise en œuvre de la convention-cadre entre Campus Nantes, l'Université et Nantes Métropole. Il s'agit d'une subvention de fonctionnement de 645 000 €, au titre de l'année 2020, ainsi que l'ajustement à la réalité des montants que nous devons au Comité des œuvres sociales. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1. approuve l'attribution des subventions mentionnées ci-dessus et la convention correspondante ci-jointe :

- Université de Nantes : 1 convention

2. autorise Madame la Présidente à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Roussel présente le dossier suivant :

Direction générale à la culture
Pôle Ressources

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

32 - EQUIPEMENTS CULTURELS MÉTROPOLITAINS – DISPOSITIONS FINANCIERES

Exposé

Musée d'arts :

-> Convention de co-organisation de l'exposition avec Montpellier Méditerranée Métropole pour l'exposition "United States of Abstraction – Artistes américains en France, 1946-1964."

Le Musée d'arts de Nantes et le Musée Fabre de Montpellier souhaitent organiser ensemble une exposition consacrée aux artistes américains abstraits en France entre 1946 et 1964, qui sera présentée dans les deux lieux d'exposition aux dates suivantes (sous réserve d'ajustement) :

- 1/ au Musée d'arts, du 12 février au 23 mai 2021 ;
- 2/ au Musée Fabre, du 3 juillet au 16 octobre 2021.

La convention ci-annexée a pour objet de déterminer les droits, obligations et responsabilités des organisateurs dans la mise en œuvre et la présentation de l'exposition et de fixer les règles de répartition des frais liés à la présentation de l'Exposition dans deux lieux successifs.

Les dépenses à la charge de Nantes Métropole sont estimées à 480 000€ HT.

Pour le financement de cette opération, une subvention au titre d'exposition d'intérêt national a été sollicitée, ainsi qu'une recherche de mécénat spécifique par le Fonds de dotation patrimonial métropolitain.

Les crédits correspondants seront prévus au budget au Chapitre 011, opération N°3557, libellé Musée d'arts.

-> Invitation à découvrir l'exposition « Hypnose »

Le Musée d'arts ouvre sa nouvelle exposition Hypnose le 16 octobre. Classiquement, une ouverture d'exposition s'accompagne d'un vernissage. En raison du contexte sanitaire, celui-ci ne peut se tenir. C'est pourquoi, en lieu et place, une invitation personnelle à venir découvrir l'exposition sera envoyée à toutes les personnes habituellement invitées aux vernissages du musée par le biais d'un carton papier officiel, soit environ 2000 personnes. La présentation de ce carton vaudra entrée gratuite.

Planétarium: nouveaux tarifs

La crise sanitaire Covid a contraint suite aux décisions gouvernementales à la fermeture des équipements culturels métropolitains à partir du 15 mars 2020.

Pendant cette période, le Planétarium a développé une nouvelle activité, à titre gratuit, sous la forme de webinaires à destination des groupes. Chaque séance se déroule sur une heure, par internet où des vidéos extraites du simulateur du Planétarium sont commentées en direct par un médiateur. Le choix du sujet se décide à la réservation entre l'enseignant (ou l'animateur du groupe) et le médiateur du Planétarium. Suite à la présentation, une séance d'échange avec les participants permet un moment de questions/réponses.

Lors de sa réouverture prévue en novembre 2020 après travaux, le Planétarium souhaite poursuivre cette activité à destination des groupes afin de permettre aux établissements scolaires qui ne pourraient pas effectuer de sorties scolaires de continuer à travailler le thème de l'astronomie. De plus, tant que le planétarium itinérant ne peut pas fonctionner en intégrant les consignes sanitaires liées au COVID (ventilation et distanciation impossible avec le dôme gonflable), les établissements trop éloignés pourraient également accéder à cette ressource pédagogique

A cet effet, il est proposé un nouveau tarif :

- pour les structures métropolitaines : 30€ par webinaire
- pour les structures non métropolitaines : 45€ par webinaire

M. Roussel : « Cette délibération concerne les équipements culturels métropolitains, avec 3 points. Tout d'abord, le Musée d'arts, avec une co-convention de co-organisation de l'exposition avec Montpellier Méditerranée Métropole, pour l'exposition sur les artistes américains abstraits en France, entre 1946 et 1964. Cette exposition sera présentée dans les deux lieux d'exposition – vous avez les dates dans la délibération, qui sont évidemment soumises à l'évolution de la situation que nous connaissons. Cette convention a pour objet de déterminer les droits, les obligations et les responsabilités des organisateurs, et, évidemment, la répartition des frais liés à la présentation de cette exposition. Les dépenses à la charge de Nantes Métropole sont estimées à 480 000 € HT.

Figure également dans cette délibération le fait que nous ne pouvons pas organiser de vernissage pour l'exposition Hypnose, qui démarre aujourd'hui au Musée d'arts. Nous avons donc fait le choix d'inviter gratuitement les personnes qui auraient dû participer à ce vernissage. C'est pour cela que nous avons cette délibération.

Le dernier point concerne le Planétarium. Durant la fermeture du Planétarium, il y a eu la mise en place de webinaires à destination des groupes. Malgré la réouverture, évidemment, nous souhaitons maintenir ce dispositif, notamment pour les scolaires, pour les groupes qui seraient éloignés, et pour lesquels il n'est pas toujours facile de venir au Planétarium. Nous souhaitons également proposer un tarif pour ces webinaires ; un tarif différent selon qu'il s'agisse de structures métropolitaines ou non.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – approuve la convention de co-organisation de l'exposition avec Montpellier Méditerranée Métropole pour l'exposition "United States of Abstraction – Artistes américains en France, 1946-1964.";

2 – approuve la gratuité d'entrée à l'exposition « Hypnose » du Musée d'arts sur présentation d'un carton d'invitation ainsi que les nouveaux tarifs du Planétarium tels que décrits ci-dessus,

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Affilé présente les dossiers suivants :

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département Déplacements
Direction des Services de Mobilité

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

33 – Stationnement dans les parcs publics de Nantes Métropole – Tarifs 2021

Exposé

La politique des déplacements menée par Nantes Métropole vise à contribuer au dynamisme et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions d'une mobilité durable.

Le stationnement est un levier majeur de l'orientation des pratiques de déplacements. Ainsi, la politique tarifaire du stationnement accompagne les mutations urbaines et environnementales du cœur métropolitain. Elle répond aux enjeux d'apaisement du cœur de ville, à l'émergence des projets urbains d'envergure et aux enjeux de transition écologique de notre territoire.

Les grands principes de la tarification métropolitaine contribuent au report modal et au renforcement de l'attractivité du centre-ville. Ainsi, le stationnement payant a pour objet d'assurer une offre pour les visiteurs, en favorisant la rotation des véhicules, de faciliter le stationnement des résidents et des professionnels mobiles par une tarification adaptée. Les pendulaires (déplacements domicile-travail) sont invités à utiliser le bouquet de services de mobilité alternative et à stationner hors du cœur de ville, au sein des parcs relais.

L'organisation du stationnement vise à répondre à des besoins variés, tels que l'accès aux commerces et aux services, le maintien de l'habitat en centre-ville et le partage de l'espace public, notamment en faveur des piétons et des modes actifs.

Les mesures proposées ci-dessous s'inscrivent en pleine cohérence avec les tarifs de voirie et les actions prises en matière de mobilité (mise en œuvre d'un Plan modes actifs ambitieux, offres tarifaires pour les usagers des transports collectifs).

Il est ainsi proposé l'adoption des différentes mesures suivantes :

- la revalorisation des tarifs des parkings en ouvrage et en enclos conformément à la grille tarifaire jointe,
- le maintien des tarifs et du dispositif «tarifs de soirée 19h - 8h» afin de répondre au plus près des besoins des activités urbaines de soirée (2€/nuit pour les parcs en enclos, 3€/nuit pour les parkings en ouvrage),
- la reconduction d'une tarification spécifique sur les parcs en enclos CHU 1 et CHU 2, Hôtel Dieu, Gloriette 1 et Gloriette 2 (gratuité pour les deux premières heures) facilitant l'accès au CHU de certains patients en médecine ambulatoire et de leurs accompagnants,
- le maintien des quotas d'abonnement dans les parcs en enclos et les parkings en ouvrage,
- le maintien d'un tarif spécifique pour le stationnement de véhicules de flottes d'entreprises dans certains parcs,
- le maintien d'un tarif pour l'immobilisation de places pour des travaux ou manifestations particulières,
- le maintien des tarifs dans les parcs relais,
- la mise à jour des périmètres résidents dans les parkings en ouvrage (annexe 2) et les parcs en enclos (annexe 3).

M. Affilé : « La délibération 33 est relativement classique. Elle revient tous les ans. Il s'agit de fixer les tarifs 2021 du stationnement dans les parcs publics de Nantes Métropole. Je ne m'étends pas sur le fait que le stationnement participe aux mobilités, notamment parce que lorsque l'on circule en voiture, il faut bien garer sa voiture quelque part. Et donc, si l'on souhaite pouvoir faire en sorte que nos habitants utilisent davantage de moyens de déplacement alternatif à la voiture, il convient qu'il n'y ait pas de décrochage entre le tarif de stationnement et le tarif des autres modalités de déplacement.

En gros, nous vous proposons :

- une augmentation qui correspond essentiellement à la revalorisation des tarifs de parkings en ouvrage et en enclos, conformément à la grille tarifaire jointe – je vous invite d'ailleurs à garder la grille tarifaire, qui vous permettra de faire la comparaison d'une année à l'autre;
- le maintien, sans augmentation, du tarif de soirée (de 19h à 8 h), avec notamment 2 € par nuit pour les parcs en enclos, et 3 € pour les parkings en ouvrage ;
- la reconduction d'une tarification spécifique sur les parcs en enclos CHU1 et CHU 2, Hôtel Dieu, Gloriette 1 et Gloriette 2, avec une gratuité pour les deux premières heures, afin que les usagers passant à l'hôpital en visite obtiennent un ticket leur permettant d'avoir une exonération sur les deux premières heures ;
- le maintien des quotas d'abonnement dans les parcs en enclos et les parkings en ouvrage;

- le maintien d'un tarif spécifique pour le stationnement de véhicules de flottes d'entreprises dans certains parcs – ce tarif entend encourager les entreprises à ne plus avoir une flotte aussi importante, et à mutualiser davantage, par exemple;
- le maintien d'un tarif pour l'immobilisation de places pour des travaux ou manifestations particulières ;
- le maintien des tarifs dans les parcs relais ;
- la mise à jour des périmètres résidents dans les parkings en ouvrage (annexe2) et les parcs en enclos (annexe 3).

Le Conseil délibère et,

par 74 voix pour, 08 voix contre et 14 abstentions

1 - approuve la grille tarifaire, proposée en annexe 1, applicable à compter du 1^{er} janvier 2021 sur l'ensemble des parcs de stationnement de Nantes Métropole,

2 - approuve les périmètres résidents des parkings en ouvrage et des parcs en enclos, figurant en annexes 2 et 3,

3 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Votes contre :

M. Sébastien ARROUET, M. Julien BAINVEL, M. Erwan BOUVAIS, Mme Laurence GARNIER (Représentée), Mme Anne-Sophie GUERRA (Représentée), M. Guillaume RICHARD (Représenté), M. Richard THIRIET, Mme Sophie VAN GOETHEM

Abstentions :

M. Rodolphe AMAILLAND, Mme Michelle BONNET, M. François BRILLAUD DELAUJARDIERE, Mme Véronique DUBETTIER-GRENIER (Représentée), Mme Marie-Cécile GESSANT(Représentée) , Mme Christine GUERRIAU (Représentée) , Mme Sandra IMPERIALE, Mme Juliette LE COULM, M. François LE MABEC, Mme Stéphanie PAITIER, M. André SALAUN (Représenté), M. Laurent TURQUOIS, M. Alain VEY (Représenté), M. François VOUZELLAUD (Représenté)

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département Déplacements
 Direction des Services de Mobilité

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

34 – Exploitation des ports de l'Erdre à Nantes et de la Loire à Couëron, Nantes et Rezé – Délégation de service public – Modification du Schéma d'Aménagement des Ports et du Règlement d'Exploitation – Avenant n° 2 - Tarifs 2021

Exposé

Par délibération du conseil métropolitain du 22 juin 2018, Nantes Métropole a confié la gestion des ports de l'Erdre à Nantes et de la Loire à Couëron, Nantes et Rezé à la Société Publique Locale (SPL) Nantes Métropole Gestion Services, par contrat de Délégation de Service Public (DSP), pour une durée de 5 ans, du 1^{er} septembre 2018 au 31 août 2023.

Conformément à l'article 21 du contrat, Nantes Métropole décide des tarifs applicables dans les ports. Il est proposé de faire évoluer, en moyenne, les tarifs de 2 % et d'instaurer une nouvelle grille tarifaire pour les péniches à usage d'habitation. Celle-ci sera effective lorsque les travaux de raccordement au réseau d'assainissement collectif seront réalisés courant 2021. Ces nouveaux tarifs sont présentés en annexe.

Par ailleurs, il est apparu nécessaire de proposer un avenant n°2 afin de procéder à des modifications non substantielles de la convention de DSP, dans le respect des dispositions de l'article L.3135-1 du code de la commande publique.

Ces modifications consistent à préciser certaines dispositions du règlement d'exploitation des ports (annexe 10 du contrat) portant, entre autres, sur le raccordement au réseau d'assainissement des bateaux d'habitation, l'évolution des modalités de paiement, le respect des règles de vie de port.

De plus, afin de répondre à de nombreuses demandes d'usagers, l'avenant n°2 a également pour objet de modifier le schéma d'aménagement spatial des rives de l'Erdre (annexe 9 du contrat) en ajoutant, au zonage « professionnel », 4 emplacements (situés quai Ceineray et Jonelière), qui devraient être mis à disposition au 2^{ème} trimestre 2021.

M. Descloziers : « Je reprends cette délégation des ports.

Je rappelle qu'en juin 2018, Nantes Métropole a confié la gestion des ports à la SPL Nantes Métropole Gestion Services. C'est une délégation de service public pour 5 ans, jusqu'au 31 août, qui concerne les ports de Nantes, Couëron et Rezé, pour ce qui concerne la Loire et de Nantes, pour ce qui concerne l'Erdre. Quatre points sont à l'ordre du jour de cette délibération.

Le premier consiste à décider les tarifs applicables, soit une évolution moyenne de 2% : 2,5 % pour les plaisanciers, 2 % pour les habitants et les professionnels.

Le deuxième point, c'est l'instauration d'une nouvelle grille tarifaire pour les péniches à usage d'habitation – c'est ce dont parlait Bertrand Affilé à l'instant. Je rappelle qu'auparavant, il y avait des habitants qui étaient reliés au réseau d'assainissement et d'autres qui ne l'étaient pas, et qu'en 2021, il y aura des travaux qui feront que tous les habitants seront raccordés au réseau d'assainissement. Suite à un long travail de discussion avec les habitants concernés, il a donc été décidé par la métropole une augmentation des tarifs de 20 % pour ceux qui ne sont pas raccordés, et une diminution de 40% pour ceux qui le sont actuellement. Ça, c'était le deuxième point.

Le troisième point, c'est un avenant pour la modification de la convention de délégation de service public, avec différentes dispositions du règlement d'exploitation, comme le raccordement au réseau d'assainissement, et un certain nombre de règles de respect des règles de vie.

Le quatrième point, c'est la modification du schéma d'aménagement spatial des rives de l'Erdre, avec notamment l'ajout de 4 emplacements aux quais Ceineray et Jonelière, pour les professionnels.»

M. Bouvais: « Je profite de cette délibération pour évoquer la navette hydrogène sur l'Erdre, baptisée Jules Verne II, dans laquelle la métropole a investi beaucoup d'argent, et pour laquelle elle a beaucoup communiqué. Il me semble qu'elle a été lancée en août 2019 pour traverser l'Erdre entre Le Port Boyer et Petit Port. Depuis plusieurs mois, ce navire a disparu. Est-il perdu vingt mille lieues sous les mers, ou égaré sur un cours d'eau allant de la terre à la lune? Plus sérieusement : où est-il aujourd'hui? Où en est cette belle expérience? Et à quand le retour de cette navette? »

M^{me} la Présidente : « Merci. Pascal Bolo. »

M. Bolo : « Je vous remercie de vous intéresser à ce bateau que nous avons pu voir récemment en photo. Il est en cale sèche, puisqu'il est en phase d'entretien chez son concepteur et fabricant. Cela reste une expérimentation. Cela reste un bateau qui connaît parfois des difficultés de fiabilité, qui ne tiennent d'ailleurs pas au côté "hydrogène", et à son mode de propulsion, mais qui tiennent plus au reste de la conception du bateau. C'est un problème que nous avons avec cette expérimentation. Ce qui concerne l'hydrogène fonctionne très bien. C'est le reste qui, parfois, n'est pas parfait. Donc, actuellement, il est en phase d'entretien et de réparation, et j'espère bien qu'il va revenir rapidement, avec une fiabilité meilleure que ce qu'il a montré jusqu'ici. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

avec 14 abstentions

1 - approuve la grille tarifaire applicable dans les ports, présentée en annexe, pour une mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2021,

2 – approuve l'avenant n° 2 à la convention de Délégation de Service Public de Gestion des ports de l'Erdre à Nantes et de la Loire à Couëron, Nantes et Rezé conclue avec Nantes Métropole Gestion Services,

3 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Abstentions :

M. Rodolphe AMAILLAND, Mme Michelle BONNET, M. François BRILLAUD DELAUJARDIERE, Mme Véronique DUBETTIER-GRENIER (Représentée), Mme Marie-Cécile GESSANT(Représentée), Mme Christine GUERRIAU (Représentée), Mme Sandra IMPERIALE, Mme Juliette LE COULM, M. François LE MABEC, Mme Stéphanie PAITIER, M. André SALAUN (Représenté), M. Laurent TURQUOIS, M. Alain VEY (Représenté), M. François VOUZELLAUD (Représenté)

Mme. Bassal présente le dossier suivant :

**Direction Générale Ressources
Département Ressources Humaines**

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

35 - PERSONNEL MÉTROPOLITAIN - ADAPTATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS - DISPOSITIONS DIVERSES – APPROBATION

Exposé

I - ADAPTATION DU TABLEAU DES EMPLOIS PERMANENTS

Au vu des évolutions organisationnelles et des décisions relatives au développement de carrière, il est proposé de modifier le tableau des effectifs tel que présenté en annexe 1.

Ces modifications ont fait l'objet d'une présentation en comité technique et se déclinent comme suit :

1.1 Budget principal

- 2 créations de postes pour répondre aux besoins du service :
 - 1 poste de chargé de mission transition énergétique est créé à la direction énergies - environnement - climat pour une durée de 2 ans,
 - 1 poste est créé en surnombre pour permettre de répondre à une situation individuelle.
- 8 suppressions de postes :
 - 3 postes en surnombre, devenus vacants, sont supprimés consécutivement à la mobilité de trois agents (dont l'une liée à la réorganisation du département BATI),
 - 4 postes créés pour une durée déterminée et arrivés à échéance sont supprimés,
 - 1 poste (directeur du DSFIL) est supprimé dans le cadre de la suppression du département stratégie foncière, immobilière et logistique et de la réorganisation du département BATI.
- 17 transformations de postes donnant lieu à des créations visant à adapter la nature des postes aux besoins du service ou au grade des agents. Les postes correspondant aux nouveaux postes créés seront supprimés lors d'un prochain Conseil suite à l'avis du comité technique. Au total, le nombre de postes est inchangé.
- 15 transformations de postes donnant lieu à des suppressions dans le contexte de l'adaptation de la nature des postes aux besoins du service ou au grade des agents. Les postes correspondant aux postes supprimés ont été créés lors d'un précédent Conseil suite à l'avis du comité technique. Au total le nombre de postes est inchangé.

1.2 Budget annexe assainissement

- 1 suppression de poste :
- 1 poste en surnombre, devenu vacant, est supprimé consécutivement à un départ à la retraite.
 - 1 transformation de poste donnant lieu à une création visant à adapter la nature du poste au grade de l'agent. Le poste correspondant au nouveau poste créé sera supprimé lors d'un prochain Conseil suite à l'avis du comité technique. Au total, le nombre de postes est inchangé.

1.3 Budget annexe élimination et traitement des déchets

- 1 transformation de poste donnant lieu à une création visant à adapter la nature du poste au grade de l'agent. Le poste correspondant au nouveau poste créé sera supprimé lors d'un prochain Conseil suite à l'avis du comité technique. Au total, le nombre de postes est inchangé.

II – ACTUALISATION DE LA DÉLIBÉRATION RIFSEEP

Par délibérations de décembre 2017, Nantes Métropole, la Ville de Nantes et le CCAS ont refondu l'architecture de leur régime indemnitaire pour mettre en œuvre le Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel (RIFSEEP) conformément au décret n°2014-513 du 20 mai 2014.

1. Ajustement du référentiel indemnitaire emploi catégorie C (annexe 6.5)

Conformément aux dispositions prévues dans la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et de l’Affirmation des Métropole (MAPTAM), complétée par la loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), le transfert de la compétence «gestion des routes classées dans le domaine public départemental ainsi que de leurs dépendances et accessoires» est effectif depuis le 1^{er} janvier 2017, sur la base d'une convention entre le Département et la Métropole.

Ce transfert a conduit à la création de 38 postes au sein de la Métropole (dossiers CT des 22 septembre et 20 novembre 2016). La démarche s'est organisée en 2 temps : la mise en place préalable d'une organisation transitoire pour les équipes d'exploitation avec maintien de l'organisation départementale (CT du 20 novembre 2016). Ensuite, au terme d'une phase transitoire de 6 mois, l'intégration définitive des 21 agents d'interventions et de leurs 4 encadrants au sein des équipes des pôles du Département Territoire et Proximité et le cadre d'évolution des missions de ces équipes ont été actés (CT du 29 mai 2017). Ainsi, ont été identifiées les équipes dédiées à la voirie verte, au regard de la spécificité des voies transférées (fauchage mécanique et manuel, élagage, curage des fossés, débroussaillage...). En parallèle, les missions de nettoyage, signalisation et maintenance de la voirie ex-départementale ont été intégrées aux activités des équipes des pôles spécialisées dans ces domaines, renforcées par le transfert des postes correspondants.

Ce transfert de compétences et les nouvelles missions l'accompagnant ont conduit à réinterroger les métiers de la voirie. A la suite de l'étude métier réalisée, il convient d'ajuster le répertoire famille métiers emplois et de tirer les conséquences des évolutions de ce répertoire sur le référentiel indemnitaire emploi.

Ainsi, il est proposé, à compter du 1^{er} novembre 2020 :

- a) de créer un emploi de « maçon.e voirie réseaux divers » en lieu et place des emplois de « maçons paveurs » et de « agent de maintenance voirie » (108 postes). Cet emploi sera positionné au niveau Régime Indemnitaire Emploi C hétérogène 140,84€ en lieu et place du positionnement RIE B des anciens emplois (97,16€). En effet, l'étude métier fait apparaître l'inclusion de la sujétion conduite d'engins dans la fiche de poste de ces métiers ainsi qu'une dangerosité et pénibilité accrues par rapport à l'étude référentiel emploi de 2013
- b) de positionner les emplois « agent.e de maintenance voirie verte » (4 postes), « agent.e de signalisation » (53 postes) et « métallier.ière de mobilier urbain » (7 postes) au RIE C hétérogène (140,84€) pour les mêmes raisons
- c) l'emploi de « peintre voirie » (2 postes) est supprimé pour intégrer l'emploi « agent.e de signalisation »
- d) Pour ces métiers, la sujétion « conduite d'engins spéciaux » est désormais intégrée de manière permanente au RI emploi. Ces métiers ne peuvent donc plus ouvrir droit au RI sujétion conduite d'engins.
- e) Les « agent.e.s spécialisés de logistique » (6 postes) sont quant à eux maintenus au niveau B comme actuellement

2. La prime de certification

La certification qualité (ISO 9001) est en cours d'élaboration en partant de l'expérience accumulée notamment sur le nettoyage, tout en se concentrant sur les spécificités du service public de la voirie. Compte-tenu du niveau d'engagement de la démarche et dans l'attente de l'obtention de la certification, une prime intermédiaire, correspondant à 50% du montant de la prime de certification a été créée dès janvier 2020 pour versement aux agents d'exploitation de la voie publique. Cette indemnité sera versée selon les mêmes modalités que la prime de certification, soit mensuellement (11 mois sur 12) en fonction de la présence effective et jusqu'à l'obtention de la certification.

Il a été décidé d'élargir le périmètre d'attribution de la demi-prime de certification aux emplois suivants:

- Agent.e spécialisé de logistique : 6 postes
- 2 postes de peintre qui intègrent l'emploi agent.e de signalisation
- Métallier.ière de mobilier urbain : 7 postes

III – PRIME EXCEPTIONNELLE PENDANT LA PERIODE COVID - COMPLEMENT

La ville de Nantes, son CCAS et Nantes Métropole ont délibéré respectivement les 15 juillet, 24 juin et 17 juillet derniers sur la base de la parution des décrets n°2020-570 du 14 mai 2020 et n°2020-711 du 12 juin 2020 pour permettre le versement d'une prime exceptionnelle dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire covid-19 déclaré.

La présente délibération propose d'élargir le périmètre d'attribution de la prime définie dans les délibérations indiquées supra, face à trois situations.

En premier lieu, après analyse complémentaire du décret n°2020-711 du 12 juin 2020, le personnel identifié en mobilisation PCA ayant contribué à la continuité des portages de repas au domicile des personnes âgées est éligible à ce décret, au même titre que les EHPAD, résidences autonomie et établissement Agnès Varda. A ce titre, il est proposé de majorer la prime à hauteur de celle en vigueur pour les autres établissements (30 € par jour).

En second lieu, toujours à la lecture du décret n°2020-711 du 12 juin 2020, celui-ci prévoit que la prime ne soit pas défalquée des jours d'absence liés à la COVID-19. En l'espèce, certains agents planifiés pour travailler au sein des EHPAD, résidences autonomie, Agnès Varda ou pour le portage de repas ont pu être empêchés de travailler suite à leur mise en quatorzaine par le service de la médecine préventive professionnelle (MPP) pour cas contact. Il est donc proposé de leur maintenir, comme le prévoit le décret, le versement de la prime de 30€ pour les jours planifiés mais non réalisés du fait de la quatorzaine.

Enfin, tenant compte de l'investissement des représentants du personnel pendant la période de confinement et de leur mobilisation dans des conditions parfois très dégradées, il est proposé de verser une prime aux représentants du personnel permanents syndicaux ou déchargés à plus de 70% de leur activité ou/et mandaté-es CHSCT mobilisés en distanciel dans le cadre de la gestion de crise COVID-19 conformément au rapport du comité technique du 16 septembre dernier. Le montant journalier de cette prime s'établira à 15€ au titre de la mobilisation en distanciel.

Qu'il s'agisse des agents ou volontaires au portage de repas ou des représentants du personnel, les versements journaliers s'effectueront dans tous les cas dans le respect du plafond fixé à 1 000€, permettant l'exonération d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales. Cette prime PCA sera cumulable avec les indemnités habituellement versées liées aux fonctions (IFSE notamment) ainsi que d'autres éléments variables de paie (heures supplémentaires, astreintes, ...) versés sur la même période.

La prime exceptionnelle est exclusive et non reconductible.

IV - AUTORISATION SPÉCIALE D'ABSENCE EN CAS DE DÉCÈS D'UN ENFANT OU D'UNE PERSONNE À LA CHARGE EFFECTIVE ET PERMANENTE D'UN AGENT

La loi n°2020-692 du 8 juin 2020 portant dispositions visant à améliorer les droits des travailleurs et l'accompagnement des familles après le décès d'un enfant, crée une autorisation spéciale d'absence de droit pour les agents publics touchés par le décès d'un de leurs enfants. Les dispositions ci-après se substituent donc au régime précédemment applicable tel qu'initialement prévu dans le guide « autorisations spéciales d'absence ».

L'autorisation spéciale d'absence accordée dans le cas de décès d'un enfant est une autorisation de droit d'une durée de 5 jours ouvrables (pour les enfants âgés de plus de 25 ans).

Lorsque l'enfant est âgé de moins de 25 ans ou si la personne dont l'agent a la charge effective et permanente est également âgée de moins de 25 ans, alors la durée de l'absence est portée à 7 jours ouvrés. Dans ce dernier cas, les agents bénéficient également d'une autorisation spéciale d'absence complémentaire de 8 jours. En l'absence de précisions législatives, ces 8 jours seront décomptés en jours travaillés (et non calendaires).

Ils pourront être pris dans le délai d'un an à compter de la date du décès, et être fractionnés durant cette période d'un an. Les jours accordés sont proratisés à la quotité de temps de travail, et si les deux parents sont agents de la collectivité, l'ASA décès de l'enfant est accordée aux deux parents, sans proratisation aucune.

La loi n°2020-692 a également prévu que pour les agents publics, le jour de carence ne s'applique pas au premier congé de maladie intervenant pendant une période de treize semaines à compter du décès d'un enfant de l'agent âgé de moins de vingt-cinq ans ou d'une personne âgée de moins de vingt-cinq ans dont l'agent a la charge effective et permanente.

Enfin, La Loi N°2020-692 prévoit le remboursement de la rémunération de l'agent à l'employeur, Par la Caisse Nationale Des Allocations Familiales (Via La Caisse Des Dépôts Et Des Consignations), dans Les mêmes Conditions que la rémunération servie pendant le congé de paternité et d'accueil de l'enfant.

V - CRÉATION DE NOUVELLES AUTORISATIONS SPÉCIALES D'ABSENCE EN CAS DE FERMETURE DE CLASSES, D'ÉCOLES OU DE STRUCTURES D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Pour répondre aux mesures de fermetures de classes, d'écoles ou de structures d'accueil de la petite enfance liées à la crise sanitaire, Nantes Métropole propose de mettre en place à compter du 1^{er} septembre 2020, suivant en cela les instructions gouvernementales, un dispositif transitoire d'autorisation spéciale d'absence garde d'enfants COVID (ASA garde d'enfants COVID) sans plafond de nombre de jours ni proratisation au temps de travail pour les parents d'enfants de 16 ans ou moins (ou d'enfants de 18 ans atteints d'un handicap). Ce dispositif transitoire n'impacterait pas le plafond du nombre de jours ASA garde d'enfants malades. Il serait par contre d'application de droit commun pour l'ensemble du personnel titulaire et contractuel, et entraînerait un impact sur le régime indemnitaire (RI fonction, emploi, responsabilité) et les droits à titres de restauration. Aucun travail à distance ponctuel ou télétravail ne sera demandé aux agents en ASA pour garde d'enfants COVID.

Ce dispositif « ASA garde d'enfants COVID » sera également utilisé lorsque leurs enfants sont identifiés par l'Assurance Maladie comme étant cas-contact de personnes infectées et ne peuvent plus être scolarisés ou gardés par leur structure d'accueil habituelle.

Un seul des deux parents peut solliciter l'autorisation spéciale d'absence auprès de son employeur. En l'absence de pièces justificatives ou si celles-ci font apparaître une possibilité d'accueil ou de garde de l'enfant, l'ASA ne pourra pas être acceptée.

VI – REGULARISATION DU DISPOSITIF ASTREINTES MIS EN OEUVRE PENDANT LA PERIODE DE COVID

Le Conseil métropolitain en date du 16 décembre 2016 a approuvé les modalités d'organisation des astreintes et permanences au sein des services de Nantes Métropole en application du décret n°2015-415 du 14 avril 2015 relatif à l'indemnisation des astreintes et à la compensation ou à la rémunération des interventions aux ministères chargés du développement durable et du logement (*ministère de référence pour la filière technique*).

La période COVID-19 a nécessité l'ajustement de dispositifs astreintes existants ou la création d'astreintes supplémentaires initialement non prévues.

- Ajustement d'astreinte pour le pôle de proximité Nantes Ouest :

Chaque week-end, sur la base du volontariat, deux agents de nettoyage ont été placés en astreinte, du vendredi soir 16 h 30 au lundi matin 6h, durant 9 week-ends au cours de la période de confinement (du 28 mars 2020 au 11 mai 2020). En temps normal, des moyens mutualisés de nettoyage (avec le pôle Nantes Loire) assurent durant le week-end le nettoyage du centre-ville et notamment celui des marchés alimentaires. Pendant le confinement, ces missions de week-end ont été suspendues, du fait notamment de l'arrêt des marchés alimentaires. Toutefois, le contexte sanitaire et la nécessité de pouvoir maintenir une action rapide et ciblée sur la thématique du nettoyage a conduit le pôle Nantes Ouest à mettre en place un système d'astreinte pour être en capacité d'intervenir sur des problématiques urgentes de propreté liées au métier du nettoyage, sur son périmètre d'intervention .

- Création d'astreintes complémentaires pour le Pôle Maintenance et Ateliers (BATI) :

Ces besoins supplémentaires concernent le service maintenance générale, le secteur électricité du service maintenance technique ainsi que le service achats magasin de la Direction administrative et financière.

Concernant les services maintenance générale et maintenance technique secteur électricité (PMA), en fonctionnement habituel, à la fin de la journée d'activité des agents, le week-end et les jours fériés hors week-end, les activités de maintenance (hors chauffage), répondant à la nécessité de mise en sécurité des bâtiments et des personnes sont assurés par une société privée sous contrat pour les interventions de serrurerie, vitrerie, menuiserie et bardage, plomberie, d'électricité.

Au printemps 2020, devant les besoins urgents constatés lors de la crise sanitaire, suite à la mise en place des mesures nationales de confinement, la société de dépannage intervenant habituellement le soir, week-ends et jours fériés hors week-end ainsi que certaines entreprises du bâtiment intervenant en temps normal sur des activités de maintenance bâtiment ont interrompu leurs prestations pour le compte de la Collectivité et le relais a été pris par les agents du service maintenance.

Lors des différents Plans de Continuité d'Activités de la collectivité et l'ouverture maintenue d'établissements notamment scolaires, le Département BATI a été amené à mettre en place en urgence une organisation interne permettant d'assurer les activités indispensables de dépannages et de mise en sécurité sur les bâtiments les soirs et week-ends pour des interventions tous corps d'état. En complément sur les jours fériés hors week-end, a été ouverte la plate-forme téléphonique d'appels «Urgences Bati» en travail à distance.

La présente délibération vise à régulariser les astreintes passées et à créer, pour l'avenir et en cas de sollicitation du pôle de protection des populations, des astreintes à même de répondre en urgence à la situation de crise observée.

Concernant le service achats magasin (direction administrative et financière) dans le cadre du protocole de déconfinement en vue de la reprise progressive de l'activité, afin de protéger la santé des agents ainsi que celle des citoyens-usagers, la Collectivité a dû assurer très vite la commande, le stockage et la distribution de fournitures anti-COVID (masques pour les agents, gel hydro-alcoolique, gants, plexiglas, etc.) pour son compte ainsi que pour le compte d'autres communes de la Métropole pour les masques « grand public». En lien avec la direction de la logistique, le service achats magasin du BATI a alors été mobilisé pour prendre en charge les livraisons et préparer le conditionnement pour les distributions.

Dans ce contexte très sensible de livraisons attendues d'urgence, les difficultés d'approvisionnement ont rendu impossible la connaissance précise des horaires de livraisons. Il a alors été décidé, durant les 15 jours précédents la reprise de l'activité au 11 mai, de mettre en place une personne d'astreinte le soir, afin d'être en mesure d'intervenir dans la demi-heure pour ouvrir le magasin et réceptionner les fournitures.

Pour cette même raison mais également du fait des volumes importants reçus à la dernière minute, afin d'assurer la réception, le tri et le rangement des colis le week-end précédant la reprise d'activité, il a été décidé d'ouvrir le magasin le week-end sur les horaires habituellement pratiqués en semaine.

Ces nouvelles organisations d'astreinte sont déclinées ci-après :

VII – PRISE EN CHARGE FINANCIERE DE L'ACHAT D'EQUIPEMENTS OU DE PRESTATIONS PERMETTANT LE MAINTIEN DANS L'EMPLOI D'AGENTS EN SITUATION DE HANDICAP

Le Fonds d'Insertion pour les Personnes Handicapées de la Fonction Publique (FIPHFP), créé par la loi du 11 février 2005, vise à favoriser l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Cet organisme aide financièrement l'employeur dans sa politique d'emploi, d'insertion et de réinsertion des personnes en situation de handicap ou aptes avec restriction. Des aides financières peuvent être reversées à l'employeur qui en fait la demande, à l'appui de justificatifs définis par le FIPHFP. Certaines aides peuvent être plafonnées, d'autres actions de compensation peuvent également ne pas faire l'objet d'une participation du FIPHFP.

Soucieuse de favoriser l'insertion et le maintien dans l'emploi des agents en situation de handicap ou aptes avec restriction, Nantes Métropole propose d'aider les agents concernés en prenant en charge financièrement tout ou partie de l'achat d'équipements ou des prestations permettant l'emploi ou le maintien dans l'emploi de l'agent, en complément du FIPHFP, à compter du 1^{er} janvier 2020.

Il est donc proposé d'acter cette aide financière permettant l'emploi ou le maintien dans l'emploi d'agents en situation de handicap.

M^{me} Bassal : « Merci, Madame la Présidente, cher(e) s collègues. Dans cette délibération, vous trouvez, en première partie, plusieurs ajustements des effectifs, à la fois dans le budget principal, dans le budget annexe assainissement, et dans le budget élimination et traitement des déchets. Au vu de l'heure, je ne vais pas rentrer dans le détail, cher(e) s collègues ; vous avez tous les éléments dans le tableau qui est en annexe I.

La deuxième partie de la délibération concerne le RIFSEEP. Comme vous le savez, suite aux lois MAR TAM et NOTRe, il a été acté le transfert de 54 agents du département vers la métropole, au service voirie. Ce transfert a été l'occasion, pour nous, de poursuivre le travail de l'étude métier voirie qui avait été engagé. Il convient donc aujourd'hui d'ajuster le régime indemnitaire emploi. Je ne vais pas rentrer dans le détail, qui est assez technique ; vous avez les éléments dans la délibération. Cette nouvelle modalité prendra effet au 1er novembre 2020.

Par ailleurs, une démarche de certification ISO9001 est en cours. Dans l'attente de cette certification, il est proposé une prime intermédiaire qui représente 50% de la prime de certification, soit 15€ par mois. La troisième partie de la délibération concerne la prime exceptionnelle accordée aux agents dans le cadre du plan de continuité de l'activité, suite au décret du 12 juin 2020. Il est proposé que le personnel qui a contribué à la continuité des portages de repas aux domiciles des personnes âgées puisse bénéficier du même montant, au même titre que les agents des EHPAD, soit 30€ par jour travaillé. Ce même décret prévoit que pour les agents des EHPAD, des résidences autonomie, des portages de repas, et de l'établissement Agnès Varda qui se trouvent sur Nantes, qui auraient été empêchés de travailler, car mis en quarantaine pour suspicion de cas contact par la médecine préventive professionnelle, l'on maintienne le versement de la prime de 30€, quand les jours étaient planifiés.

Enfin, au regard de l'investissement et de la mobilisation des représentants du personnel pendant la période de confinement, il est proposé de verser une prime de 15€ par jour, pour les représentants de personnel permanents ou déchargés à plus de 70% de leur activité, ainsi que pour les mandatés CHSCT qui ont été mobilisés durant la période. Ces primes exceptionnelles sont plafonnées à hauteur de 1000 €.

La quatrième partie de la délibération concerne une autorisation spéciale d'absence pour les agents touchés malheureusement par le décès d'un enfant. Cette autorisation créée par la loi du 8 juin 2020 s'ajoute à l'autorisation spéciale complémentaire déjà accordée par nos collectivités. Vous avez l'ensemble du détail dans la délibération.

La cinquième partie concerne la création d'une ASA (une autorisation spéciale d'absence garde d'enfant). Cette nouvelle ASA doit permettre à nos agents qui sont confrontés, dans le cadre de la crise sanitaire, à la fermeture de classes, d'écoles ou de la structure petite enfance, de pouvoir garder leurs enfants à domicile. Cette nouvelle mesure s'applique également quand les enfants sont identifiés comme cas contacts. Cette mesure n'est pas limitée en nombre de jours.

Il convient également, dans cette délibération, d'ajuster le dispositif d'astreinte qui a eu lieu pendant la période du Covid, pour deux Directions. La première, c'est le pôle de proximité Nantes ouest, qui a organisé, pendant la période de confinement, une astreinte pour intervenir sur les problématiques urgentes de proximité. Et la deuxième Direction concernée, c'est la Direction du bâti, qui dans la période de confinement que nous avons vécue, a mis en place une organisation et a mobilisé nos agents pour assurer les missions de dépannage, de mise en sécurité de nos bâtiments publics, le soir et le week-end, car la société privée ne pouvait l'assurer. C'est aussi cela, le service public : de la souplesse, de l'agilité, de l'efficacité. Un grand merci à eux. Cette même Direction a géré, dans le cadre de la reprise progressive de l'activité, la distribution de masques, de gel hydroalcoolique, les gants, les plexiglas, à la fois pour Nantes Métropole, mais aussi pour d'autres communes ; il a donc été mis en place une astreinte le soir et le week-end. Cela, cher(e) s collègues, concernait les mesures liées à la crise sanitaire que nous vivons.

Pour finir, comme vous le savez, dans notre politique de Ressources humaines, nous avons à cœur d'accompagner au mieux à la fois l'insertion, mais aussi le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap. C'est pour cette raison qu'il vous est proposé d'acter le principe d'une aide financière en complément du fonds d'insertion pour les personnes handicapées de la fonction publique, pour les agents qui sont concernés, pour prendre en charge l'achat d'équipements pour le maintien de l'emploi.

Voilà cette délibération, mes cher(e) s collègues. Il vous est donc demandé de l'approuver.

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

et 10 abstentions

1. approuve l'adaptation du tableau des emplois permanents (annexe 1),
2. approuve la modification de l'annexe 6.5 référentiel indemnitaire emploi de la délibération-cadre portant architecture du régime indemnitaire lié aux fonctions, sujétions, expertise et engagement professionnel (RIFSEEP) pour tenir compte de l'évolution des métiers de la voirie et l'extension du périmètre d'attribution de la prime de certification intermédiaire à trois nouveaux emplois de la voirie (annexe2).
3. approuve l'élargissement du périmètre d'attribution de la prime exceptionnelle pendant la période COVID,
4. approuve la création d'une autorisation spéciale d'absence pour les agents publics touchés par le décès d'un de leurs enfants (ou personne âgée de moins de 25 ans dont ils ont la charge effective et permanente) en application de la loi n°2020-692 du 08 juin 2020,
5. approuve la création de l'ASA garde d'enfants COVID à compter du 1er septembre 2020, suivant en cela les prescriptions gouvernementales, en cas de fermeture de classes, d'écoles, ou de structures d'accueil, ainsi que pour les parents dont un ou plusieurs enfants est identifié par l'assurance maladie comme cas contact.
6. approuve l'ajustement du dispositif astreinte pour le pôle Nantes Ouest et la création d'une astreinte complémentaire et ses modalités pour le pôle maintenance ateliers de la direction du Bâti qui sera activée à chaque fois en cas d'urgence définie par le Pôle Protection des populations,
7. approuve la prise en charge financière, par Nantes Métropole, de tout ou partie de l'achat d'équipements ou des prestations permettant l'emploi ou le maintien dans l'emploi d'agents en situation de handicap
8. précise que les crédits correspondants sont inscrits au budget,
9. autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Abstentions :

M. Rodolphe AMAILLAND, M. François BRILLAUD DELAUJARDIERE, Mme Véronique DUBETTIER-GRENIER (Représentée), Mme Marie-Cécile GESSANT(Représentée), Mme Sandra IMPERIALE, Mme Juliette LE COULM, M. François LE MABEC, Mme Stéphanie PAITIER (Représentée), Alain VEY (Représenté), M. François VOUZELLAUD (Représenté)

Tableau des emplois permanents

LISTE DES EMPLOIS	EMPLOIS au 17 juillet 2020	DÉLIBÉRÉ DU CONSEIL METROPOLITAIN DU 16 OCTOBRE 2020				EMPLOIS au 16 octobre 2020	PREVISIONS DE SUPPRESSION	EFFECTIF PREVISIONNEL (en tenant compte des prévisions de suppression)
		SUPPRESSIONS APRES AVIS DU CT	CREATIONS	CREATIONS SUITE A SERVICES COMMUNS NM et les communes	CREATIONS SUITE A SERVICES COMMUNS NM et Ville de Nantes			
EMPLOIS FONCTIONNELS DE DIRECTION								
Directeur général des Services	1					1		1
Directeur général adjoint des services	10					10		10
Directeur général des Services Techniques	1					1		1
Sous total (1)	12	0	0	0	0	12	0	12
FILIERE ADMINISTRATIVE								
Administrateur	29	-1				28		28
Attaché	415	-2	6		2	421		421
Rédacteur	320				1	321	-2	319
Adjoint administratif	580	-2	1			579		579
Sous total (2)	1344	-5	7	0	3	1349	-2	1347
FILIERE TECHNIQUE								
Ingénieur en chef	39	-2				37	-1	36
Ingénieur	387	-2				385	-5	380
Technicien	546	-7	2		3	544	-2	542
Agent de maîtrise	264	-4	2		1	263	-3	260
Adjoint technique	1415	-3	2			1414	-4	1410
Sous total (3)	2651	-18	6	0	4	2643	-15	2628
FILIERE MEDICO - SOCIALE								
SECTEUR MEDICO - SOCIAL								
Médecin	5					5		5
Infirmier	1					1		1
Psychologue	3					3		3
Sous total (4)	9	0	0	0	0	9	0	9
SECTEUR MEDICO TECHNIQUE								
Technicien paramédical	1					1		1
Sous total (5)	1	0	0	0	0	1	0	1
SECTEUR SOCIAL								
Assistant socio-éducatif	5					5		5
Sous total (6)	5	0	0	0	0	5	0	5
FILIERE CULTURELLE								
Conservateur du patrimoine	11		1			12		12
Attaché de conservation du patrimoine	22					22	-1	21
Bibliothécaire	0					0		0
Assistant de conservation du patrimoine	40					40		40
Adjoint territorial du patrimoine	49	-1				48	-1	47
Sous total (7)	122	-1	1	0	0	122	-2	120
FILIERE ANIMATION								
Animateur territorial	1					1		1
Adjoint territorial d'animation	1					1		1
Sous total (8)	2	0	0	0	0	2	0	2
FILIERE POLICE								
Chef de service de police	1					1		1
Agent de police	31					31		31
Sous total (9)	32	0	0	0	0	32	0	32
TOTAL GENERAL	4178	-24	14	0	7	4175	-19	4156

M. Bolo présente les dossiers suivants :

DG
Ressources
Département du BATI
Pôle Patrimoine B

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

36 – Patrimoine immobilier - Missions d'assistance techniques, fournitures installation et maintenance de la signalétique et équipements pour la mise en accessibilité des bâtiments et sites

Exposé

Missions d'assistance économiques, techniques et financières pour les opérations de travaux de gros entretien et de rénovation – Groupement de commandes entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS - Lancement d'un appel d'offres ouvert

L'accord-cadre à bons de commande relatif aux missions d'assistance économiques, techniques et financières pour les opérations de travaux de gros entretien et de rénovation dans les propriétés de la Ville de Nantes, de Nantes Métropole et du CCAS arrive à échéance le 30 mai 2021. Il convient de procéder à son renouvellement, étant précisé que cet accord-cadre entre dans le champ d'application du groupement de commandes entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS, dont la Ville est le coordonnateur.

Ces prestations consistent à confier des missions de prestations intellectuelles pour des opérations de réhabilitation, de rénovation, d'entretien et de mise aux normes à des bureaux d'études pluridisciplinaires, ayant des compétences architecturales, haute qualité environnementale (HQE), fluide, économie de la construction, structure béton, acoustique,...

La consultation comprend 5 lots distincts :

Allotissement	Désignation
1	Mission d'assistance pour les bâtiments à caractère patrimonial (culturels, administratifs et divers)
2	Mission d'assistance pour les bâtiments sportifs, culturels, administratifs, CCAS, de services et divers (hors bâtiments à caractère patrimonial)
3	Mission d'assistance pour les études techniques relatives aux piscines
4	Mission d'assistance pour les études techniques tous bâtiments
5	Mission d'assistance pour les opérations de démolition, de mise en œuvre des procédures de péril d'immeuble, de sécurité des parties communes, et d'insalubrité

Ces lots prendront la forme d'accord-cadre multi-attributaires avec émission de bons commandes pour les lots 1, 2 et 4 et d'accord-cadre mono-attributaire avec émission de bons de commande pour les lots 3 et 5.

Ils seront conclus pour une durée ferme de 4 années à compter de la notification et seront dénués de seuils minimum et maximum en raison de l'impossibilité à quantifier les besoins d'une année sur l'autre.

Pour information, les dépenses annuelles estimatives pour Nantes Métropole s'élèvent à 700000 € HT.

Conformément aux articles R2124-2 et R2162-1 à R2162-5 du Code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la réalisation de ces prestations.

Les dépenses correspondantes seront prélevées sur les crédits des opérations concernées.

Missions de contrôles et assistances techniques sur le patrimoine immobilier – Groupement de commandes entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS - Lancement d'un appel d'offres ouvert

Les marchés relatifs au contrôle et à l'assistance technique sur le patrimoine immobilier de la Ville de Nantes, de Nantes Métropole et du CCAS, vont arriver à échéance le 21 mai 2021. Il convient de procéder à leur renouvellement, étant précisé que ces marchés entrent dans le champ d'application du groupement de commandes entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS, dont la Ville est le coordonnateur.

Considérant que ces prestations concernent l'intervention de contrôleurs techniques pour contribuer à la prévention des aléas techniques susceptibles d'être rencontrés dans la réalisation des ouvrages, et réaliser différentes missions, telles que : l'assistance technique, la gestion de la qualité, les diagnostics dans divers domaines, la prévention de risques professionnels.

La consultation comprend 4 lots distincts :

Allotissement	Désignation
1	Groupes scolaires du 1 ^{er} degré
2	Secteur culture, patrimoine, bâtiments de service (administratifs et techniques)
3	Secteur jeunesse, petite enfance, associatif, santé publique et CCAS
4	Secteur sports et divers

Ces lots feront l'objet d'accords-cadres mono-attributaires à bons de commandes. Ils seront conclus pour une durée ferme de 4 années à compter de la notification, sans seuil minimum ni maximum en raison de l'impossibilité à quantifier les besoins d'une année sur l'autre.

Pour information, les dépenses annuelles estimatives pour Nantes Métropole s'élèvent à 180 000 € HT.

Conformément aux articles R2124-2 et R2162-1 à R2162-5 du Code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la réalisation de ces prestations.

Les dépenses correspondantes seront prélevées sur les crédits des opérations concernées.

Fourniture, installation et maintenance de la signalétique et d'équipements pour la mise en accessibilité des bâtiments et sites du patrimoine de Nantes Métropole, de la Ville de Nantes et du CCAS - Lancement d'un appel d'offres ouvert

Les marchés relatifs à la fourniture, l'installation et la maintenance de la signalétique et équipements pour la mise en accessibilité arrivent à échéance le 03 mai 2021. Il convient de procéder à leur renouvellement, étant précisé que ces marchés entrent dans le champ d'application du groupement de commandes entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS, dont la Ville est le coordonnateur.

Cet accord-cadre permet la mise en place de signalétique et d'équipements pour la mise en accessibilité dans tous les sites du patrimoine Nantes Métropole, Ville de Nantes et CCAS.

Les sites concernés demeurent ceux référencés dans l'agenda d'accessibilité mais il peut s'agir également de sites neufs, de sites faisant l'objet de rénovation ou en réponse à des demandes ponctuelles.

La consultation est décomposée en 6 lots distincts :

Allotissement	Désignation
1	Signalétique d'identification, extérieure et intérieure de l'ensemble des bâtiments de la Ville de Nantes, de Nantes Métropole et du CCAS de Nantes
2	Sécurisation des escaliers, bandes de guidage, lignes séparatrices, marquage extérieur
3	Boucle d'induction magnétique et équipements associés
4	Balise sonore
5	Système de guidage d'intérieur
6	Assistance à ouverture de portes

Ces lots seront traités par marchés séparés et prendront la forme d'accords-cadres à bon de commande mono-attributaire.

L'accord-cadre sera conclu à l'issue de cette consultation pour une durée ferme de 4 années à compter de sa notification.

Pour Nantes Métropole et la Ville de Nantes, l'accord-cadre est dénué de montants minimum et maximum en raison de l'impossibilité à quantifier les besoins d'une année sur l'autre. Pour le CCAS, il est fixé aucun seuil minimum et un seuil maximum de 214 000 € HT.

Pour information, les dépenses annuelles estimatives s'élèvent à 90 000 € HT tous lots confondus, décomposées comme suit :

- Dépenses estimatives pour Nantes Métropole : 10 000 € HT
- Dépenses estimatives pour la Ville de Nantes et le CCAS : 80 000 € HT

Conformément aux articles R2124-2 et R2162-1 à R2162-5 du Code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la réalisation de ces prestations.

Les dépenses correspondantes seront prélevées sur les crédits des opérations concernées.

M. Bolo : « Il s'agit de vous demander d'autoriser l'ouverture de trois appels d'offres ouverts pour la conclusion d'accords-cadres, pour tout ce qui fait le quotidien et l'annuel de notre patrimoine immobilier, y compris les questions de signalétique et d'accessibilité. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - autorise le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la conclusion d'un accord-cadre relatif à la réalisation de missions d'assistance économiques, techniques et financières pour les opérations de travaux de gros entretien et de rénovation sur le patrimoine immobilier du groupement de commandes, entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS,

2 - autorise le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la conclusion d'un accord-cadre relatif à la réalisation de missions de contrôles et assistances techniques sur le patrimoine immobilier du groupement de commandes entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS,

3 - autorise le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la conclusion d'un accord-cadre relatif à la fourniture, l'installation et la maintenance de la signalétique et des équipements pour la mise en accessibilité des bâtiments et des sites du patrimoine immobilier du groupement de commandes, entre la Ville de Nantes, Nantes Métropole et le CCAS,

4 - autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur, notamment à signer les accords-cadres et à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

37 - Acquisition par cartes accréditives de carburants, de gaz pour véhicules et de services associés, pour les véhicules de la ville de Nantes, du CCAS de Nantes et de Nantes Métropole – lancement d'un appel d'offres ouvert

Exposé

Les véhicules de Nantes Métropole, de la Ville de Nantes et du CCAS de la Ville de Nantes sont approvisionnés en carburants, gaz pour véhicules, soit dans les stations-service gérées par Nantes Métropole et par le Service départemental d'incendie et de secours de Loire Atlantique, soit dans les stations-service privées, au moyen de cartes accréditives qui leur sont affectées, le contrôle reposant sur la vérification entre le numéro d'immatriculation indiqué sur la carte et celui du véhicule, ainsi que sur l'analyse des consommations moyennes des véhicules.

L'accord-cadre dont dispose actuellement Nantes Métropole arrivera à échéance le 6 mars 2021. C'est pourquoi il convient de lancer une nouvelle consultation.

Le marché ainsi conclu pour une durée de quatre ans ferme sera multi-attributaire afin d'assurer sur le territoire métropolitain une proximité d'approvisionnement aux services utilisateurs. Il comportera un seuil minimum de commande de 1 200 000 € HT mais aucun seuil maximum de commandes.

L'estimation des dépenses sur la durée totale du marché, basée sur celles des 3 dernières années, s'élève pour Nantes Métropole à 2 400 000 € HT, dont 5 % environ font l'objet d'une refacturation à la Ville de Nantes et au Centre communal d'action sociale de Nantes.

L'organisation économique et l'offre commerciale de ce secteur d'activité permettant l'accès à un approvisionnement multi-enseigne et multi-produit d'une part et la volonté de ne pas multiplier le nombre de cartes accréditives distribuées aux services utilisateurs d'autre part, justifient le recours à un accord-cadre global.

Conformément articles R2162-1 à R2162-14 et R2161-2 à R2161-5 du Code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'un appel d'offres ouvert pour l'acquisition de ces fournitures.

Les crédits correspondants seront prévus au budget 2020, chapitre 011, opération n° 784 libellé « carburants »

M. Bolo : « Nous avons régulièrement à acheter du gaz pour nos véhicules, et pour les services associés, et cela doit se faire également dans des stations-service privées, au moyen de cartes accréditives. Il s'agit donc d'un appel d'offres pour renouveler le marché relatif à ces cartes accréditives. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - autorise le lancement d'un appel d'offres ouvert pour la conclusion d'un marché relatif à l'acquisition PAR CARTES ACCRÉDITIVES de carburants, de gaz pour véhicules et de services associés, pour les véhicules de la Ville de Nantes, du CCAS de Nantes et de Nantes Métropole.

2 – autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur par le Code de la commande publique, notamment à signer le marché, et à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Trichet présente les dossiers suivants :

Direction générale ressources
Département des ressources numériques

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

38 - Tierce maintenance applicative, infogérance et hébergement de la fabrique à sites pour les besoins du groupement de commandes informatiques (Nantes Métropole, Ville de Nantes et CCAS) – Lancement d’une procédure avec négociation

Exposé

Nantes Métropole et la Ville de Nantes ont créé et mis à disposition en 2010 la plate-forme « usine à sites » qui centralise l’hébergement et la gestion de sites institutionnels alimentés par les directions métiers afin de partager avec les internautes métropolitains et nantais les informations de la métropole et de la ville : événements, films, équipements, etc.

L’usine à sites héberge notamment les sites suivants :

- Portail commun Ville de Nantes et Nantes métropole
- PLUm
- Bibliothèque Municipale de Nantes
- Musée Jules Verne
- Conservatoire de Nantes
- Maison de la tranquillité publique
- Le chronographe
- Musée d’arts de Nantes
- Nantes entreprises dans ma poche
- Muséum d’Histoire Naturelle
- Nantes Patrimonia

Il convient de renouveler l’offre de services pour répondre au mieux aux exigences des directions métiers en proposant un dispositif modernisé (architecture, composants logiciels). Ainsi, une nouvelle plateforme aura pour vocation de délivrer un service de meilleure qualité à disposition des usagers (disponibilité, robustesse aux pannes, ...).

La présente consultation porte sur la mise en œuvre d’une nouvelle plateforme, une « fabrique à sites », qui reposerait sur un nouveau socle technique moderne, robuste et largement répandu. Le périmètre a minima couvrira la mise en œuvre des plate-formes et la tierce maintenance applicative associée. Il pourra s’élargir, en fonction d’études complémentaires, aux prestations d’infogérance et d’hébergement de la fabrique à sites.

Les prestations attendues dans le cadre de cette consultation sur son périmètre élargi sont les suivantes :

- l’initialisation de la prestation, comprenant notamment la mise en œuvre des plateformes,
- le maintien en conditions opérationnelles, intégrant la maintenance corrective, préventive, adaptative et réglementaire,
- la maintenance évolutive (création de sites, ajout et/ou modification de composants pour les sites existants),
- la fourniture des licences nécessaires,
- l’hébergement et infogérance de la plateforme « Fabrique à sites »,
- la réversibilité sortante et le transfert vers une autre personne morale le cas échéant.

Pour répondre à ces objectifs, il est proposé de lancer une consultation. La nature homogène des fournitures concernées et des prestations à réaliser justifie le recours à un marché global.

A l’issue de cette consultation, il sera conclu un accord-cadre mono-attributaire pour partie à prix forfaitaire pour la mise en œuvre de la solution et pour partie à prix unitaires bons de commande pour les autres prestations dans les limites suivantes :

- Sans montant minimum ni montant maximum pour Nantes Métropole (estimation : 4 000 000 € HT) ;

- Sans montant minimum et avec un montant maximum de 990 000 € HT pour la Ville de Nantes ;
- Sans montant minimum et avec un montant maximum de 200 000 € HT pour le CCAS.

Nantes Métropole est le coordonnateur du groupement de commandes informatiques.

Ces montants s'apprécient sur la durée globale du marché qui s'étalerait sur 6 années afin de tenir compte de la phase de réversibilité entrante et de la migration éventuelle des sites vers un nouvel hébergeur.

Conformément aux articles R2161-12 à R2161-20 du code de la commande publique, il convient de lancer une procédure avec négociation pour la réalisation de ces prestations dans la mesure où le besoin ne peut être satisfait sans adapter des solutions immédiatement disponibles.

Les crédits correspondants sont prévus :

- en investissement sur l'AP40 libellée Systèmes d'informations et communication - opération 2019-3301 libellée «Nouveaux projets numériques – mutualisé», opération 2018-3302 libellée «Entretien durable du patrimoine numérique - mutualisé», opération 2018-3402 libellée « Projets de proximité spécifiques » et opération 2018-3403 libellée « Entretien durable du patrimoine numérique - spécifique »
- en fonctionnement au chapitre 011 - opération n°3104 libellée « Maintenance - mutualisé »

M. Trichet : « Merci Madame la Présidente, cher(e) s collègues. Cette délibération s'inscrit dans le cadre de l'entretien durable du patrimoine numérique mutualisé. L'objectif consiste à pouvoir mettre en place une nouvelle plateforme – ce que l'on appelle une "usine à sites". Aujourd'hui, pour mettre en place nos différentes politiques publiques à l'échelle métropolitaine, nous avons différents sites web qui sont déve loppés, et des plateformes associées, pour ajouter du contenu à ces sites. J'en citerai quelques-uns: le portail commun ville de Nantes – Nantes Métropole, le PLUM, Le Musée Jules Verne, Le Chronographe, à Rezé, le Musée d'arts de Nantes, etc. Bref, tout un tas de sites qui rendent compte des actions des poli tiques publiques. Aujourd'hui, nous nous rendons compte que l'infrastructure logicielle qui est utilisée commence à s'essouffler, et qu'il convient de la moderniser et de passer sur une nouvelle architecture, de façon à avoir des fonctionnalités plus efficaces, à simplifier la mise à jour de ces sites, et bien évidemment à mutualiser à l'échelle métropolitaine.

Cette délibération vise donc à lancer une consultation à l'issue de laquelle un accord-cadre monoattribu taire sera conclu, pour mettre en place cette nouvelle usine à sites.

Nous vous demandons donc d'utiliser le lancement de cette procédure avec négociation. Forcément, cet investissement et son fonctionnement associé seront répartis sur l'ensemble du mandat. Merci, Madame la Présidente. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – autorise le lancement d'une procédure avec négociation pour la conclusion d'un accord-cadre mono-attributaire relatif à la tierce maintenance applicative, infogérance et hébergement de la fabrique à sites pour les besoins du groupement de commandes informatiques (Nantes Métropole, Ville de Nantes et CCAS) pour une durée de 6 ans.

2 – autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur, notamment à signer l'accord-cadre, et à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

39 - Acquisition et mise en œuvre d'une solution logicielle de gestion de la relation aux usagers afin de suivre les demandes et les réponses apportées pour les 5 canaux d'entrée (accueil physique, téléphone, courriers, internet, réseaux sociaux) – Lancement d'une procédure avec négociation

Exposé

Nantes Métropole et la Ville de Nantes ambitionnent de faire de Nantes une métropole de référence dans la qualité de la relation usagers. Pour y parvenir, une feuille de route a été élaborée, comportant six orientations stratégiques :

- S'engager résolument à simplifier et faciliter la relation aux usagers,
- Aller plus loin dans l'accompagnement des populations les plus fragiles,
- Faire de la relation usagers une compétence mieux reconnue au sein de la collectivité,
- Proposer une relation de qualité quel que soit le canal de contact utilisé,
- Innover, tester et expérimenter pour améliorer de façon continue la relation aux usagers,
- Cultiver une orientation qualité sur la relation usagers.

Parmi les différents projets à conduire, il y a celui de la mise en place d'un outil de gestion de la relation aux usagers afin de suivre les demandes usagers et les réponses apportées pour les 5 canaux d'entrée (accueil physique, téléphone, courriers, internet, réseaux sociaux).

Cet outil sera connecté aux outils de la collectivité (outils back-office métier, Comptes Nantes Métropole, outil de téléphonie, plateforme des e-services...).

Les fonctionnalités principales attendues sont :

- Traiter les demandes des usagers uniformément quel que soit le canal d'arrivée et assurer leur suivi lors de la transmission aux outils d'instruction métier;
- Suivre l'avancement de l'instruction des demandes par les agents habilités et donner accès à l'utilisateur au suivi de ses demandes en temps réel;
- Mettre en œuvre les outils décisionnels permettant un pilotage transversal de la qualité de la relation aux usagers.

Ce projet s'inscrit dans le strict respect du RGPD (Règlement général sur la protection des données) et de la charte métropolitaine de la donnée.

Pour répondre à ces objectifs, il est proposé de lancer une consultation. La nature homogène des fournitures concernées et des prestations à réaliser justifie le recours à un marché global.

A l'issue de la consultation, il sera conclu un accord-cadre mono-attributaire pour partie à prix forfaitaire pour la mise en œuvre de la solution et pour partie à bons de commande sans montant minimum et sans montant maximum pour les prestations de maintenance évolutive, d'assistance supplémentaire, de formation...

L'estimation globale du projet s'établit à environ 1 800 000 € HT en investissement, dont 1 300 000 € HT liés au projet gestion de la relation aux usagers et 500 000 € HT liés aux interfaces avec d'autres outils ainsi qu'à leurs évolutions. Les dépenses de fonctionnement sont estimées à 100 000 €HT/ an pour la gestion de la relation aux usagers.

Ces montants s'apprécient sur la durée globale du marché qui s'étalerait sur 5 années (environ 1 an pour la mise en œuvre de la solution et 4 ans pour la maintenance/évolution).

Conformément aux articles R2161-12 à R2161-20 du code de la commande publique, il vous est demandé d'autoriser le lancement d'une procédure avec négociation pour la réalisation de ces prestations dans la mesure où le besoin ne peut être satisfait sans adapter des solutions immédiatement disponibles.

Les crédits correspondants sont prévus :

- en investissement sur l'AP040 « Systèmes d'information et communications » - opération 2020/3980 « Gestion de la relation aux usagers » ;
- en fonctionnement au chapitre 011 - opération n°3104 libellée « Maintenance - mutualisé ».

M. Trichet : « Dans la même logique, toujours en début de mandat, nous souhaitons vraiment accélérer et innover sur cette relation à l'usager. Aujourd'hui, nous avons différents canaux qui permettent de continuer à prendre le pouls de nos concitoyens et de pouvoir répondre à toutes leurs attentes et leurs besoins. Ces canaux, vous les connaissez tous : l'accueil physique – que nous souhaitons préserver –, le téléphone, les courriers, internet, les réseaux sociaux. Suivant les politiques publiques, nous sommes sollicités et interpellés sur les réseaux sociaux. Il ne faut pas ignorer ce nouveau canal d'échanges et de relation avec nos citoyens.

C'est donc un chantier assez conséquent. Cela peut paraître technique, mais c'est vraiment un chantier qui s'inscrit dans une démarche d'amélioration et de simplification, d'écoute, d'accompagnement des populations les plus fragiles, et de mise en place d'une relation de qualité, puisque, quel que soit le canal à partir duquel nous sommes sollicités, quelle que soit la politique publique, nous souhaitons vraiment avoir un suivi personnalisé des demandes, et pouvoir assurer cette continuité de suivi des différents dossiers, lorsque quelqu'un a pris rendez-vous physiquement ou a envoyé un email.

Ce projet s'inscrit également dans le cadre de la Réglementation européenne sur la protection des données, ainsi que dans le cadre de la Charte métropolitaine de la donnée, que nous avons tous voté il y a un an, et sur laquelle nous reviendrons vous présenter un bilan dans quelques mois.

L'estimation globale de ce projet s'établit à environ 1800 000 € d'investissement. Nous vous demandons donc de lancer cette procédure avec négociation, pour conclure un accord-cadre.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Laurent Turquois. »

M. Turquois : « Madame la Présidente, juste une question ; ce dispositif concernera-t-il également les pôles de proximité, et les collectivités dépendantes de ces pôles seront-elles associées ? Bien évidemment, c'est toujours très important pour nous d'avoir connaissance des remarques qui sont portées à l'attention de la métropole et en particulier des pôles, et de pouvoir les suivre avec vous, conjointement, parce que nous y sommes souvent parties prenantes. Merci. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Francky Trichet. »

M. Trichet : « J'évoque aussi une dynamique que nous souhaitons vraiment mettre en place, sur la politique numérique de façon globale ; c'est cette dynamique des référents numériques par commune. Dans le mandat précédent, nous avons déjà engagé des chantiers de mutualisation et d'échanges sur le système d'information, que nous avons trouvé très efficaces, en termes de démarche. Donc, bien évidemment, cette délibération et ce dispositif – cette plateforme que l'on met en place –, nous souhaitons les engager en concertation, avec les différentes communes.

J'en profite aussi pour lancer un appel : je trouve que la démarche que nous avons mise en place avec les maires sur le suivi de l'infrastructure numérique est très efficace ; à l'échelle métropolitaine, sur le déploiement du très haut débit, nous arrivons à des résultats grâce à ces efforts collectifs, à ces échanges avec les opérateurs, en transparence, sur les calendriers. Nous devons faire la même chose s'agissant de la donnée. Je sais que vous êtes tous très sollicités, et vous me sollicitez sur le RGPD, sur la culture de la donnée : quelle est la réglementation autour de la donnée ? Nous avançons sur ces sujets-là, avec les équipes. Et je crois que sur ces sujets de mutualisation des systèmes d'information, nous avons du travail à faire ensemble ; c'est la trajectoire sur laquelle nous nous engageons, sur ce sujet-là et sur d'autres. La donnée est un sujet vraiment précieux. C'est un sujet d'avenir, et un sujet politique également. Il faut donc que nous débattions sur ces enjeux. Je suis convaincu que nous allons y arriver.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – autorise le lancement d'une procédure avec négociation pour la conclusion d'un accord-cadre mono-attributaire relatif à l'acquisition et la mise en œuvre d'une solution logicielle de gestion de la relation aux usagers afin de gérer la traçabilité de la demande usager et le suivi des réponses apportées pour les 5 canaux d'entrée (accueil physique, téléphone, courriers, internet, réseaux sociaux) pour 5 ans.

2 – autorise Madame la Présidente à exercer les missions confiées au pouvoir adjudicateur, notamment à signer les accords-cadres, et à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Roussel présente le dossier suivant :

Direction générale du développement économique et de l'attractivité internationale
Direction du développement économique

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

40 - Adhésion à l'association « Saint Seb Entreprises »

Exposé

Nantes Métropole est aujourd'hui membre de 9 réseaux d'entreprises territoriaux. A ce titre, elle accompagne ces structures dans les actions destinées aux entreprises.

Saint Seb Entreprises est constituée sous forme associative – Loi 1901. Créé en 1993, elle regroupe environ 70 entreprises, artisans, commerçants et professions libérales de Saint-Sébastien sur Loire et de ses communes limitrophes.

Son objet est de créer une dynamique locale et d'intensifier les relations inter-entreprises autour de valeurs qui les rassemblent, de mener des actions communes, d'informer et de défendre les intérêts de ses adhérents.

Par ailleurs, l'association accompagne les démarches engagées par la Métropole en faveur des entreprises sur différentes thématiques, telles que les réflexions et études menées sur le parc d'activités du Frêne Rond sur la période 2020-2021.

Dans une démarche d'harmonisation des relations entre Nantes Métropole et les clubs d'entreprises, il est proposé d'adhérer à Saint Seb Entreprises afin d'accompagner la structure dans le déploiement des actions destinées aux entreprises.

En devenant membre, Nantes Métropole, par l'action du pôle de proximité, pourra développer des partenariats avec l'association.

L'adhésion à l'association Saint Seb Entreprises, au titre de l'année 2021, s'élève à 220€.

Il est proposé d'approuver l'adhésion à l'association et de désigner un représentant pour siéger au sein de l'assemblée générale.

M. Roussel : « Madame la Présidente, mes cher(e) s collègues, il s'agit de l'adhésion à l'association "Saint Seb Entreprises", qui est constituée de 70 entreprises, d'artisans et de commerçants, et de professions libérales de Saint-Sébastien-sur-Loire, mais aussi de ses communes limitrophes. L'association accompagne les démarches engagées par la métropole en faveur des entreprises sur différentes thématiques, telles que les réflexions et études menées sur le parc d'activité du Frêne Rond, sur la période 2020-2021.

Dans une démarche d'harmonisation des relations entre Nantes Métropole et les clubs d'entreprises – puisque nous sommes déjà membres de 9 réseaux, il est proposé d'adhérer à Saint Seb Entreprises. L'adhésion s'élève à 220€.

M^{me} la Présidente : « Merci. Richard Thiriet. »

M. Thiriet : « Merci, Madame la Présidente, Monsieur le Vice-Président. Une adhésion à une association d'entreprise est un bon message. Je milite depuis des années pour l'arrêt des fonctionnements en silo et le rapprochement des mondes associatifs, politiques, des syndicats et des entreprises.

Ceci dit, cette délibération interroge nos modes de fonctionnement. Comment sont définis nos critères de choix ? Pourquoi Saint-Sébastien, et pourquoi 9 associations ? Cela ne couvre pas tout notre territoire. Plus largement, cette délibération interroge notre gouvernance. Pourquoi mettre au vote, au sein de notre conseil métropolitain une résolution qui porte sur un engagement de 220€, alors que dans la prochaine délibération, la 41, nous devons décider d'une délégation au bureau métropolitain de sommes mille fois plus élevées ? Pourquoi sommes-nous 97 à décider d'engager 220€, et pourquoi laissons-nous une autre instance, dans laquelle tous les élus ne siègent pas, prendre des décisions beaucoup plus impactantes sur notre quotidien, et sur les finances de la métropole ? Je ne suis pas certain que cela soit très lisible pour nos citoyens qui, nous l'avons tous rappelé, ont besoin d'être rassurés sur la transparence de nos modes de fonctionnement et de décision. Merci.»

M. Roussel : « Lorsque l'on adhère à une association, je crois que c'est du niveau du conseil métropolitain. C'est pour cela que, quels que soient les montants d'adhésion, cela relève de notre instance. Moi, j'ai cette délégation depuis le mois de juillet. Nous ferons le point global sur les relations que nous avons avec les associations d'entreprise, puisqu'effectivement, nous sommes membres de 9 réseaux. Je crois qu'il y a une trentaine de réseaux territoriaux sur l'agglomération. Nous ferons le point. Il y a aussi des réseaux qui ne souhaitent pas forcément que Nantes Métropole y adhère ; et ça, il faut évidemment le respecter. Je vous propose que nous puissions évoquer ce sujet dans une prochaine commission.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Cher(e)s collègues, d'un point de vue formel, strictement juridique, normalement nous devons voter à main levée pour le principe de l'adhésion, et nous devons voter à bulletin secret, en théorie, pour désigner le représentant de Nantes Métropole à l'assemblée générale. Il vous est proposé de désigner Fabrice Roussel. Certains demandent-ils un vote à bulletin secret, ou tous les membres de cette assemblée sont-ils d'accord pour que nous procédions à un vote unique, sans passer par le bulletin secret ? Y a-t-il une opposition à cette proposition de vote à main levée ? Pas d'opposition. Je mets donc aux voix la délibération qui pose à la fois le principe de l'adhésion et la désignation de Fabrice Roussel, premier Vice-Président en charge du développement économique, comme représentant de la métropole à l'assemblée générale.

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 – approuve l'adhésion à l'association Saint Seb Entreprises, pour l'année 2021 pour un montant de 220 €

2 – désigne Monsieur Fabrice ROUSSEL pour représenter Nantes Métropole au sein de l'assemblée générale de l'association

3 – autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Mme Rolland présente le dossier suivant :

Direction générale du Secrétariat général
Direction Vie des Assemblées

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

41 - Commission examen des subventions soumises au bureau – Désignations diverses

Exposé

Suite à l'installation du conseil métropolitain en juillet 2020, et à la démission de Madame Fanny Vincent, il convient de procéder à diverses désignations, au sein d'organismes internes et externes. Il est également proposé que le conseil métropolitain crée une commission chargée d'étudier les subventions soumises à l'approbation du bureau métropolitain.

I Commission chargée de l'examen des subventions soumises au bureau métropolitain

L'approbation des subventions inférieures à 300 000 € et des subventions supérieures à 200 000 € en matière d'habitat sont déléguées au bureau métropolitain.

Sont déléguées à la Présidente les subventions attribuées dans le cadre de dispositifs d'aides spécifiques dont le plafond et les conditions d'attribution ont été approuvés par délibération du conseil métropolitain (aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, à l'achat de composteur, à la promotion du compostage individuel et au broyage des végétaux, aides financières à la mise en conformité des raccordements d'assainissement collectif et d'assainissement non collectif).

A l'instar du mandat précédent, il est proposé de constituer une commission ad hoc chargée de l'examen des subventions soumises à l'approbation du bureau métropolitain.

La composition de cette commission respectera le principe de la représentation proportionnelle.

La commission sera réunie en amont du bureau pour examiner les subventions soumises au vote. Elle émettra, s'il y a lieu, des avis à la majorité des membres présents.

II Désignations de Madame Abbassia Hakem dans divers organismes

Suite à la démission de Madame Fanny Vincent de son mandat de conseillère métropolitaine, Madame Abbassia Hakem, candidate féminine suivante sur la liste métropolitaine, est amenée à la remplacer en tant que représentante de la commune de NANTES au sein du conseil métropolitain.

Il convient de procéder à la désignation de Mme Hakem au sein des commissions métropolitaines et de remplacer Mme Fanny Vincent en tant que titulaire au conseil d'administration du Collège Guist'hau à Nantes.

III Autres désignations

Il convient de procéder à la désignation :

- d'un titulaire et d'un suppléant supplémentaires au comité syndical du Pôle Métropolitain Loire Bretagne
- d'un représentant suppléant au comité syndical de l'Entente pour le Développement de l'Erdre Navigable et Naturelle
- d'un représentant à la commission de suivi de la contribution de vie étudiante et de campus de l'Université de Nantes
- d'un représentant supplémentaire à France Urbaine
- d'une personne qualifiée au conseil d'administration de Nantes Métropole Habitat
- d'un représentant titulaire et d'un suppléant au conseil d'administration du centre de gestion de la Loire-Atlantique
- d'un représentant titulaire et d'un représentant suppléant à Eurocities
- d'un représentant au centre culturel européen
- d'un représentant titulaire et d'un représentant à l'assemblée générale de la Maison de l'Europe
- de 2 représentants titulaires et 2 représentants suppléants au conseil d'administration de la Maison de l'Europe

La représentation de Nantes Métropole au sein de l'AURAN, de SMILE SMART GRIDS et de la SEMITAN doit être également modifiée.

Par ailleurs, il y a lieu de préciser le nom de la commission Enseignement supérieur et recherche, innovation, numérique, international, rayonnement (tourisme, sport, culture) en ajoutant Europe.

Enfin, il convient de procéder à la désignation de Marie-Annick Benâtre, Marlène Collineau, Thibaut Guiné et Pauline Langlois au sein des commissions permanentes du conseil métropolitain.

M^{me} la Présidente : La délibération 41 concerne les commissions d'examen des subventions qui sont soumises au bureau. Là aussi, je vous propose de ne pas revenir sur l'intégralité. Il y a eu des ajustements de certains libellés ; c'est le cas pour la modification du libellé de la commission « Enseignement supérieur, innovation, numérique, international, rayonnement (tourisme, sport, culture) et Europe », ainsi que la création d'une commission chargée de l'examen des subventions soumises au bureau métropolitain.

Là aussi, il y a deux parties dans cette délibération : le principe de l'ajustement de ces commissions, qui amène un vote simple, et la liste des candidats qui a été remise sur table. Je la rappelle. Les 9 membres de la commission subvention proposés sont : Pascal Bolo, Fabrice Roussel, Bertrand Affilé, Mahel Coppey, Pierre Quénéa, Nathalie Blin, Marie-Cécile Gessant, Sébastien Arrouet, Valérie Oppelt.

Il y a ensuite la désignation, au sein des commissions permanentes – je ne reviens pas dans le détail – et puis la désignation des représentants de Nantes Métropole dans différents conseils d'administration de collèges, et au Comité du pôle métropolitain Loire-Bretagne (puisque comme nous avons gagné des habitants, nous avons de fait un représentant de plus). Nous proposons, en titulaire, Jean-Sébastien Guitton, et en suppléante Marlène Collineau.

Pour le Comité syndical de l'entente pour le développement de l'Erdre navigable et naturel. Représentant suppléant : Thibaut Guiné.

C'est là que nous avons la demande qui avait été faite lors d'une dernière séance, de pouvoir avoir un siège pour la minorité des maires à France urbaine, sur laquelle j'avais donné mon accord de principe. Il y a donc la proposition du siège dédié à Rodolphe Amailland. Je crois vous avoir donné lecture des éléments principaux de cette délibération.

Là aussi, je propose un vote unique à main levée. Y a-t-il des oppositions à cette proposition? Non. Je mets donc aux voix la délibération. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - décide la création d'une commission ad hoc chargée de l'examen des subventions soumises au bureau métropolitain.

2 - décide de ne pas procéder au vote à bulletins secrets pour les désignations

3 - procède à la désignation des membres de la commission ad hoc chargée de l'examen des subventions soumises au bureau métropolitain :

- Pascal Bolo
- Fabrice Roussel
- Bertrand Affilé
- Mahel Coppey
- Pierre Quénéa
- Nathalie Blin
- Marie-Cécile Gessant
- Sébastien Arrouet
- Valérie Oppelt

3 - désigne les représentants de Nantes Métropole au sein des organismes suivants:

- Conseil d'administration du collège Gabriel Guist'hau à Nantes:
 - 1 titulaire : Bassem Asseh (à la place de Fanny Vincent)
 - 1 suppléant : Denis Talledec (à la place de Bassem Asseh)
- Comité syndical du Pôle métropolitain Loire Bretagne:
 - 1 titulaire au comité syndical : Jean-Sébastien Guitton
 - 1 suppléant au comité syndical : Marlène Collineau
- Comité syndical de l'Entente pour le Développement de l'Erdre Navigable et Naturelle: Thibault Guiné en tant que représentant suppléant
- Commission de suivi de la contribution de vie étudiante et de campus de l'Université de Nantes : Christophe Jouin
- France Urbaine : Rodolphe Amailland
- Conseil d'administration de Nantes Métropole Habitat: Catherine PIAU en tant que personne qualifiée

- Conseil d'administration du centre de gestion de la Loire-Atlantique:
 - 1 titulaire : Emmanuel Terrien
 - 1 suppléant : Patrick Grolier

- Eurocities :
 - 1 titulaire : Johanna Rolland
 - 1 suppléant : André Sobczak

- Centre culturel européen : André Sobczak
- Assemblée générale de la Maison de l'Europe:
 - 1 titulaire : André Sobczak
 - 1 suppléant : Julie Laernoès

- Conseil d'administration de la Maison de l'Europe:
 - 2 titulaires : André Sobczak et Franckie Trichet
 - 2 suppléants : Julie Laernoès et Fabrice Roussel

- Conseil d'administration de l'AURAN: André Salaün (à la place d'Alain Vey)

- Assemblée générale de la SEMITAN : Bertrand Affilé en tant que représentant titulaire (à la place de de Pascal Bolo)

- SMILE SMART GRIDS :
 - 1 titulaire : Tristan Riom (à la place de Louise Vialard)
 - 1 suppléant : Franckie Trichet

4 - précise le libellé de la commission « Enseignement supérieur et recherche, innovation, numérique, international, rayonnement (tourisme, sport, culture), Europe ».

5 - procède à la désignation de :

Marlène Collineau dans les commissions suivantes: Finances ; Solidarités, santé, longévité, dialogue citoyen

Thibaut Guiné dans les commissions suivantes: Mobilités ; Affaires générales

Pauline Langlois dans les commissions suivantes: Transition écologique, métropole nature et résilience; Enseignement supérieur et recherche, innovation, numérique, international, rayonnement (tourisme, sport, culture), Europe

Abbassia Hakem dans les commissions suivantes: Solidarités, santé, longévité, dialogue citoyen; Urbanisme, forme de la ville, habitat, politique de la ville, proximité

Marie-Annick Benâtre dans la commission suivante: Solidarités, santé, longévité, dialogue citoyen

Jocelyn Bureau ne siège plus à la Commission Transition écologique, métropole nature et résilience.

6 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Mme Laernoès présente le dossier suivant :

Direction Générale Transition Écologique Énergétique et Services Urbains
Direction Énergies Environnement Climat

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

42 - Avenant n° 3 au contrat de concession de distribution d'électricité partagé avec le SYDELA et La Baule-Escoublac

Exposé

Nantes Métropole, le Syndicat départemental d'énergie de la Loire-Atlantique (SYDELA) et la commune de La Baule-Escoublac exercent solidairement le rôle d'autorité organisatrice de la distribution publique d'énergie électrique sur un territoire regroupant :

- 21 des 24 communes membres de Nantes Métropole (toutes à l'exception de Nantes, Rezé et Indre, chacune objet d'un contrat spécifique);
- les communes membres du SYDELA;
- la commune de La Baule-Escoublac.

Un protocole associant ces trois collectivités expose les conditions d'exécution du contrat de concession de la distribution publique d'énergie électrique signé en 1994 entre le SYDELA, alors seule autorité pour le territoire concerné, et Électricité de France, auquel la société Enedis est venue aux droits à compter de 2007 pour la distribution d'électricité (tandis qu'EDF a conservé les activités de fourniture aux tarifs réglementés).

Ce contrat de concession doit faire l'objet d'un avenant pour modifier son périmètre géographique suite à deux regroupements de communes opérés en limite des départements de la Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire. Les modifications proposées, sans effet notable sur les conditions économiques du contrat, sont les suivantes :

- la commune du Fresne sur Loire en Loire-Atlantique ayant intégré la commune nouvelle d'Ingrandes-Le Fresne sur Loire dans le Maine-et-Loire, la partie du territoire correspondant à la commune déléguée du Fresne sur Loire sort du périmètre géographique contractuel ;
- la commune de Freigné dans le Maine-et-Loire ayant intégré la commune nouvelle des Vallons-de-l'Erdre en Loire-Atlantique, la partie du territoire correspondant à la commune déléguée de Freigné intègre le périmètre géographique contractuel.

Il est également proposé que l'avenant, objet de cette délibération, puisse prendre effet à compter du 31 décembre 2019 et coure jusqu'au terme de ce contrat de concession.

M^{me} Laernoès : « Il s'agit d'une délibération statutaire. Vous savez que nous avons un contrat partagé avec le SYDELA, sur les gestions des réseaux avec ENEDIS, qui concerne 21 communes sur la métropole et que l'on partage avec La Baule et d'autres communautés de communes du territoire, dont 2 ont changé de périmètre. L'une a été rattachée à une communauté de communes dans le 49, et sort donc du SYDELA. L'autre a été intégrée dans le 44; c'est pour cela que c'est une délibération simplement statutaire. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

- 1 - approuve l'avenant n°3 au contrat de concession de distribution d'électricité
- 2 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Mme Gouez présente le dossier suivant :

Direction Générale des services
Mission coopérations métropolitaines

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

43 – Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire – Rapport d'activités 2019

Exposé

Le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire traduit la volonté des cinq intercommunalités de Nantes Métropole, Saint-Nazaire Agglomération, Estuaire et Sillon, Erdre et Gesvres et du Pays de Blain, de renforcer leurs engagements dans une dynamique partenariale dans le cadre du schéma de cohérence territoriale approuvé en 2016, mais aussi dans des projets concrets. C'est le sens du programme de travail 2017-2020 adopté par chacune des intercommunalités, Nantes Métropole en particulier le 17 octobre 2016. Dans le cadre du mandat qui s'ouvre, un travail spécifique sera engagé par le Pôle pour définir les axes de son nouveau programme de travail, qui fera l'objet d'une prochaine délibération.

Sont développées dans la présente délibération les principales actions conduites par le Pôle en 2019, le rapport exhaustif étant joint en annexe.

Éléments clés du rapport d'activités

L'année 2019 du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire a été marquée par l'inauguration du parcours Belvédères sur l'Estuaire de la Loire en mai et le choix d'équipes pour la conduite d'opérations expérimentales d'habitat périurbain.

En prolongement de la **démarche « Eau et Paysages »** inscrite à son premier programme d'actions, le pôle métropolitain promeut un aménagement mesuré, ponctuel et cohérent des espaces naturels, permettant leur préservation et leur ouverture au public. Le projet a conduit à l'installation de 5 œuvres d'art, haltes-belvédères, visant à jalonner à terme un itinéraire vélo en rive droite de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire (en cours d'étude par le département de Loire Atlantique). Ces œuvres d'art permettent aux promeneurs de surplomber le paysage et de découvrir la richesse du patrimoine historique, naturel, et industrialo-portuaire propre à l'estuaire de la Loire. Ces sémaphores sont localisés sur les communes de Saint-Herblain, Couëron, Saint-Etienne-de-Montluc, Donges et Saint-Nazaire.

L'année 2019 a été une année clé pour la démarche de conduite d'opérations expérimentales d'habitat périurbain. Après une phase de travail programmatique et opérationnelle débutée en janvier 2019, chacun des duos porteurs de projet/architectes sélectionnés a proposé des projets innovants, avec l'appui des services techniques de chaque commune et intercommunalité, du Pôle métropolitain et de ses partenaires. Pour mémoire, le dispositif imaginé par le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire repose sur le principe « 1 site, 1 projet, 1 économie, 1 opérateur ». Il s'agit en effet :

- D'identifier un site périurbain dans chacun des EPCI du pôle métropolitain, parcelle de taille limitée, vouée à accueillir un projet d'habitat, à distance des pôles urbains majeurs mais au cœur de l'enveloppe urbaine des bourgs ;
- D'y associer un projet d'habitat, opération d'une vingtaine de logements vouée à tester différentes formes denses (logement individuel groupé, logement intermédiaire voire petit collectif « individualisé »), correspondant aux objectifs communs (économie d'espace, « vivre ensemble »...), spécifiés et augmentés des enjeux propres à chaque site (budget moyen des ménages cibles, intégration urbaine et paysagère, mutualisation de certains espaces/services, économie d'énergie, mixité sociale et générationnelle...) ;
- D'en assurer l'économie afin de favoriser la reproductibilité de l'opération, tout en assurant l'accessibilité des logements aux publics visés ;
- De faire appel à un opérateur, à travers une consultation dédiée à des groupements d'architectes/promoteurs, sur la base d'un cahier des charges collectivement élaboré et conforme aux exigences du projet.

Les sites d'expérimentation retenus en 2017 se situent sur les communes de Blain, Brains, Malville et Trignac.

Après son adoption en 2016, le **SCoT** poursuit sa mise en œuvre au travers des documents d'urbanisme, dont les procédures se sont, pour certaines, achevées en 2019 :

- Le PLUi métropolitain de Nantes métropole a été approuvé en avril 2019
- Le PLUi partiel de Cordemais – Le Temple de Bretagne – Saint-Etienne de Montluc a été approuvé en juillet 2019
- Le PLU de Lavau sur Loire a été approuvé en septembre 2019
- Le PLUi de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres a été approuvé en décembre 2019

Le SCoT sera amené à être modifié dans les mois à venir pour prendre en compte les évolutions demandées par la loi ELAN portant sur l'intégration désormais obligatoire d'un document d'artisanat et d'aménagement commercial et sur la définition de critères d'identification des villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés et la localisation dans les communes concernées par la loi littoral.

Le Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire a organisé le 10 juillet 2019 un **séminaire sur les coopérations** réunissant près de 80 techniciens provenant des cinq EPCI membres, des agences d'urbanisme et organismes associés. La présidente du Pôle métropolitain, Johanna Rolland, et les vices présidents étaient également présents pour introduire ce séminaire. Les directeurs généraux des services de chaque EPCI ont, quant à eux, conclu la journée, qui avait pour objectif de rassembler les équipes pour réfléchir collectivement aux enjeux majeurs auxquels le territoire sera confronté, et à la place du Pôle métropolitain dans l'écosystème des coopérations.

Rappel du programme de travail 2017 – 2020 adopté en 2016

Accompagnement opérationnel de projets urbains

1. Poursuite de la démarche « Eau et Paysages » : aménagement de six nouveaux espaces de promenade et animation des itinéraires cyclables sur le territoire métropolitain ;
2. Appel à projets sur la thématique de construction de logements en milieu périurbain ;
3. Projet d'activation de la façade littorale de la métropole, avec processus d'ingénierie partagée et un appel à concepteurs visant à concevoir un projet cohérent et respectueux de l'environnement ;

Développement économique

4. Diagnostics et actions de promotion visant à développer le télétravail et les espaces de coworking ;
5. Construction d'une vision partagée pour l'accueil des entreprises sur le territoire ;
6. Activation d'un observatoire logistique métropolitain ;
7. Définition d'un projet agricole permettant de valoriser les différentes filières et productions agricoles ;

Services et infrastructures de transports

8. Conception de schémas modes doux et actifs en accompagnement des communes et ou intercommunalités volontaires (plans vélos ; plans de déplacements piétons) ;
9. Définition et appui à la mise en œuvre d'expérimentations pour faciliter les trajets domicile-travail notamment sur les axes stratégiques en limitant le recours à la voiture individuelle (covoiturage, P+R, lignes de transports collectifs...) ;

Protection de l'environnement

10. Étude sur la gestion des flux à l'échelle métropolitaine ;
11. Actions coopératives en faveur de la transition énergétique et écologique (potentiel hydrolien fluvial, études de développement des énergies renouvelables ...).

Moyens financiers pour 2019

Conformément à ses statuts, le budget du pôle est financé par les participations de ses membres calculées à partir des besoins évalués au vu programme d'actions acté par les élus. Le montant de la participation de chaque intercommunalité est calculé en prenant en compte son poids de population dans le pôle et sa richesse fiscale.

Intercommunalité	Répartition	Participation 2019
Nantes Métropole	75,35%	787 066 €
Saint-Nazaire Agglomération	15,90%	166 083 €
CC. Erdre et Gesvres	3,98%	41 573 €
CC. Estuaire et Sillon	3,67 %	38 335 €
CC. Région de Blain	1,10%	11 490 €
Total	100 %	1 044 547 €

d'après comptes administratifs.

M^{me} Gouez : « Il s'agit d'adopter le rapport d'activité 2019 du Pôle métropolitain. Je voudrais commencer par vous informer du fait que nous avons installé le pôle hier, jeudi 15 octobre, et que nous avons défini une nouvelle gouvernance pour ce pôle, dans un format volontairement resserré, destiné à mobiliser davantage les élus, et prenant acte d'un certain degré de démobilité pendant le mandat passé. En contrepartie, et cela vous intéresse tous, la gouvernance a été repensée afin d'ouvrir les discussions du pôle à l'ensemble des élus intéressés à y contribuer. Cela signifiera par exemple que nous enverrons systématiquement les dossiers des conseils syndicaux à l'ensemble des conseillers communautaires.

Je vais dire deux mots de ce qu'est le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, pour les nouveaux élus. Je sais qu'il est tard, mais je crois qu'il est nécessaire de savoir de quoi l'on parle. Ce pôle est un syndicat mixte. Autrement dit, une structure de coopération intercommunale, qui regroupe les 5 EPCI que sont – en commençant par la plus petite – : la région de Blain, Estuaire et Sillon, Erdre et Gesvres, la CARENE et la métropole nantaise.

Dans sa première incarnation, ce pôle a été un syndicat mixte du SCOT, de 2003 à 2011, et une structure de coopération qui a d'abord permis aux 5 EPCI membres de définir ensemble les choix d'aménagement du grand territoire, en en préservant les particularités. Des particularités économiques (un territoire industriel, mais aussi agricole), urbanistiques – puisque l'on a deux grandes villes, et un polycentrisme marqué par une diversité de villes moyennes –, et environnementales, puisque ce territoire est marqué par une omniprésence de l'eau sous toutes ses formes, avec le grand fleuve qu'est la Loire, et une multitude de rivières, de ruisseaux, de lacs, de marais, et bien sûr la présence de l'océan Atlantique.

La seconde période nous concerne plus directement. Cette période a été initiée en 2012, avec la transformation du syndicat mixte du SCOT en Pôle métropolitain. Durant cette période, la coopération entre les EPCI a dépassé les simples enjeux d'aménagement concerté et le travail collectif autour des documents d'urbanisme qui sont mis en œuvre dans le cadre du SCOT. Moi, je découvre cela depuis mon retour en France, avec les 12 acronymes (PLUI, PLUM, et d'autres plus barbares, comme le SRADDET). Au-delà de cette mise en œuvre du SCOT, le pôle incarne donc l'ambition de ses collectivités membres d'aller au-delà du SCOT pour inscrire leur coopération dans une série d'actions concrètes qui ont du sens, du point de vue de la communauté d'intérêt et de destin qui lie entre elles les populations de ce territoire.

Le rapport d'activités que l'on nous invite à adopter reprend ces actions concrètes, tel qu'elles ont été conduites au cours de l'année 2019. Vous avez eu ce rapport d'activités ; je vais donc en faire une présentation très succincte. Je vous signale simplement que ce rapport d'activité présente également l'état d'avancement des divers documents d'urbanisme qui mettent en œuvre le SCOT et aussi la répartition des grandes masses budgétaires en 2019. Et cela nous intéresse aussi au premier chef, puisque Nantes Métropole est le principal financeur du pôle, à hauteur de 75%.

Les actions qui sont présentées dans ce rapport d'activités ont été définies dans le programme de travail 2017-2020, qui a été adopté par cette instance le 17 octobre 2016. Je n'en présenterai que 2. La première touche à la relation entre l'homme et son territoire ; une relation à la fois concrète et imaginaire. La seconde a trait à la question de l'habitat en milieu périurbain.

La première action est celle de la construction de 5 belvédères, conçus par l'artiste Vincent Mauger comme autant de jalons d'un itinéraire le long de la rive droite de la Loire. Là, nous avons une sorte de dialectique de l'enracinement par élévation, parce que ces belvédères sont le moyen très concret, pour ceux qui y montent, de surplomber le paysage, pour en saisir tant la richesse naturelle que pour embrasser l'histoire industrielle et portuaire de ce territoire de l'estuaire. C'est peut-être aussi le moyen de prendre un peu de hauteur, et de méditer sur la situation qui est la nôtre, en cette période de transition, et sur les évolutions et les perspectives de cette industrie portuaire.

Ces belvédères ont été construits dans le prolongement de la démarche “Eau et paysages”, qui a vu par ailleurs – et cela vous est également présenté dans le rapport –, l’installation d’une passerelle sur le lac de Savenay, et la construction d’une piste cyclable reliant les communes de Bouvron, Blain et Le Gâvre. Cela rappelle que toutes les routes ne mènent pas à la métropole, et que les territoires, au-delà de nos frontières, ont leur dynamique propre, et que cela est heureux.

La deuxième action que je voulais porter à votre attention, c’est la conduite d’opérations expérimentales d’habitat périurbain, c’est-à-dire dans un environnement où il est parfois très difficile pour les collectivités concernées d’attirer les aménageurs et les promoteurs immobiliers. Cette capacité d’expérimentation et d’innovation a une importance cruciale, je crois, dans un contexte où nous cherchons tous des solutions pour atteindre l’objectif commun de réduction de la consommation du foncier, qui a été fixé par le SCOT de 2016 à -35 % à l’échelle du pôle – l’ambition est supérieure pour ce qui nous concerne, en tant que métropole nantaise.

L’origine de cette démarche d’expérimentation autour de l’habitat périurbain trouve sa source dans l’Atelier des élus du Pôle, une structure qui a été reconduite hier, à la demande notamment des plus petits EPCI, qui cherchent des moyens de développer de l’habitat dense.

Je ne rentre pas dans les détails, mais je vous invite à aller à la page 13 du rapport d’activité, où vous verrez une présentation de 4 de ces projets. L’idée, c’était : un territoire, un projet, un architecte. Vous verrez par exemple les projets de Brains ou de Malville, qui sont assez intéressants. Celui de Malville, vu d’en haut, on dirait un peu une sorte de kolkhoze, mais c’est en fait une déclinaison autour du motif de la longère, avec une certaine inventivité dans l’usage des parties communes. Je vous laisse découvrir ces 4 projets.

En termes de perspectives, le pôle va bien sûr engager la définition de ses axes de travail dans le mandat qui s’ouvre. Quelques orientations ont déjà été partagées par l’Atelier des élus, en décembre 2019, qui soulignent la volonté de poursuivre les expérimentations, en les resserrant, de poursuivre également la mise en œuvre du SCOT, mais aussi de doter le pôle d’une capacité en matière de prospective territoriale.

Pour conclure, je me permets de souligner l’importance de cette fonction prospective. En effet, on voit bien comment, dans la conjoncture actuelle, il nous faudra agir en partant d’une analyse robuste, et même d’un exercice d’imagination politique autour des évolutions des équilibres singuliers de ce territoire de pôle, qui sont parfois des équilibres fragiles, parfois contradictoires, et nous interroger sur les mutations, voire les ruptures, qui sont précipitées par le réchauffement climatique, mais aussi par le vieillissement démographique et par les conséquences, plus immédiatement, de la crise sanitaire dont nous avons parlé en introduction de ce conseil.

Ce faisant, il nous faudra aussi – je le dis en tant que Vice-Présidente en charge de l’Alliance des territoires – continuer de nous interroger sur les échelles pertinentes de nos actions de coopération. Je salue les quelques mots qui ont été dits par Bertrand Affilé au début de la journée, sur le fait que le pôle n’est qu’un des périmètres de ces coopérations, et que Nantes Métropole doit garder une vision à 360 degrés. Il faut donc que nous réfléchissions à ces différentes échelles ; l’une d’entre elles étant probablement l’échelle de l’estuaire, dans ses deux rives, droite et gauche. Et puis, nous serons sans doute également amenés à réfléchir aux conditions de franchissement de cette frontière à la fois symbolique, culturelle, et très concrète qu’est la Loire.

Il reviendra à notre Assemblée, dans les mois qui viennent, de débattre des priorités du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, de fixer le cap des nouvelles actions de coopération, qui à l’échelle du pôle, peuvent contribuer à répondre aux besoins des habitants du territoire, à enrichir leur vie quotidienne, et aussi à assurer la condition d’une prospérité de notre environnement naturel.»

Le Conseil délibère et,

1 - prend acte du rapport d’activités 2019 du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire annexé à la présente délibération,

2 - autorise Madame la Présidente à prendre toutes les mesures nécessaires à l’exécution de la présente délibération.

Mme Beslier présente le dossier suivant :

Direction Générale Ressources
Direction de l'Immobilier

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

44 - Politique foncière et immobilière – Exercice 2019 – Bilan des acquisitions et cessions

Exposé

Dans le cadre des dispositions destinées à faciliter l'information du public, l'article L. 5211-37 du Code général des collectivités territoriales précise que les établissements publics de coopération intercommunale doivent délibérer, chaque année, sur le bilan de leurs acquisitions et cessions immobilières. Ce bilan retrace toutes les cessions ou acquisitions décidées au cours de l'année 2019, que celles-ci se soient ou non réalisées. Ce bilan doit être annexé au compte administratif pour l'année 2019; toutefois compte tenu des conditions particulières n'ayant pas permis de préparer ce bilan dans de bonnes conditions en raison de la crise sanitaire, cette délibération est exceptionnellement proposée à cette instance du 16 octobre 2020.

L'activité foncière et immobilière répond à un double objectif: mettre en œuvre les politiques foncières et immobilières de Nantes Métropole et répondre à des besoins fonciers à court ou moyen terme pour des projets métropolitains opérationnels.

Ces acquisitions et cessions sont classées en trois thématiques:

- **Les réserves foncières métropolitaines**: réalisées par priorité en matière d'habitat social pour du court ou moyen terme mais également pour répondre aux politiques sectorielles définies en matière économique, de développement urbain et d'aménagement de l'espace ou d'actions pour l'aménagement et la valorisation d'espaces naturels.
- **Les réserves foncières dans le cadre du Programme Action Foncière Habitat (PAFH)**: Nantes Métropole assure un portage foncier de réserves foncières constituées pour le compte des communes, dans le cadre du Programme Action Foncière Habitat, avec la participation de l'établissement public aux frais financiers du portage à hauteur de 100%.
- **Les acquisitions/cessions opérationnelles**: transactions liées aux besoins opérationnels métropolitains, pilotées par les différentes directions thématiques et les pôles de proximité.

En 2019, Nantes Métropole a réalisé au total **163 acquisitions**, soit pour son propre compte, soit pour le compte des communes, à hauteur d'une valeur d'acquisition de **5 232 889 €** hors frais et représentant plus de 23 hectares (terrains bâtis et non bâtis), réparties comme suit:

- Réserves foncières métropolitaines: 19 acquisitions pour 3 634 584 €,
- Réserves foncières PAFH: 2 acquisitions pour 617 600 €, communes de Vertou et Sautron,
- Acquisitions opérationnelles: 142 acquisitions pour 980 705 €.

L'année 2019 est classiquement marquée par des acquisitions faites au profit du développement économique, de la construction de logements, des projets urbains portés par les communes de la Métropole dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation inscrites au PLUM. Mais c'est aussi pour conduire les projets d'aménagements de voirie, la création de pistes cyclables, liaisons piétonnes ou encore pour le transport en commun tel que le prolongement de la ligne de chronobus C3.

En 2019, Nantes Métropole a réalisé au total **39 cessions**, pour une recette globale de **901 191 €**, représentant 35 410 m² (terrains bâtis et non bâtis), réparties comme suit:

- Réserves foncières métropolitaines: 4 ventes pour 419 319 €,
- Réserves foncières PAFH: 1 vente pour 165 000 € au profit de la commune de Sainte-Luce-sur-Loire,
- Cessions opérationnelles: 34 ventes pour 316 872 €.

Enfin, sur l'exercice 2019, Nantes Métropole a demandé le portage par l'Agence Foncière de Loire-Atlantique (AFLA) de l'acquisition, pour 3 500 000 €, des fonciers bâtis situés quai de Versailles et rue de Châteaulin à Nantes, dans le cadre du projet de renouvellement urbain portant sur l'îlot et dans la continuité du portage sollicité fin 2018 pour l'acquisition de l'hôtel particulier, le tout constituant le site des anciens établissements Normand.

Par ailleurs, l'AFLA a acquis en décembre 2013 un immeuble bâti situé rue Piguet à Rezé, dans le périmètre de la ZAD des Îles. Une convention de portage a été conclue en octobre 2013 avec la Métropole pour une durée de 6 années, arrivant à terme fin 2019. En conséquence, Nantes Métropole a procédé au rachat, auprès de l'AFLA, dudit bien pour un montant de 424 700,72 € correspondant au prix d'achat initial augmenté des différents frais et déduction faite des recettes locatives perçues et acomptes déjà versés.

M^{me} Beslier : « Cher(e) s collègues, Madame la Présidente, la délibération⁴⁴ porte sur la politique foncière et immobilière. Je vais vous présenter le bilan qui retrace toutes les cessions et acquisitions décidées au cours de l'année 2019. L'activité foncière et immobilière répond à un double objectif: mettre en œuvre les politiques foncières et immobilières de Nantes Métropole et répondre à des besoins fonciers à court ou moyen terme pour des projets métropolitains opérationnels. Cela se décompose en trois thématiques :

- les réserves foncières métropolitaines ;
- les réserves foncières dans le cadre du programme Action Foncière Habitat (PAFH);
- les acquisitions/cessions opérationnelles.

En 2019, Nantes Métropole a réalisé au total 163 acquisitions, soit pour son propre compte, soit pour le compte des communes, à hauteur d'une valeur d'acquisition de 5232 889 €, hors frais, et représentant plus de 23 hectares répartis de la sorte :

- réserves foncières métropolitaines : 19 acquisitions ;
- réserves foncières PAFH : 2 acquisitions ;
- acquisitions opérationnelles : 142 acquisitions.

-

L'année 2019 est marquée par des acquisitions faites au profit du développement économique, de la construction de logements, des projets urbains portés par les communes de la métropole dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation inscrites au PLUM. Mais aussi pour conduire les projets d'aménagements de voirie, la création de pistes cyclables, les liaisons piétonnes ou encore pour le transport en commun tel que le prolongement de la ligne de chronobus C3.

En 2019, Nantes Métropole a réalisé au total 39 cessions, pour une recette globale de 901191 €, représentant 35 410 m², réparties comme suit :

- les réserves foncières : 4 ventes ;
- les réserves foncières PAFH : 1 vente ;
- les cessions opérationnelles : 34 ventes.

-

Enfin, sur l'exercice 2019, Nantes Métropole a demandé le portage par l'Agence foncière de Loire-Atlantique (AFLA) de l'acquisition, pour 3 500 000 €, des fonciers bâtis situés quai de Versailles et rue de Châteaulin, à Nantes, dans le cadre du projet de renouvellement urbain portant sur l'îlot et dans la continuité du portage sollicité fin 2018 pour l'acquisition de l'hôtel particulier, le tout constituant le site des anciens établissements Normand.

Par ailleurs, l'AFLA a acquis en décembre 2013 un immeuble bâti situé rue Piguet à Rezé, dans le périmètre de la ZAD des Îles. Une convention de portage a été conclue en octobre 2013 avec la métropole pour une durée de 6 années, arrivant à terme fin 2019. En conséquence, Nantes Métropole a procédé au rachat, auprès de l'AFLA, dudit bien pour un montant de 424700 € correspondant au prix d'achat initial augmenté des différents frais.

Cher(e) s collègues, je vous demande donc d'approuver ce bilan de cessions.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Sophie Van Goethem. »

M^{me} Van Goethem : « Je voulais rapidement vous parler de l'Agence foncière de Loire Atlantique, que nous avons évoquée tout à l'heure. Cette agence achète du foncier bâti pour le compte des collectivités, pour des durées et des objectifs qui sont prévus dans un programme d'intervention. C'est une agence qui négocie, et qui mène les procédures permettant de constituer un stock foncier en amont de la phase de réalisation des projets d'aménagement public. Son rôle est très important, car il permet de contrôler le foncier et de prendre le temps de construire un projet.

Nous y avons donc eu recours l'an dernier, en particulier pour l'acquisition des anciens établissements Normand, le long de l'Erdre. L'Agence foncière du département envisage actuellement sérieusement d'avoir recours à l'impôt, c'est-à-dire d'utiliser la taxe spéciale d'équipement pour financer son fonctionnement et ses investissements à partir de 2021. Les différentes collectivités concernées, dont Nantes Métropole, doivent alors se prononcer prochainement pour la mise en place de cette TSE.

Notre question est donc simple : la métropole votera-t-elle pour ou contre l'application de cette taxe au conseil d'administration de l'Agence ? C'est une question qui intéresse directement les contribuables, puisqu'elle est assise directement sur la taxe foncière. Il serait donc intéressant de savoir si la pression fiscale peut augmenter par ce biais. Je vous remercie. »

M^{me} la Présidente : « Merci. La question de l'Agence foncière est en effet un sujet qui est à l'agenda collectif de nos différentes collectivités. Sur le fond, je crois qu'il s'agit d'un lieu utile et efficace, pour l'alliance des territoires. À ce titre, évidemment, c'est quelque chose que nous regardons avec une grande attention. Ensuite, vous l'avez dit, le sujet qui peut se poser demain – certaines collectivités souhaitent le faire – est celui de la taxe, et donc de la fiscalité. Je crois, pour ma part, que nous ne pouvons avoir cette discussion, entre les maires d'abord, puis avec tous les élus, que dans le cadre d'une réflexion plus globale sur le pacte financier de la métropole. Évidemment, la stratégie qui est la nôtre sur ce mandat ne peut pas se découper par petits bouts. Et donc les différents leviers de notre stratégie financière doivent être pensés en cohérence. C'est donc dans le cadre du travail global que nous aurons à mener sur le nouveau pacte financier pour la métropole que nous évoquerons la question que vous posez ce soir »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

1 - approuve le bilan des acquisitions et cessions qui lui a été soumis pour l'année 2019. Il sera annexé au compte administratif 2019 en application de l'article L5211-37 du CGCT,

2 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Descloziers présente le dossier suivant :

Direction Générale Déléguée à la Cohérence Territoriale
Département Déplacements
Direction des services de mobilité

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

45 - NANTES – Gare fluviale de l'Erdre – Comptes définitifs 2019 – Redevance 2019 - Approbation

Exposé

La convention de concession du 17 décembre 1991, passée avec la SAEM Nantes Métropole Gestion Équipements (NGE), pour la réalisation et l'exploitation de la Gare Fluviale de l'Erdre à Nantes a été modifiée et complétée notamment par un avenant n° 3 approuvé par le Conseil Communautaire en date du 10 décembre 2010.

Cet avenant a permis d'approuver d'une part, un compte d'exploitation qui couvre la durée résiduelle du contrat du 1^{er} janvier 2011 au 31 mars 2023 et d'autre part, de verser la redevance a posteriori sur la base des comptes arrêtés.

Les parties ont également approuvé l'intégration en cas d'excédent budgétaire annuel à hauteur de 100 % des excédents constatés d'une clause de retour financier au délégant.

Pour l'année 2019, les comptes définitifs de la délégation de service public annexés à la présente délibération font apparaître les équilibres financiers suivants :

	Réalisé 2019 (en HT)	Compte exploitation prévisionnel 2019 (en HT)
Total Charges	48 665,00 €	52 923,94 €
Total Produits	120 659,95 €	128 057,00 €
Résultats brut d'exploitation	71 994,95 €	75 133,06 €
Redevance NM HT	71 994,95 €	75 133,06 €

Ce compte d'exploitation permet d'arrêter un résultat positif, pour l'exercice 2019, à 71 994,95 €HT soit 86 393,94 € TTC (pour mémoire, au titre de l'exercice 2018, Nantes Métropole a perçu une recette de 43 080,12 € HT soit 51 696,14 € TTC).

M. Descloziers : « La délibération 45 concerne la Gare fluviale de l'Erdre à Nantes et la convention de concession avec NGE, qui est une convention de concession de longue date. Cette convention prévoit le reversement à Nantes Métropole, qui est délégante de l'excédent constaté. En l'occurrence, cet excédent est de 71 994,95 € HT, pour l'exercice 2019. »

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

- 1 - approuve le compte d'exploitation définitif de la convention de concession de la Gare Fluviale de l'Erdre pour l'exercice 2019,
- 2 - approuve le versement par Nantes Métropole Gestion Equipements (NGE) d'une redevance de 71 994,95 € HT soit 86 393,94 € TTC à Nantes Métropole, au titre de l'exercice 2019,
- 3 - autorise Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M. Bolo présente les dossiers suivants :

Direction générale du secrétariat général
Via des assemblées

Délibération

Conseil métropolitain du 16 octobre 2020

46 - Rapports annuels 2019 :

- Prix et qualité des services eau et assainissement
- Prix et qualité du service prévention et gestion des déchets ménagers et assimilés
- Délégataires de services publics eau et assainissement, déchets ménagers et assimilés, énergie

EXPOSÉ

I - Services publics de l'eau potable et de l'assainissement : Rapport annuel 2019 sur le prix et la qualité du service – Rapports annuels 2019 des opérateurs privés délégataires de services publics.

A - Rapport annuel sur le prix et la qualité des services de l'eau et de l'assainissement.

Conformément à l'article L2224-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Présidente de Nantes Métropole doit présenter à l'assemblée délibérante, dans les neuf mois qui suivent la clôture de l'exercice concerné, un rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de l'eau, ainsi que sur le prix et la qualité du service public de l'assainissement. A noter que pour cette année, une dérogation a été sollicitée auprès des services de l'État pour pouvoir présenter ce rapport en octobre (et non en juin comme les années précédentes), soit un peu plus de neuf mois après la fin de l'exercice 2019. Ce décalage résulte du contexte de crise sanitaire lié au Coronavirus qui a obligé la Direction du cycle de l'eau à se recentrer sur ses missions prioritaires (Plan de Continuité d'Activité sur l'eau et l'assainissement).

L'objectif de ce rapport est de rendre compte aux usagers du prix et de la qualité du service rendu pour l'année écoulée.

Comme le permet l'article D2224-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, et pour mieux permettre aux usagers d'appréhender la complémentarité entre les différentes composantes du cycle de l'eau que sont l'eau, l'assainissement, et les milieux aquatiques, ces informations vous sont transmises dans un rapport unique.

Le rapport est conforme aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales: outre la présentation générale des services de l'eau et de l'assainissement et des principaux événements marquants de l'année, figurent aussi les indicateurs de performance obligatoires, aussi bien techniques que financiers.

Par ailleurs, les données fournies par les opérateurs publics d'eau potable et d'assainissement comme celles des opérateurs privés titulaires d'un marché public d'exploitation ont été intégrées dans le rapport annuel sur le prix et la qualité des services d'eau et d'assainissement.

Ce rapport a été soumis à l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), au sein de laquelle siègent des représentants des usagers.

Présenté au conseil métropolitain lors de la séance publique du 16 octobre 2020, ce document fera ensuite l'objet d'une communication par le maire de chacune des communes membres de Nantes Métropole à son conseil municipal.

Ce rapport sur le prix et la qualité du service est joint à la présente délibération.

B – Rapports annuels des opérateurs délégataires de services publics

Conformément à l'article L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, les délégataires de service public doivent remettre à Nantes Métropole un rapport pour l'exercice 2019 concernant le service public de l'eau potable ou de l'assainissement pour lequel ils ont reçu délégation. Début 2019, des conventions sont encore en cours et ce pour la dernière année, sur le service de l'assainissement uniquement. Il s'agit des conventions suivantes:

- Epuria: convention de délégation de service public pour le traitement des eaux usées sur les stations d'épuration de Tougas et de la Petite-Californie qui a pris effet au 1^{er} février 2009.
- Terres de l'Ouest : convention de délégation de service public pour la valorisation agricole des boues des stations d'épuration de Tougas et de la Petite-Californie qui a pris effet au 1^{er} février 2009.

Ces deux délégations de service public ont pris fin au 31 janvier 2019, et les prestations sont désormais réalisées dans le cadre de marchés publics.

Les rapports des délégataires de service public sont consultables à la Direction du Cycle de l'Eau.

Une synthèse de ces rapports est jointe à la présente délibération

II - Service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés : Rapport annuel 2019 sur le prix et la qualité du service – Rapports annuels 2019 des opérateurs privés délégataires de services publics

A - Rapport annuel sur le prix et la qualité du service de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés

Conformément à l'article L2224-17-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Présidente de Nantes Métropole doit présenter à l'assemblée délibérante, dans les six mois qui suivent la clôture de l'exercice concerné, un rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés.

L'objectif est de rendre compte aux usagers du prix et de la qualité du service rendu pour l'année écoulée.

Conformément au décret n° 2015-1827 du 30 décembre 2015, outre les indicateurs techniques et financiers représentatifs du service, figure également dans ce rapport une présentation générale du service et des principaux événements marquants de l'année.

Par ailleurs, les données fournies par les opérateurs publics de collecte comme celles des opérateurs privés titulaires d'un marché de prestation de services ont été intégrées dans le rapport annuel sur le prix et la qualité du service de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Ce rapport a été soumis à l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (C.C.S.P.L.) au sein de laquelle siègent des représentants des usagers.

Présenté au Conseil métropolitain lors de la séance publique du 16 octobre 2020, ce document fera ensuite l'objet d'une communication par le maire de chacune des communes membres de Nantes Métropole à son Conseil municipal.

Ce rapport sur le prix et la qualité du service est joint à la présente délibération.

B - Rapports annuels des opérateurs privés délégataires de services publics

Conformément à l'article L1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, les délégataires de service public ont remis à Nantes Métropole un rapport pour l'exercice 2019 concernant le service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés pour lequel ils ont reçu délégation.

Il s'agit des contrats de délégations de service public suivants :

- ALCEA :
 - Contrat de délégation de service public relatif à l'exploitation du centre de traitement et de valorisation des déchets de la Prairie de Mauves qui a pris effet le 12 octobre 2012.
- ARC-EN-CIEL :
 - Convention de délégation de service public relative au complexe multifilières ARC-EN-CIEL de traitement et de valorisation des déchets de l'agglomération nantaise qui a pris effet le 1^{er} mars 2019.

Les rapports des délégataires de service public sont consultables à la direction Déchets.

Une synthèse de ces rapports est jointe à la présente délibération.

III - SERVICES PUBLICS DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ ET SERVICE PUBLIC DE RÉSEAUX DE CHALEUR - RAPPORTS ANNUELS DES DÉLÉGATAIRES

Les rapports annuels des délégataires de services publics dans le domaine de l'énergie concernent la distribution de gaz, d'électricité ainsi que les réseaux de chaleur.

1 - DÉLÉGATAIRES DU SERVICE PUBLIC DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

Sur le territoire de Nantes Métropole, quatre contrats de concessions en exécution avec Enedis (ex-ERDF) et EDF régissent la délégation de service public de distribution publique d'électricité (recouvrant également la fourniture d'électricité aux tarifs réglementés et au tarif de première nécessité) :

- trois contrats de concessions dédiés pour les communes de Nantes (signé en octobre 1994, d'une durée de 28 ans), Rezé (juillet 1995, 27 ans) et Indre (mars 1995, 30 ans) ;
- depuis le retrait de La Baule et de Nantes Métropole du Sydela (2008), un protocole a été convenu entre ces trois autorités concédantes, Enedis et EDF. Il régit jusque fin 2021 l'application d'un quatrième contrat sur 207 communes du département, dont les 21 autres communes de Nantes Métropole.

2 - DÉLÉGATAIRE DU SERVICE PUBLIC DE DISTRIBUTION DE GAZ

Pour la distribution publique de gaz naturel, un contrat de concession a été conclu avec GRDF et a pris effet le 18 janvier 2008. Ce contrat concerne toutes les communes de Nantes Métropole à l'exclusion de Saint-Léger-les-Vignes, non desservie par le gaz.

3 - DÉLÉGATAIRES DE SERVICE PUBLIC DE RÉSEAUX DE CHALEUR

Les réseaux de chaleur concernés sont les suivants :

- Le réseau de chaleur de Bellevue Nantes - Saint-Herblain : une convention de délégation de service public pour le réseau de chaleur de Bellevue Nantes - Saint-Herblain a été conclue avec la Société NADIC, et a pris effet le 20 janvier 1999 ;
- Le réseau de chaleur de la ZAC de la Minais à Sainte-Luce-sur-Loire : une convention de délégation de service public pour le réseau de chaleur de la ZAC de la Minais à Sainte-Luce-sur-Loire a été conclue avec la société IBEM, et a pris effet le 1^{er} avril 2011 ;
- Le réseau de chaleur Centre Loire : une convention de délégation de service public pour le réseau de chaleur Centre Loire a été conclue avec la société ERENA, et a pris effet le 12 octobre 2012 ;
- Le réseau de chaleur Nord Chézine : une convention de délégation de service public pour le réseau de chaleur Nord Chézine a été conclue avec la société NOVAE, et a pris effet le 12 janvier 2017.

Conformément aux articles L.1411-13 et L.1411-14 du code général des collectivités territoriales, les rapports des délégataires sont tenus à la disposition du public à la Direction Environnement Énergies Climat, dans les 15 jours qui suivent leur réception. Ils sont également mis en ligne sur le site internet de Nantes Métropole.

Une synthèse de chacun de ces rapports est jointe à la présente délibération.

M. Bolo : « Nous continuons sur les rapports annuels. Là, nous allons vous demander de donner un avis favorable au rapport sur le prix et la qualité des services eau et assainissement, ainsi que prévention et gestion des déchets ménagers et assimilés, qui a été présenté, et de prendre acte des apports annuels d'activité transmis par les sociétés délégataires de service public sur les questions d'assainissement, de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés, ainsi que de prendre acte de la présentation des rapports annuels relatifs aux services publics délégués de distribution publique d'électricité et de distribution publique de gaz naturel, et de prendre acte enfin, de la présentation au conseil des rapports annuels relatifs aux services publics délégués des réseaux de chaleur de Bellevue, de la ZAC de la Minais, de Centre-Loire et de Nord-Chézine. J'ajoute que tous ces dossiers ont fait l'objet d'un examen par la commission intercommunale des services publics, présidée par Jean-Claude Lemasson, qui m'a autorisé à en attester. »

M^{me} la Présidente : « Merci. Richard Thiriet. »

M. Thiriet : « Merci, Madame la Présidente. Je suis un peu désolé, à cette heure-là, d'intervenir, mais je pense que c'est important, concernant l'eau, de faire quelques commentaires à la lecture de ces rapports, et quelques demandes de précisions – concernant aussi les déchets. Pour les ordures ménagères, nous devons d'abord nous féliciter du comportement et de l'évolution du comportement des habitants de la métropole – comportements individuels et collectifs – de plus en plus responsable, avec notamment la diminution des déchets par habitant.

Sur la partie "autopsie de la poubelle", il est précisé que deux tiers des déchets peuvent être valorisés autrement que par incinération. Je dis juste qu'il faut être prudent sur ce message, car lorsque les fumées sont bien traitées, l'incinération des déchets reste une bonne source d'énergie. Un recyclage sous forme de matière peut parfois s'avérer plus long et plus coûteux en énergie que l'incinération elle-même. Ceci dit, 28 % de produits partent sous forme de recyclage matière et c'est un bel objectif de prôner cette amélioration permanente.

Ces derniers temps, j'ai lu dans la presse qu'il y avait 8,5% de déchets triés. Je m'interroge donc sur la communication à faire autour de ce tri des déchets.

Deux sujets plus en lien avec le quotidien des habitants. Un sur lequel nous avons été interrogés: pourquoi la suppression des sacs jaunes de 50 litres? Et un autre relatif à la brigade verte: existe-t-elle toujours, et qu'est-ce qui est fait pour limiter les containers ventouses sur la voie publique?

Enfin, une question relative à la collecte elle-même, que je n'ai pas retrouvée dans le rapport: quel est le tonnage collecté par véhicule, et y a-t-il une différence entre les villes de la métropole? Il serait intéressant d'avoir des données, commune par commune, l'année prochaine.

Concernant les ordures ménagères, il est indiqué que la taxe d'ordures ménagères a été baissée de 37 %, en 2016. C'est exact. Il s'agissait juste d'une imposition de la Chambre régionale des Comptes; je tenais à le rappeler.

Pour l'eau, le rapport est complet dans ces explications de textes, mais je trouve qu'il manque de chiffres. La vue globale qui synthétise certainement d'autres données, donne une photo très correcte de la situation – c'est satisfaisant –, mais il est difficile de juger des disparités entre les villes, qui n'ont certainement pas les mêmes modes de fonctionnement, ni des réseaux comparables, ne serait-ce que par leurs anciens netés différentes. Ce rapport gagnerait à aller au-delà d'une vision panoramique, en rendant des données plus affinées, nécessaires notamment pour pouvoir répondre aux enjeux écologiques autour de l'eau. Pour rentrer dans les chiffres, on peut tout de même calculer un taux de fuite de 16,5%, ce qui signifie que quand je mets 1 000 litres dans le réseau, 165 litres se perdent dans le sol. Pour mémoire, cette eau est préalablement pompée, traitée et pulsée. Nous souhaiterions avoir un taux de fuite un peu plus lisible, ville par ville, et que chaque année soient publiées les évolutions.

Il s'agit ici d'un gâchis qui n'est pas propre à notre métropole – 16,5% n'est pas un mauvais résultat. Mais ceci dit, c'est quand même un bel enjeu économique: préserver une ressource écologique et économique, préserver nos ressources en eau.

Un dernier point sur les travaux sur les réseaux. Il y a une belle augmentation des travaux, puisqu'il y a 17,7 km de réseaux renouvelés en 2019, contre 7,7 km en 2017. Toutefois, 17,7 km sur 3 176 km, cela ne fait que 4/1000 – le rapport le dit. À ce rythme, il faudrait à peu près 250 ans pour renouveler notre réseau. Quelle est notre stratégie, sur ce mandat, pour accélérer? Car nous sommes bas dans la fourchette, en termes de tarifs de l'eau, mais sur le long terme, cela risque de se payer, si l'on ne se donne pas un budget nécessaire à une accélération des travaux de renouvellement du réseau, des moyens pour entretenir notre patrimoine technique, et gagner en performance écologique. Merci.»

M^{me} la Présidente : « Merci. Je vous propose que Mahel Coppey vous réponde sur la question des déchets, que Robin Salecroix vous réponde sur la question de l'eau, et que Pascal Bolo puisse compléter, le cas échéant. Mais je vois qu'il y a une autre demande d'intervention. Erwan Bouvais.»

M. Bouvais : « Merci. À l'occasion de cette délibération, je souhaitais sensibiliser l'assemblée métropolitaine – c'est peut-être un sujet que vous avez abordé lors du précédent mandat –, sur le sujet des réseaux d'assainissement collectifs privés. En effet, dans de nombreuses communes – je pense à La-Chapelle-sur-Erdre, mais la situation existe ailleurs – des lotissements souvent anciens ont des réseaux privés qui fonctionnent en apparence, mais qui sont en mauvais état, avec des rejets peu visibles dans la nature. Il faut s'interroger, à l'avenir, pour que ces réseaux soient contrôlés et entretenus dans un souci d'intérêt général, par la métropole.

En effet, les propriétaires de ces réseaux paient l'assainissement dans leur facture d'eau, alors que leur réseau n'est pas entretenu. Pour un meilleur respect de l'environnement, c'est une vraie problématique. Nous pourrions nous dire qu'il s'agit de réseaux privés, et qu'à ce titre, nous ne nous en occupons pas. Mais la nature va payer le prix fort. Il faudrait donc que nous nous interroguions collectivement sur des solutions à apporter. »

M^{me} la Présidente : « Merci. S'il n'y a pas d'autres demandes d'intervention, Mahel Coppey.»

M^{me} Coppey : « Merci, Madame la Présidente. Merci pour ces questions, auxquelles je vais essayer de répondre synthétiquement. Oui, il faut mieux trier. Et mieux trier passe par la simplification des consignes de tri. Pour améliorer ce geste de tri, on fait un effort particulier notamment pour accompagner ces nouveaux gestes, avec une campagne de porte-à-porte qui est menée en ce moment et jusqu'en janvier prochain, pour pouvoir accompagner les habitants et les habitantes de cette métropole dans cette nouveauté. Dans cette campagne de porte-à-porte, nous avons deux messages: mieux trier, pour mieux valoriser la matière. Mais le premier message que nous portons, c'est celui de la prévention des déchets. En gros, le meilleur déchet est celui qui n'existe pas. Donc, le premier message, c'est bien sûr le zéro déchet: comment éviter les emballages ?

Pour le reste de vos suggestions, je vous propose de vous répondre en direct, notamment s'agissant de votre suggestion sur les données commune par commune. Je regarde cela, et je vous envoie la réponse. Merci. »

M. Salecroix : « Merci, Monsieur Thiriet, pour votre lecture attentive du rapport sur l'eau et l'assainissement. Vous avez évoqué plusieurs sujets, notamment concernant le taux de fuite du réseau, comme vous l'avez souligné, avec une évolution plutôt positive. En 2018, nous avons un indice linéaire de perte de 84,5 % et en 2019, de 88,1 % – donc 12 %, et non 16 %, si je ne dis pas de bêtise, malgré l'heure avancée de l'après-midi. Effectivement, cela n'est pas satisfaisant, mais largement au-dessus des seuils qui nous sont fixés par la loi, à savoir 72 %. Évidemment, nous devons progresser dans le domaine, mais nous voyons que la tendance est plutôt positive.

Sur la question du taux de renouvellement de nos réseaux, celui-ci est monté à 0,4%, comme vous l'avez dit. Évidemment, notre enjeu consiste à faire augmenter ce taux, mais aussi au regard de l'état de celui-ci. Nous avons un réseau, que ce soit sur l'eau ou l'assainissement, plutôt jeune, avec une moyenne de 35 ans. Pour autant, la question de l'investissement dans le domaine est essentielle. C'est pour ça que nous nous fixons, en objectif de moyen/long terme, d'atteindre les fameux 1% par an, en sachant que la moyenne de durée de vie de ces canalisations est d'environ 100 ans. Il faut évidemment prendre en compte ce sujet, et c'est un point d'attention sur lequel nous travaillons notamment dans le cadre de différents schémas directeurs.

Pour ce qui est de l'assainissement non collectif, je l'ai évoqué tout à l'heure à l'occasion d'une autre délibération. Notre collectivité s'engage fortement dans le domaine, en aidant les particuliers concernés par des non-conformités (absence d'installation, rejets dans le milieu naturel, etc.) pouvant aller jusqu'à 65% des investissements nécessaires dans le cadre de ces mises en conformités, avec notamment une attention particulière sur les foyers les plus précaires, pour permettre d'améliorer leur situation et de respecter l'environnement. Je me tiens également à votre disposition, si vous le souhaitez, pour vous transmettre le détail des chiffres. J'ai des tableaux devant les yeux avec l'état des enveloppes consommées, le nombre de foyers concernés, et notamment leur niveau de revenu.

Ensuite, j'entends la remarque de Monsieur Thiriet sur sa volonté d'avoir des chiffres plus détaillés, mais il s'agit déjà d'un rapport très copieux. Donc, nous essayons de le rendre le plus intelligible possible, notamment lorsque nous le présentons dans les différentes commissions. Mais si vous avez des questions bien précises sur tel ou tel territoire, ou émanant d'un certain nombre d'élus des communes de la métropole, évidemment, nous nous tenons à votre disposition pour y répondre.»

M. Bolo : « Je répondrai à Monsieur Thiriet que si nous avons enlevé les sacs jaunes de 50 litres, c'est parce qu'ils étaient trop gros pour les bacs enterrés qui sont dans les immeubles. Il y avait eu là un bug, si j'ose dire, qui fait qu'ils ont été retirés, parce qu'ils n'étaient pas utilisables, notamment dans tout le parc social, alors même que c'était leur première destination.»

Le Conseil délibère et, à l'unanimité

M. Fournier ne prend pas part au vote

- 1 - donne un avis favorable aux rapports sur le prix et la qualité des services « eau et assainissement » et « prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés » présentés par Madame la Présidente en application de l'article L 2224-5 du code général des collectivités territoriales et des articles D 2224-1 à D 2224-5 pris pour son application.
- 2 - prend acte des rapports annuels d'activités de l'année 2019, transmis par les sociétés délégataires des services publics suivants, en application de l'article L.3131-5 du code de la commande publique:
 - d'assainissement,
 - de prévention et gestion des déchets ménagers et assimilés.
- 3 - prend acte de la présentation au Conseil des rapports annuels relatifs aux services publics délégués de distribution publique d'électricité et de distribution publique de gaz naturel.

4 - prend acte de la présentation au Conseil des rapports annuels pour l'exercice 2019 relatifs au service public délégué des réseaux de chaleur de Bellevue, de la ZAC de la Minais, de Centre Loire et de Nord Chézine,

5 - autorise Madame la Présidente à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Direction générale du secrétariat général
Mission Inspection

Délibération

Conseil métropolitain du 16 Octobre 2020

47 – Chambre régionale des comptes – Vérification des comptes, contrôle des comptes et de la gestion de la société d'aménagement de la métropole ouest atlantique au titre des années 2014 et suivantes – Rapport d'observations définitives – nformation

Exposé

La Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique (SAMOA) a fait l'objet d'une vérification de ses comptes, d'un contrôle de ses comptes et de sa gestion par la Chambre Régionale des Comptes des Pays-de-la-Loire pour les années 2014 et suivantes.

A l'issue de la procédure d'instruction, la Chambre Régionale des Comptes a transmis à Nantes Métropole, par courrier du 10 juillet 2020, un document final constitué de son rapport et des réponses qui y ont été apportées, la loi prévoyant une telle transmission aux collectivités qui détiennent une partie du capital d'une société, soit 57% en l'espèce.

En application de l'article L. 243-6 du code des juridictions financières, ce rapport doit être communiqué à l'assemblée délibérante, faire l'objet d'une inscription à son ordre du jour et donner lieu à un débat.

M. Bolo : « La Chambre régionale des comptes a donc vérifié les comptes de la SAMOA. Globalement, elle n'a rien trouvé à redire sur la gestion des opérations et de la société publique locale. Elle a fait quelques recommandations et préconisations de meilleure formalisation d'un certain nombre d'épisodes du traitement de ces dossiers, et évidemment, la SAMOA s'y conformera strictement. Je crois que c'est l'essentiel que l'on peut en dire. »

Le Conseil délibère et,

1 – prend acte de la communication aux membres du Conseil métropolitain du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes relatif à la vérification des comptes, au contrôle des comptes et de la gestion de la Société Publique d'aménagement de la Métropole Ouest Atlantique au titre des années 2014 et suivantes ;

2 – prend également acte que ce rapport a donné lieu à un débat au cours de la présente séance;

3 – autorise Madame la Présidente à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Délibération

Conseil métropolitain du 16 Octobre 2020

48 – Chambre régionale des comptes – Contrôle des comptes et de la gestion de Nantes Métropole au titre des années 2014 et suivantes – Rapport d’observations définitives – Information

Exposé

Nantes Métropole a fait l’objet d’un contrôle de ses comptes et de sa gestion par la Chambre Régionale des Comptes des Pays-de-la-Loire pour les années 2014 et suivantes.

A l’issue de la procédure d’instruction, la Chambre Régionale des Comptes a transmis à Nantes Métropole, par courrier du 01 octobre 2020, un document final constitué de son rapport d’observations définitives et de la réponse qui y a été apportée.

Ce rapport doit être communiqué à l’assemblée délibérante, faire l’objet d’une inscription à son ordre du jour et donner lieu à un débat (article L. 243-6 du code des juridictions financières).

A l’issue, il sera transmis par la Chambre Régionale des Comptes aux maires des communes membres de la Métropole. Ils présenteront ce rapport à leur plus proche conseil municipal afin qu’il donne lieu à un débat (article L. 243-8 du code des juridictions financières).

Dans un délai d’un an à compter de la présente délibération, sera présenté au Conseil Métropolitain un rapport relatif aux actions entreprises à la suite des observations de la Chambre Régionale des Comptes (article L. 243-9 du code des juridictions financières).

M. Bolo : « Il s’agit d’un rapport de la Chambre régionale des comptes sur les comptes et la gestion de Nantes Métropole pour les années 2014 et suivantes. Dans ce rapport, il y a des choses globalement satisfaisantes, il faut bien le dire, puisque la Chambre régionale des Comptes ne dit pas autre chose que ce que nous disons chaque année depuis 2014 : la situation est particulièrement saine. Elle nous informe que nous avons pu nous désendetter, tout en assurant un montant d’investissement record, grâce à une augmentation de la fiscalité en 2015. C’est exact, puisque nous l’avons souhaité et nous l’avons voté. Monsieur Thiriet avait raison de rappeler que dans le même temps, nous avons baissé, conformément aux instructions de la Chambre régionale des Comptes, notre taxe d’enlèvement sur les ordures ménagères.

Ensuite, la Chambre fait des observations extrêmement techniques et comptables, que nous contestons parfois. Nous avons parlé tout à l’heure du compte épargne temps et de sa provision, qu’il faudrait inscrire pour plusieurs millions à notre budget, alors que le risque n’existe pas – ce qui est embêtant, pour une provision. Nous avons aussi un petit désaccord sur la comptabilisation et la valorisation des travaux qui sont effectués en régie, par nos équipes. La Chambre régionale des Comptes estime que nous nous privons du FCTVA ; or comme le FCTVA ne prend pas en compte la masse salariale consacrée à ces travaux, ce ne serait pas grand-chose à espérer au regard de la complexité et du temps passé à cette évaluation. Il y a des choses comme cela, sur lesquelles nous ne sommes pas d’accord, et puis d’autres choses qui nous paraissent effectivement évidentes.

Là où nous ne sommes pas d’accord avec la Chambre régionale des Comptes, c’est sur l’analyse qu’elle fait de ce qu’elle nomme des “rigidités” de nos charges de fonctionnement. Le juge des comptes trouve, Mesdames et Messieurs les maires, que Nantes Métropole redistribue trop aux communes, sur leurs budgets de fonctionnement, et appelle ça une “rigidité”. Je vous laisse avec cette notion, que nous ne partageons évidemment pas. La Chambre régionale des Comptes estime que s’il y avait moins de solidarité entre les communes de Nantes Métropole, si les ajustements que nous avons faits sur les attributions de compensations étaient moins favorables aux communes les moins aisées de l’agglomération, cela pourrait faire des économies à Nantes Métropole, et nous rapprocher des objectifs de contractualisation avec l’État. Autant dire que nous ne sommes pas d’accord avec cette analyse. Mais, tant qu’il n’y a que ce genre de débat, tout va bien. Et je conclurai par ma formule favorite : “C’est un rapport comme on aimerait en voir plus souvent.”

Le Conseil délibère et,

1 – prend acte de la communication aux membres du Conseil Métropolitain du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes relatif au contrôle des comptes et de la gestion de Nantes Métropole au titre des années 2014 et suivantes ;

2 – prend également acte que ce rapport a donné lieu à un débat au cours de la présente séance ;

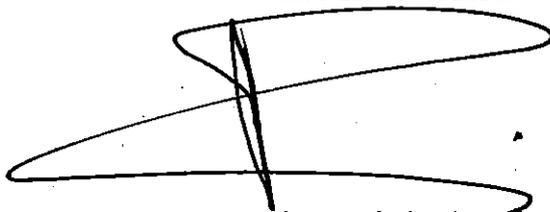
3 – autorise Madame la Présidente à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

M^{me} la Présidente : « Cher(e)s collègues, nous arrivons à la fin de notre ordre du jour. Je vous remercie tous pour votre mobilisation, et je vous souhaite une bonne soirée, et un bon week-end. »

* * *

La séance du Conseil est levée à 19h04.

M. Fabrice Roussel



Le secrétaire de séance

RESULTATS DU VOTE ELECTRONIQUE

Nom	Prénom	Délibération n°04	Délibération n°08	Délibération n°12	Délibération n°13
AFFILE	Bertrand	1	1	1	1
ALLARD	Gérard	1	1	1	1
AMAILLAND	Rodolphe	1	1	2	2
ANNEREAU	Matthieu		1	2	2
ARROUET	Sébastien	1	3	2	2
ASSEH	Bassem	1	1	1	1
AZZI	Elhadi	1	2	1	1
BAINVEL	Julien	1	3	2	2
BASSAL	Aïcha	1	1	1	1
BASSANI	Catherine	1	2	1	1
BELHAMITI	Mounir	1	1	2	2
BENÂTRE	Marie-Annick	2	1	1	1
BERTHELOT	Anthony	1	1	1	1
BERTU	Mahaut	1	1	1	1
BESLIER	Laure	1	1	1	1
BLIN	Nathalie	2	1	1	1
BOLO	Pascal	1	1	1	1
BONAMY	Delphine	1	2	1	1
BONNET	Michèle	1	1	2	2
BOULÉ	Aurélien	1	1	1	1
BOUVAIS	Erwan	1	2	2	2
BRILLAUD DE LAUJARDIERE	François	1		2	2
BUREAU	Jocelyn	1	1	1	1
CADIEU	Véronique	1	1	1	1
COLLINEAU	Marlène	2	1	1	1
COPPEY	Mahel	1	2	1	1
COUVEZ	Eric	2	1	1	3
DANTEC	Ronan	1	1	1	1
DELABY	Françoise	1	1	1	1
DESCLOZIERS	Anthony	1	1	1	1
DUBETTIER-GRENIER	Véronique	1	1	2	2
DUBOST	Laurent	1	2	1	1
EL HAÏRY	Sarah	1	1	2	2
FIGULS	Séverine	1	2	1	1
FOURNIER	Hervé	1	1	1	1
GARNIER	Laurence	1	3	2	2
GARREAU	Jacques	1	1	1	1
GESSANT	Marie-Cécile	1	1	2	2
GOUEZ	Aziliz	2	2	1	1
GRACIA	Fabien	1	2	1	1
GRELAUD	Carole	1	1	1	1
GROLIER	Patrick	1	1	1	1
GUERRA	Anne-Sophie	1	3	2	2
GUERRIAU	Christine	1			2
GUINÉ	Thibaut	2	1	1	1
GUITTON	Jean-Sébastien	1	2	1	1
IMPERIALE	Sandra	1	1	2	2
JOUIN	Christophe	1	2	1	1
JUDALET	Anne-Sophie	1	1	1	1
KABBAJ	Anas	1	1	1	1
LAERNOES	Julie	1	2	1	1

1 : pour, 2 : contre, 3 : abstention

RESULTATS DU VOTE ELECTRONIQUE

LANGLOIS	Pauline	2	1	1	1
LE CORRE	Philippe	1	1	3	
LE COULM	Juliette	1	1	2	2
LE MABEC	François	1	1	2	2
LE TEUFF	Florian	1	2	1	1
LEBLANC	Nathalie	1	1	1	1
LEFRANC	Elisabeth			1	1
LEMASSON	Jean-Claude	1	1	1	1
LERAY	Isabelle	1	1	1	1
LOBO	Dolores	2	1	1	1
LUCAS	Michel	1	1	1	
MARTIN	Nicolas	1	2	1	1
METAYER	Martine	1	1	1	1
NEAU	Hervé		1	1	1
NGENDAHAYO	Liliane	1	1	1	1
OGER	Martine	1	1	1	1
OPPELT	Valérie	1	1	2	2
PAITIER	Stéphanie	1	1	2	2
PETIT	Primaël	2	2	1	1
PRAS	Pascal	1	1	1	1
PROCHASSON	François	1	2	1	1
QUENEA	Pierre	1	1	1	1
QUERO	Thomas	1	1	1	1
REBOUH	Ali	1	1	1	1
RICHARD	Guillaume	1		2	2
RIOM	Tristan		2	1	1
ROBERT	Pascale	2	1	1	1
RODRIGUEZ	Ghislaine	1	2	1	1
ROLLAND	Johanna	1	1	1	1
ROUSSEL	Fabrice	1	1	1	1
SALAUN	André	1	1	2	2
SALECROIX	Robin			1	1
SCUOTTO	Christelle	1	1	1	1
SEASSAU	Aymeric	2		1	1
SOBCZAK	André	1	1	1	
SOTTER	Jeanne	1		1	1
TALLEDEC	Denis	1	1	1	1
TERRIEN	Emmanuel	1	1	3	3
THIRIET	Richard	1	3	2	2
TRICHET	Franckie	1	1	1	1
TURQUOIS	Laurent	1		2	2
VAN GOETHEM	Sophie	1	3	2	2
VEY	Alain	1	1	2	2
VIALARD	Louise	1	2	1	1
HAKEM	Abbassia	1	1	1	1
VITOUX	Marie	1	2	1	1
VOUZELLAUD	François	1	1	2	2

1 : pour, 2 : contre, 3 : abstention