



Objet : Rapport annuel d'activité de la Métropole – Exercice 2017

Intervenant : Jean Claude Galan

Sur ce rapport d'activité 2017 nous porterons une appréciation globale et émettrons quelques remarques sur les domaines qui nous semblent essentiels.

Une appréciation globale

Qui sera positive puisque pour la troisième année consécutive, nous constatons des chiffres de réalisation qui sont fidèles à la programmation. 1,5 milliard de dépenses réalisées au seul bénéfice de l'intérêt commun des populations, en matière de transports, de logements, de travaux de voiries ou d'équipements de proximité.

Avec un taux de réalisation de 78% et des volumes de dépenses records dans des domaines très importants - supérieurs à 80% sur les transports et à 90% sur le logement - c'est la dynamique démographique de notre agglomération qui est d'abord mise en évidence.

Notre première remarque concernera les finances de la métropole

En effet, si les finances restent en bonne santé, celles-ci sont dans une situation contrainte à l'heure alors que des situations d'urgence apparaissent dans plusieurs domaines.

Pour la quatrième année consécutive les dotations de l'État ont baissé. Avec les 18,4 millions de 2017 se sont 196 millions cumulés qui ont été supprimés à l'agglomération depuis 2013 soit l'équivalent de deux ponts Simon Veil ou de 8km de tramway, pour ne parler que de la mobilité.

Cette situation, loin d'être inévitable, relève de choix politiques en matière fiscale ou d'exonération, favorisant les plus riches et le monde de la finance. Tout cela est à mettre en parallèle avec les 60 à 80 milliards d'évasion fiscale – souvent appelée pudiquement optimisation - qu'illustrent à merveille le dossier de reprise des Girondins de Bordeaux et plus récemment encore l'incarcération de Carlos Ghosn.

L'amélioration de la desserte, de la fréquence et de la qualité du service est un point essentiel pour répondre aux besoins de déplacements, tant dans la métropole que sur le reste du département. La proposition que nous portons d'utiliser pleinement la ligne de ceinture avec la réouverture entre autres des gares de la Médoquine ou de Caudéran prend tout son sens. L'Etat et la Région doivent assumer leurs responsabilités.

D'autre part, nous ne pourrions régler cette question des transports sans nous attaquer à deux questions. En premier, la question du fret, qui représente 10% des véhicules sur la rocade en utilisant le ferroviaire et le fluvial,

Ensuite, il semble nécessaire que notre agglomération réfléchisse à d'autres modes de transports venant compléter ceux existants.

Mon intervention ne serait pas complète si je ne soulignais pas notre réprobation à toute velléité de **fusion des compétences du Département sur le territoire de la Métropole** qui se traduirait par une satellisation du Département. Ce serait une rupture d'égalité républicaine, un bouleversement territorial qui ne peut se régler dans les salons de l'Elysée, ni dans un face à face entre le président du Département et celui de la Métropole.

Pour terminer deux remarques concernant le domaine scolaire

Suite aux annonces du gouvernementales de dédoubler les CP et CE1 dans les écoles REP, les communes de la Métropole doivent faire face à de très lourds investissements dans leurs écoles. **270 nouvelles classes** sont nécessaires sur l'agglomération.

La Métropole a décidé de doubler l'enveloppe pour soutenir l'effort des communes tout en choisissant d'externaliser la coordination des constructions de groupes scolaires.

Et d'autre part, les problèmes récurrents de chauffage sur les écoles Camus et Mauriac montrent l'exigence des travaux de maintenance importants sur **les réseaux souterrains du chauffage urbain de la Rive Droite.**

Cette nécessité nous invite à nous interroger sur l'avenir que l'on donne à cette filière et sur son statut. Notre groupe défend l'idée d'une régie publique avec des investissements ambitieux à la hauteur des enjeux de demain pour la valorisation de nos déchets.