



# **PROCÈS-VERBAL**

**DU**

**CONSEIL MÉTROPOLITAIN**

**DU 23 FEVRIER 2023**

## CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE LA MÉTROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

### SÉANCE DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 23 FEVRIER 2023

Le Conseil métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE, régulièrement convoqué, a été assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la Présidence de Monsieur Hubert FALCO.

#### **CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES : 81**

#### **ÉTAIENT PRÉSENTS :**

M. Olivier CHARLOIS , Mme Geneviève LEVY, M. Yannick CHENEVARD, M. Thierry ALBERTINI, M. Ange MUSSO, M. Robert BENEVENTI, M. Gilles VINCENT, M. Robert CAVANNA, M. Hubert FALCO, M. Laurent JEROME, Mme Brigitte GENETELLI, M. Franck CHOUQUET, M. Emilien LEONI, M. Hervé STASSINOS, M. Yann TAINGUY, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Mohamed MAHALI, M. Christophe MORENO, Mme Valérie RIALLAND, Mme Nadine ESPINASSE, Mme Véronique BERNARDINI, M. Francis ROUX, Mme Edwige MARINO, Mme Amandine LAYEC, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Virginie PIN, Mme Rachel ROUSSEL, Mme Magali TURBATTE, Mme Anaïs DIR, Mme Corinne JOUVE, M. Pierre BONNEFOY, M. Bruno ROURE, M. Joël TONELLI, Mme Sandra TORRES, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS, M. Joseph MINNITI, Mme Corinne CHENET, M. Guillaume CAPOBIANCO, Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Philippe BERNARDI, M. Laurent CUNEO, M. Arnaud LATIL, Mme Delphine GROSSO, M. Laurent BONNET, M. Patrice CAZAUX, Mme Josy CHAMBON, M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Pascale JANVIER, M. Erick MASCARO, M. Albert TANGUY, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON, M. Jean-David MARION, M. Amaury CHARRETON, M. Philippe LEROY, Mme Basma BOUCHKARA, Mme Béatrice BROTONS, Mme Valérie MONDONE, Mme Nathalie BICAIS, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Bernard ROUX, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Anne-Marie METAL, M. Christian SIMON, M. Gilles BALDACCHINO.

#### **ÉTAIENT REPRÉSENTÉS :**

Mme Dominique ANDREOTTI ayant donné pouvoir à M. Mohamed MAHALI, Mme Kristelle VINCENT ayant donné pouvoir à M. Guillaume CAPOBIANCO, M. François CARRASSAN ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, M. Anthony CIVETTINI ayant donné pouvoir à M. Philippe LEROY, M. Jean-Pierre COLIN ayant donné pouvoir à Mme Corinne CHENET, Mme Claude GALLI-ARNAUD ayant donné pouvoir à M. Bernard ROUX, Mme Sylvie LAPORTE ayant donné pouvoir à M. Thierry ALBERTINI, M. Cheikh MANSOUR ayant donné pouvoir à Mme Nathalie BICAIS, Mme Josée MASSI ayant donné pouvoir à M. Robert CAVANNA, M. Jean-Louis MASSON ayant donné pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Laurent CUNEO, Mme Cécile MUSCHOTTI ayant donné pouvoir à M. Jean-David MARION, Mme Chantal PORTUESE ayant donné pouvoir à Mme Basma BOUCHKARA, Mme Christine SINQUIN ayant donné pouvoir à Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS, M. Jean Sébastien VIALATTE ayant donné pouvoir à M. Joël TONELLI, Mme Valérie BATTESTI ayant donné pouvoir à Mme Véronique BERNARDINI.

**ABSENT(S) : 0**

**SOMMAIRE**

**APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 15 DECEMBRE 2022.....6**

**COMPTE RENDU DES DÉCISIONS MÉTROPOLITAINES PRISES DEPUIS LA SÉANCE DU 15 DECEMBRE 2022 .....6**

**N° 23/02/000 AIDE FINANCIERE DE LA METROPOLE AUX VICTIMES DU SEISME AYANT FRAPPE LA TURQUIE ET LA SYRIE.....6**

**N° 23/02/001 ATTRIBUTION DE COMPENSATION MISE A JOUR 2023.....7**

**N° 23/02/002 CONVENTION D'ATTRIBUTION D'UN FONDS DE CONCOURS PAR LA METROPOLE TPM A LA VILLE D'OLLIIOULES POUR "CREATION DU JARDIN DES CEDRATS" - EXERCICE 2022 - AUTORISATION DE SIGNATURE.....8**

**N° 23/02/003 INFRUCTUOSITE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP) 22DSP06 RELATIVE A L'EXPLOITATION D'ACTIVITES DE BAIN DE MER SUR LES PLAGES NATURELLES DE MAR-VIVO/LES SABLETTES A LA SEYNE-SUR-MER ET MODALITES DE RELANCE DE LA CONSULTATION.....9**

**N° 23/02/004 MODIFICATION DES STATUTS DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION CULTURELLE "OPERA TOULON PROVENCE MEDITERRANEE".....9**

**N° 23/02/005 DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA METROPOLE TPM AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION CULTURELLE (EPCC) OPERA TPM - MODIFICATION DE LA DELIBERATION N° 20/07/48 DU 21 JUILLET 2020..... 10**

**N° 23/02/006 CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS 2023-2026 ENTRE L'ETAT, LA REGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR, LE DEPARTEMENT DU VAR, LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE ET L'ASSOCIATION TANDEM - AUTORISATION DE DE SIGNATURE.....11**

**N° 23/02/007 RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE - ANNEE 2020 ..... 11**

**N° 23/02/008 PROTOCOLE D'ORGANISATION CONCERNANT L'UTILISATION DE LA TAXE FONCIERE SUR LES PROPRIETES BATIES (TFPB) DANS LES QUARTIERS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE - AUTORISATION DE SIGNATURE.....13**

<b>N° 23/02/009</b>	<b>APPROBATION D'UN DISPOSITIF D'AIDE A L'IMMOBILIER DES ENTREPRISES ET DU REGLEMENT D'ATTRIBUTION Y AFFERENT - ANNULE ET REMPLACE LA DELIBERATION N°21/12/416 DU 16 DECEMBRE 2021.....</b>	<b>14</b>
<b>N° 23/02/010</b>	<b>ADOPTION DE LA TARIFICATION DES REDEVANCES D'OCCUPATION A Vocation COMMERCIALE DU DOMAINE PUBLIC METROPOLITAIN.....</b>	<b>14</b>
<b>N° 23/02/011</b>	<b>SYMIELEC VAR - APPROBATION DES NOUVELLES COMPETENCES TRANSFEREES PAR LES COMMUNES DE BARGEMON, CAVALAIRE-SUR-MER, CUERS, FLASSANS-SUR-ISSOLE, LA FARLEDE, MONTAOUX, TAVERNES, VINON-SUR-VERDON.....</b>	<b>15</b>
<b>N° 23/02/012</b>	<b>COMPETENCE DU SERVICE PUBLIC D'EAU POTABLE - MODIFICATION DU PROCES-VERBAL DE TRANSFERT DES BIENS DE LA COMMUNE DE TOULON A LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE.....</b>	<b>16</b>
<b>N° 23/02/013</b>	<b>MODIFICATION DES STATUTS DU SITMAT (SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT ET DE TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES DE L'AIRE TOULONNAISE) - ADHESION DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES MEDITERRANEE PORTE DES MAURES.....</b>	<b>16</b>
<b>N° 23/02/014</b>	<b>CONVENTION DE PARTENARIAT ET D'ASSISTANCE TECHNIQUE ET SCIENTIFIQUE AVEC LE PARC NATIONAL DE PORT CROS POUR LA GESTION DES TERRAINS DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL ET DES NATURELS SENSIBLES - AUTORISATION DE SIGNATURE.....</b>	<b>19</b>
<b>N° 23/02/015</b>	<b>DEBAT ANNUEL SUR L'URBANISME : BILAN 2022 ET PERSPECTIVES 2023.....</b>	<b>20</b>
<b>N°23/02/016</b>	<b>AUTORISATION D'ACQUISITION D' ACTIONS AU CAPITAL DE LA SOCIETE PUBLIQUE LOCALE (SPL) SAGEP ET DESIGNATION DU REPRESENTANT.....</b>	<b>29</b>
<b>N° 23/02/017</b>	<b>DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA COMMISSION DE LA FORMATION ET DE LA VIE ETUDIANTE DE L'UNIVERSITE DE TOULON (UTLN) - ANNEE 2023.....</b>	<b>30</b>
<b>N° 23/02/018</b>	<b>DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE AU GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART).....</b>	<b>31</b>
<b>N° 23/02/019</b>	<b>ADHESION AU CENTRE D'ETUDES ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITE ET L'AMENAGEMENT (CEREMA) - DESIGNATION D'UN REPRESENTANT.....</b>	<b>32</b>

<b>N° 23/02/020</b>	<b>CHOIX DU DELEGATAIRE POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRANSPORT TERRESTRE ET MARITIME DE VOYAGEURS DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE.....</b>	<b>33</b>
<b>N° 23/02/021</b>	<b>CONVENTION DE PARTENARIAT ET DE FINANCEMENT RELATIVE A L'ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA (EMC<sup>2</sup>) DE LA METROPOLE CERTIFIÉE CEREMA (EMC<sup>2</sup>) DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE AVEC LE SYNDICAT MIXTE SCOT PROVENCE MÉDITERRANÉE.....</b>	<b>38</b>
<b>N° 23/02/022</b>	<b>CONVENTION DE PARTENARIAT ET DE FINANCEMENT RELATIVE A L'ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA (EMC<sup>2</sup>) DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE AVEC LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MÉDITERRANÉE PORTE DES MAURES .....</b>	<b>40</b>
<b>N° 23/02/023</b>	<b>PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2015-2025 DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE - EVALUATION A MI-PARCOURS.....</b>	<b>40</b>
<b>N° 23/02/024</b>	<b>RENOUVELLEMENT DE L'ADHESION 2023 AU GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE "VIGIE PORTS" .....</b>	<b>51</b>
<b>N° 23/02/025</b>	<b>MODIFICATION DU PLAN D'AFFECTATION DES POSTES D'AMARRAGE DU PORT DU LAZARET .....</b>	<b>51</b>
<b>N° 23/02/026</b>	<b>MODIFICATION DU PLAN D'AFFECTATION DES POSTES D'AMARRAGE DU PORT DE LA MADRAGUE DE GIENS.....</b>	<b>52</b>
<b>N° 23/02/027</b>	<b>DECLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTERET GENERAL DE LA MISE EN SECURITE DU PORT DE L'AYGAUDE DU LEVANT A HYERES-LES-PALMIERS.....</b>	<b>52</b>
<b>N° 23/02/028</b>	<b>PORT DU BRUSC - MODIFICATION POUR ERREUR MATERIELLE DE LA DELIBERATION N°22/12/421 DU CONSEIL METROPOLITAIN DU 15 DECEMBRE 2022 PORTANT TARIFS D'OUTILLAGE PUBLIC ET REDEVANCES DE STATIONNEMENT ET D'AMARRAGE APPLICABLES A COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2023 .....</b>	<b>52</b>

*La séance est ouverte à 9 h 05 par Monsieur Hubert FALCO, Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, ancien Ministre.*

**M. LE PRESIDENT**.- Mes chers collègues, je déclare la séance de notre Conseil métropolitain ouverte.

Avant de procéder à l'appel, je vous demande de bien vouloir accueillir Monsieur Olivier CHARLOIS de la Commune de La Garde qui remplace de droit Monsieur Michel DURBANO. Je crois qu'il est là, il est venu. Très bien.

Je vais demander maintenant à notre benjamine, Madame Béatrice VEYRAT-MASSON, de procéder à l'appel.

**Mme VEYRAT-MASSON**.- Merci, Monsieur le Président.

*(Il est procédé à l'appel)*

**M. LE PRESIDENT**.- Mes chers collègues, nous pouvons valablement délibérer.

## **APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 15 DECEMBRE 2022**

### **COMPTE RENDU DES DÉCISIONS MÉTROPOLITAINES PRISES DEPUIS LA SÉANCE DU 15 DECEMBRE 2022**

Je vais vous proposer d'approuver le procès-verbal de notre séance du 15 décembre, ainsi que le compte rendu des décisions métropolitaines prises depuis cette séance. Il n'y a pas de remarques ? Je peux les mettre aux voix. Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

Ils sont approuvés. Je vous en remercie.

## **N° 23/02/000            AIDE FINANCIERE DE LA METROPOLE AUX VICTIMES DU SEISME AYANT FRAPPE LA TURQUIE ET LA SYRIE**

Mes chers collègues, le premier dossier vous a été remis sur la table, car c'est une délibération qui est liée aux récents événements ; comme vous le savez, hélas, un terrible séisme a frappé la Turquie, la Syrie, ce lundi 6 février, avec le bilan humain catastrophique. À ce jour, plus de 40 000 victimes sont à déplorer. La Métropole, avec ses douze Maires, souhaite répondre présente au rendez-vous de la solidarité et apporter son soutien aux opérations d'urgence pour venir en aide aux victimes du séisme. Pour cela, mes chers collègues, je vous propose le versement d'une aide financière de solidarité de 30 000 € au Fonds d'action extérieure des collectivités

territoriales (FACECO) qui est géré par le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères.

Chers collègues, qui souhaite la parole ? Monsieur, vous avez la parole.

**M. NAVARRANNE**.- Merci, Monsieur le Président.

Mes chers collègues, nous aurons bien sûr une volonté de voter favorablement cette délibération d'urgence sur laquelle il faudrait aussi rappeler que ce fonds géré ou plutôt administré par les collectivités territoriales est un fonds efficace sur lequel on sait que chaque euro sera déterminé en fonction dans ses dépenses d'une utilité certaine, mais aussi que le rôle qui doit être le nôtre politiquement est d'appeler également dans cette région du monde à ce que la France reprenne ses discussions avec ces pays touchés. Je veux bien sûr penser plus particulièrement aux Syriens qui sont présents aussi sur cette parcelle de territoire turc touchée, et donc c'est tout particulièrement les Syriens, qu'ils vivent en Turquie ou en Syrie, auxquels je souhaiterais associer ce vœu : que la France reprenne le chemin aussi de la diplomatie. Ils n'ont que trop souffert de brimades, de privations et dans ce drame qui les touche encore plus fort et qui touche tous les Turcs de cette région, tous les Syriens de Turquie et de Syrie, en appeler aussi à ce que, par l'intermédiaire de l'Association des Maires de France qui chapeaute cette délibération, la délibération que toutes nos Collectivités territoriales, beaucoup en tout cas, vont prendre, que la voie de la raison soit retrouvée et qu'enfin, avec le peuple Syrien, avec les autorités Syriennes, nous puissions retrouver un dialogue serein et sincère pour que cesse la souffrance de ce peuple. Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT**.- Mes chers collègues, s'il n'y a plus d'intervention, qui est favorable à cette délibération ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée et je vous en remercie.

Ange, l'attribution de compensation mise à jour, la délibération 23-01.

**N° 23/02/001                    ATTRIBUTION DE COMPENSATION MISE A JOUR  
2023**

**M. MUSSO**.- Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit de l'attribution de compensation, une mise à jour du fait de la révision des attributions de compensation relatives à la compétence collective des ordures ménagères, conformément au pacte financier et fiscal.

D'autre part, pour la Ville de Toulon, il convient d'intégrer l'incidence de la révision liée au service commun informatique.

L'attribution de compensation, après cette mise à jour, est fixée à -907 121 €, se décomposant en une AC positive versée aux communes de 11 839 967 € et une AC négative versée par les Communes de 12 747 088 €.

**M. LE PRESIDENT**.- Mes chers collègues, c'est l'application stricte du pacte financier que nous avons pris ensemble depuis le début de notre association.

Qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 75**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 6** Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Chantal PORTUESE, Monsieur Amaury NAVARRANNE, Monsieur Philippe LEROY, Madame Basma BOUCHKARA, Monsieur Gilles BALDACCHINO

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée et je vous en remercie.

La suivante, Ange.

**N° 23/02/002**      **CONVENTION D'ATTRIBUTION D'UN FONDS DE CONCOURS PAR LA METROPOLE TPM A LA VILLE D'OLLIOULES POUR "CREATION DU JARDIN DES CEDRATS" - EXERCICE 2022 - AUTORISATION DE SIGNATURE**

**M. MUSSO**.- Il s'agit d'une convention d'attribution de fonds de concours pour la ville d'Ollioules pour la création du Jardin des Cédrats. Le coût total de l'opération est de 200 000 € hors taxe et la participation de TPM s'élève à 70 000 € hors taxe.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée, je vous en remercie.

La suivante.



**N° 23/02/03                    INFRUCTUOSITE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP) 22DSP06 RELATIVE A L'EXPLOITATION D'ACTIVITES DE BAIN DE MER SUR LES PLAGES NATURELLES DE MAR-VIVO/LES SABLETTES A LA SEYNE-SUR-MER ET MODALITES DE RELANCE DE LA CONSULTATION**

**M. MUSSO**.- Il s'agit d'une infructuosité de la délégation de service public pour l'exploitation d'activités de bains de mer sur les plages naturelles de Mar-Vivo/Les Sablettes à La Seyne. On n'a pas eu de candidatures recevables.

**M. LE PRESIDENT**.- Hélas, c'est ce qui nous arrive à tous dans des appels d'offres. On définit tout simplement les modalités de relance.

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 79**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 2            Monsieur Amaury NAVARRANNE,  
Monsieur Gilles BALDACCHINO**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté et je vous en remercie.

Ange, c'est une modification des statuts de l'Établissement public de Coopération culturelle, Opéra de Toulon.

**N° 23/02/004                    MODIFICATION DES STATUTS DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION CULTURELLE "OPERA TOULON PROVENCE MEDITERRANEE"**

**M. MUSSO**.- Il s'agit d'une mise à jour des dispositions légales et réglementaires du Code général des collectivités territoriales et la modification de la durée du mandat du Directeur général et artistique de l'Opéra qui était de trois ans et qui pourra être désormais d'une durée de 3 à 5 ans.

**M. LE PRESIDENT**.- Je pense que c'est une bonne chose pour asseoir le Directeur sur une longueur de cinq ans. Nous avons un Directeur de qualité et nous avons aujourd'hui un Directeur de qualité. Des gens très compétents, l'Opéra étant quand même l'un des bastions de notre politique culturelle métropolitaine.

Qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 79**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 2      Madame Chantal PORTUESE,  
Madame Basma BOUCHKARA.**

***(Adoption à l'unanimité).***

Elle est adoptée. Je vous en remercie.

Mes chers collègues, pour la délibération suivante, il est demandé à Madame Delphine GROSSO et à Monsieur Patrice CAZAUX de ne pas prendre part au vote et de sortir de la salle. On applique les règles.

*Madame GROSSO et Monsieur CAZAUX sortent de la salle.*

Allez, Ange, la 05.

**N° 23/02/005      DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA  
METROPOLE TPM AU SEIN DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC  
DE COOPERATION CULTURELLE (EPCC) OPERA  
TPM - MODIFICATION DE LA DELIBERATION  
N° 20/07/48 DU 21 JUILLET 2020**

**M. MUSSO**.- Il s'agit de la désignation des représentants de notre métropole au sein du Conseil d'administration de l'Établissement Public de Coopération culturelle Opéra TPM.

Madame Valérie RIALLAND et Monsieur Robert BENEVENTI ont été désignés par le Département en qualité de représentants titulaire et suppléant. Ils représentaient déjà notre Métropole. Pour le bon fonctionnement du Conseil d'administration, un élu ne peut représenter deux collectivités différentes, il faut donc les remplacer. On vous propose les candidatures de Madame Delphine GROSSO et de Monsieur Patrice CAZAUX son suppléant.

**M. LE PRESIDENT**.- Cela renforcera, Madame RIALLAND et Monsieur BENEVENTI, cela renforcera le poids que nous apportons à cet opéra avec Delphine GROSSO et Patrice CAZAUX.

Qui est favorable, mes chers collègues ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 76**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 3      Madame Chantal PORTUESE,  
Madame Rachel ROUSSEL,  
Madame Basma BOUCHKARA .**

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 2  
Madame Delphine GROSSO, Monsieur Patrice CAZAUX.**

***(Adoption à l'unanimité).***

Elle est adoptée et je vous en remercie.

On va demander à Madame Delphine GROSSO et à Monsieur Patrice CAZAUX de rentrer. Ange, tu poursuis avec la 06.

*Madame Delphine GROSSO et à Monsieur Patrice CAZAUX entrent dans la salle.*

**N° 23/02/006                    CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS 2023-2026 ENTRE L'ETAT, LA REGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR, LE DEPARTEMENT DU VAR, LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE ET L'ASSOCIATION TANDEM - AUTORISATION DE SIGNATURE**

**M. MUSSO**.- Il s'agit de la convention pluriannuelle d'objectifs 2023-2026 entre l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Var, la Métropole Toulon Provence Méditerranée et l'Association Tandem. Cette association participe au rayonnement incontournable de la vie artistique du territoire et d'un des plus grands conservatoires de France.

Pour 2023, le montant prévisionnel des subventions accordées s'élève à 640 000 €, équivalant à 59 % du montant total annuel estimé des coûts éligibles selon la répartition suivante : l'État 100 000 €, la Région 75 000 €, le Département 450 000 € et la Métropole 15 000 €.

**M. LE PRESIDENT**.- C'est une scène de musique actuelle.

Qui est favorable, mes chers collègues ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 79**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 2            Monsieur Amaury NAVARRANNE,  
Monsieur Gilles BALDACCHINO.**

***(Adoption à l'unanimité).***

Elle est adoptée et je vous en remercie.

Je donne la parole à Francis ROUX, pour un dossier important.

**N° 23/02/007                    RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE - ANNEE 2020**

**M. ROUX**.- Merci, Monsieur le Président.

En tant que Président de la Commission intercommunale d'accessibilité, j'ai le plaisir de vous rapporter cette délibération. La Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 fait de l'accessibilité une condition universelle pour permettre à chacun d'exercer de façon la plus autonome possible les actes de la vie quotidienne. L'accessibilité est souvent un préalable à l'exercice de l'ensemble des droits des personnes en situation de handicap. Elle est un facteur essentiel de leur pleine participation au quotidien à tous les aspects de la vie sociale. C'est pourquoi la Métropole TPM fait le choix de déployer

une politique dynamique et volontariste en faveur de l'accessibilité et de l'inclusion sur l'ensemble de son territoire.

La transformation de la Communauté d'agglomération en Métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2018 a permis une prise de compétences étendue et, ainsi, ce sont tous les éléments constitutifs de la chaîne de déplacement qui ont pu être intégrés au patrimoine métropolitain. La voirie et ses éléments indispensables qui sont l'éclairage public, la signalisation, mais aussi les plages et les parkings et le stationnement ainsi que les espaces naturels sensibles permettant une réflexion globale sur les cheminements.

Pour atteindre ces objectifs, la Loi prévoit également la création d'une Commission intercommunale pour l'accessibilité, lieu d'échanges et de concertation permettant d'associer les personnes en situation de handicap et la mise en œuvre de l'accessibilité. Ainsi, la nouvelle Commission intercommunale a été installée le 27 janvier 2022, suite d'une part au renouvellement des élus de la Métropole en juin 2020, d'autre part suite à un appel à candidatures auprès des Associations représentant les personnes porteuses de handicap. Cet appel à candidatures ayant pris plusieurs mois au regard du nombre d'associations et de partenaires souhaitant participer, son premier travail lors de cette séance a été de consolider le rapport annuel 2020 qui vous est présenté aujourd'hui, recensant l'ensemble de travaux d'amélioration et les politiques menées par la Métropole en faveur des personnes porteuses de handicap pour l'année 2020.

Vous trouverez donc dans ce rapport qui vous a été adressé en annexe du Conseil toutes les informations concernant les actions mises en œuvre ainsi que les perspectives pour les exercices suivants. Ce rapport 2020 constitue une base solide sur laquelle la Métropole va pouvoir s'appuyer pour améliorer encore sa politique inclusive et accessible. Quant au rapport des actions 2021, il vous sera présenté lors d'un prochain Conseil et je tiens à féliciter tous les membres de cette Commission qui ont participé à l'élaboration de ce rapport très complet et exhaustif. Merci, Monsieur le Président.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Mes chers collègues, vous avez en votre possession le rapport très complet qui concerne cette politique d'accessibilité mise en place sur l'ensemble de la métropole, aussi bien dans les transports collectifs, les stationnements, les plages concédées, sur le sentier du littoral. Sur l'ensemble des communes, nous avons pris des mesures importantes et essentielles, sur le logement, la collecte des déchets des établissements qui reçoivent du public bien sûr, en matière de culture, en matière de sport, on essaie d'avancer et, petit à petit, d'améliorer les conditions d'accessibilité sur l'ensemble de notre territoire.

Merci, Francis. Merci à la Commission qui a énormément travaillé sur ces sujets. Je vais vous demander, s'il n'y a pas d'intervention, de prendre acte de la présentation du rapport annuel de la Commission d'intercommunalité d'accessibilité 2020. Je vais vous demander de voter la prise d'acte : qui est pour approuver que l'on a pris acte ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

**(Adoption à l'unanimité).**

*Madame Rachel ROUSSEL prend acte.*

Nous avons donc pris acte. Merci, Francis.

Je passe la parole au représentant de Jean-Louis MASSON, Madame le Maire, vous avez la parole sur le rapport 02-08.

**N° 23/02/008            PROTOCOLE D'ORGANISATION CONCERNANT  
L'UTILISATION DE LA TAXE FONCIERE SUR LES  
PROPRIETES BATIES (TFPB) DANS LES QUARTIERS  
DE LA POLITIQUE DE LA VILLE - AUTORISATION DE  
SIGNATURE**

**Mme ARNAUD-BILL**.- Merci, Monsieur le Président.

Mes chers collègues, la Loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine de février 2014 et la loi de finances 2015 ont confirmé le maintien de l'abattement de 30 % sur la base d'imposition à la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) dont bénéficient les bailleurs sociaux pour les logements situés en Quartier Prioritaire de la Politique de la ville, en contrepartie de la mise en œuvre d'actions contribuant à améliorer la qualité de services aux locataires.

L'abattement de la TFPB a été prolongé jusqu'en 2023 en lien avec les contrats de ville 2015-2023. Le protocole d'utilisation de l'abattement de la TFPB a vocation à coordonner les actions de cadre de vie et articuler les démarches de gestion urbaine et sociale de proximité copilotées par l'État et les EPCI. Il s'agit de signer le protocole d'organisation concernant l'abattement de la taxe foncière sur les propriétés bâties dans les quartiers de la politique de la ville.

Nous avons déjà signé avec l'État en Préfecture la semaine dernière.

**M. LE PRESIDENT**.- Tout à fait. Nous étions réunis, l'ensemble des Maires métropolitains en Préfecture, et nous avons une fois de plus démontré notre volonté de construire des logements sociaux, dans la mesure où on a la possibilité de les construire. Possibilités foncières, possibilités financières. Trouver le juste équilibre entre développement, préservation, construction, c'est le travail de tous et je crois que la mesure que nous prenons ce matin dans tous nos quartiers prioritaires de l'ensemble de notre territoire prouve bien cette volonté de soutien aux bailleurs sociaux.

Chers collègues, qui est favorable pour cette mesure ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 78**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 3            Monsieur Amaury NAVARRANNE,  
Madame Rachel ROUSSEL,  
Monsieur Gilles BALDACCHINO.**

***(Adoption à l'unanimité).***

Elle est adoptée et je vous en remercie.

La suivante, Hervé.

**N° 23/02/009                    APPROBATION D'UN DISPOSITIF D'AIDE A  
L'IMMOBILIER DES ENTREPRISES ET DU  
REGLEMENT D'ATTRIBUTION Y AFFERENT - ANNULE  
ET REMPLACE LA DELIBERATION N°21/12/416 DU  
16 DECEMBRE 2021**

**M. STASSINOS**.- Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit par cette délibération de modifier le règlement d'attribution d'aide aux entreprises. On avait pris une délibération en 2021, un décret est intervenu entre temps en juin 2022, il convient donc de modifier ce règlement.

**M. LE PRESIDENT**.- Vous savez, la simplification administrative, on en parle depuis des années, j'en entends parler depuis que j'ai été parlementaire. On va simplifier, mais c'est de plus en plus compliqué, il y a toujours un décret qui vient modifier ce que nous avons. Là, simplement, on reprend les tarifs de chaque commune, on s'adapte au décret.

Qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 79**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 2            Madame Chantal PORTUESE,  
Madame Basma BOUCHKARA.**

***(Adoption à l'unanimité).***

Elle est adoptée et je vous en remercie.

Hervé, tu poursuis.

**N° 23/02/010                    ADOPTION DE LA TARIFICATION DES REDEVANCES  
D'OCCUPATION A VOCATION COMMERCIALE DU  
DOMAINE PUBLIC METROPOLITAIN**

**M. STASSINOS**.- Il s'agit d'adopter la tarification des redevances d'occupation à vocation commerciale du domaine public métropolitain, comme on le fait pour chacune de nos communes.

Il y a deux modifications : la première concerne la création d'une tarification pour le surplomb du domaine public et la deuxième modification, c'est le paiement d'avance des redevances annuelles.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable, mes chers collègues ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 77**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 4**      **Madame Chantal PORTUESE,  
Monsieur Amaury NAVARRANNE,  
Madame Basma BOUCHKARA,  
Monsieur Gilles BALDACCHINO.**

***(Adoption à l'unanimité).***

C'est adopté.

Je passe la parole à Christian.

**N° 23/02/011      SYMIELEC VAR - APPROBATION DES NOUVELLES  
COMPETENCES TRANSFEREES PAR LES  
COMMUNES DE BARGEMON, CAVALAIRE-SUR-MER,  
CUERS, FLASSANS-SUR-ISSOLE, LA FARLEDE,  
MONTAUROUX, TAVERNES, VINON-SUR-VERDON**

**M. SIMON**.- Bonjour, Monsieur le Président, merci.

Chers collègues, nous sommes membres du SYMIELEC Var et celui-ci a délibéré favorablement à des transferts optionnels en faveur des communes de Bargemon, Cavalaire-sur-Mer, Cuers, Flassans-sur-Issole, La Farlède, Montauroux, Tavernes et Vinon-sur-Verdon. Comme nous sommes membres, nous devons approuver en qualité de membre ces transferts.

**M. LE PRESIDENT**.- Nous vous proposons d'approuver ces transferts en notre qualité de membre. Mes chers collègues, qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

***(Adoption à l'unanimité).***

C'est approuvé. Je vous en remercie.

Christian, tu poursuis.

**N° 23/02/012           COMPETENCE DU SERVICE PUBLIC D'EAU POTABLE  
- MODIFICATION DU PROCES-VERBAL DE  
TRANSFERT DES BIENS DE LA COMMUNE DE  
TOULON A LA METROPOLE TOULON PROVENCE  
MEDITERRANEE**

**M. SIMON**.- Concernant la compétence du service public de l'eau potable, ce sont simplement des modifications de transfert de parcelles de terrains dont pour certains nous n'en avons pas l'utilité, pour d'autres oui, pour la Commune de Toulon et une parcelle qui est sur la commune du Revest-Les-Eaux.

**M. LE PRESIDENT**.- Oui, on transfère les biens, on aimerait bien transférer de l'eau. Notre département est en grande souffrance actuellement, il faut que l'on en prenne tous conscience. Effectivement, c'est avec responsabilité que l'on doit gérer ce problème de l'eau. On le sait très bien, nos nappes grandissent en hiver, ce ne sont pas les pluies de printemps qui alimentent les nappes, ce sont les pluies d'hiver, mais nous n'avons eu aucune pluie cet hiver, pratiquement aucune pluie, quelques averses qui ont mouillé notre sol, et cela devient vraiment préoccupant. Nous avons diverses possibilités, dont celle du Canal de Provence, mais c'est un sujet qui doit devenir une priorité pour nous, dans chacune de nos communes.

Je vais vous demander d'approuver ces transferts, mes chers collègues : qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 77**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 4       Madame Chantal PORTUESE,  
Monsieur Amaury NAVARRANNE,  
Madame Basma BOUCHKARA,  
Monsieur Gilles BALDACCHINO.**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté et je vous en remercie.

Robert CAVANNA.

**N° 23/02/013           MODIFICATION DES STATUTS DU SITTOMAT  
(SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT ET  
DE TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES DE  
L'AIRE TOULONNAISE) - ADHESION DE LA  
COMMUNAUTE DE COMMUNES MEDITERRANEE  
PORTE DES MAURES**

**M. CAVANNA**.- Merci, Monsieur le Président.

Mes chers collègues, il s'agit de la modification des statuts du SITTOMAT. Comme vous le savez, les objectifs du Plan régional de gestion des déchets visent à une diminution de l'enfouissement au profit notamment de la valorisation énergétique. A cet égard, le SITTOMAT accueille la Communauté de communes Porte des Maures



qui est susceptible de faire un apport de 25 000 tonnes par an de déchets que l'on valorisera.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous sommes solidaires sur les territoires, que ce soit à l'est ou à l'ouest, et ouverts à faire en sorte que ce qui fonctionne bien chez nous doit aider les autres à bien fonctionner. On prouve là encore ce souci de solidarité au-delà de la frontière territoriale de la Métropole. Je crois que c'est une bonne action.

Je vais demander à Gilles VINCENT de parler, s'il le veut, puis après, de sortir.

**M. VINCENT.**- Merci, Monsieur le Président. C'est juste pour expliquer à mes collègues que cette usine à ce qu'on appelle un vide de four, c'est-à-dire que nous avons une capacité de 285 000 tonnes par an, aujourd'hui le SITTOMAT apporte 255 000 tonnes par an avec le Golfe de Saint-Tropez, la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau, la Communauté d'agglomération de Sud Sainte Baume et donc on a un vide de 30 000 tonnes. Comme vous l'avez dit, la Communauté de communes Porte des Maures est venue taper à notre porte, qui aujourd'hui envoie ses ordures ménagères en décharge et qui souhaite les valoriser sous forme d'énergie. Comme nous avons un vide de four, nous avons accepté de les recevoir, ce qui fait que nous accueillons un membre de plus qui va apporter 25 000 tonnes d'ordures ménagères, ces tonnes seront valorisées sous forme d'électricité et sous forme de chaleur, puisque nous chauffons des immeubles de la Beaucaire et de La Seyne. C'est une bonne action pour l'environnement.

**M. LE PRESIDENT.**- Pendant que tu te retires, je donne la parole à Jean-Pierre.

*Messieurs Gilles VINCENT, Thierry ALBERTINI, Robert BENEVENTI sortent de la salle.*

**M. GIRAN.**- Monsieur le Président, c'est complètement à côté du sujet, mais c'est l'exemple des relations qui existent entre Communauté de communes et Métropole sur des sujets centraux. Je suis tout à fait favorable à cette opération de solidarité à travers le SITTOMAT au profit de Méditerranée Porte des Maures, mais parfois, c'est compliqué pour nous.

Par exemple, nous sommes en train de réfléchir actuellement, je parle sous l'autorité de M. CAVANNA au problème d'eau pour les Communes d'Hyères, La Crau, Carqueiranne ; la ville d'Hyères est extrêmement dépendante du syndicat de l'est pour l'approvisionnement dans des conditions de définition qui coûtent un maximum, quel que soit le contexte. Je dis simplement que comme les relations entre les Communautés doivent s'approfondir, tous les sujets doivent être évoqués, et je mets celui-là sur la table de la discussion parce que cela pose véritablement un problème qui relève plus de l'impôt que du soutien.

**M. LE PRESIDENT.**- J'approuve pleinement ce que vient de dire le Maire de la ville d'Hyères. S'ouvrir, travailler ensemble, un partenariat, il faut voir l'intérêt de chaque Commune. Tout cela se discute. Jusqu'à présent, on a trouvé solution à tout. On l'a prouvé depuis longtemps et on a trouvé une solution à ces problèmes également. Travailler ensemble, ce n'est pas pénaliser Pierre pour avantager Paul, c'est avantager un territoire et on va certainement dans la discussion trouver les solutions qui conviennent à tous.

Monsieur, vous avez la parole.

**M. NAVARRANNE**.- Merci. Sur cette question du SITTOMAT, je crois que nous plaidons aussi sur le fait que tout ce que nous pouvons faire sur notre territoire, nous le maîtrisons. C'est toute la difficulté dans la valorisation des déchets. On l'a vu avec le scandale qui a touché les ordures de Nice, on pensait que les déchets qui n'étaient pas valorisés sur le territoire étaient valorisés à proximité, alors qu'on les envoyait en Espagne. La force publique, la force politique n'était pas forcément au courant, elle passait par un délégataire et c'est tout le bénéfice de travailler, nous, avec le SITTOMAT, car on maîtrise un peu mieux les choses.

Pour revenir sur cette discussion ouverte par Monsieur Giran et sur laquelle vous rebondissiez, Monsieur le Président, il faut aussi se poser la réflexion dans ces regroupements, dans ces Syndicats de la taille de la collectivité, de l'étendue de la compétence. Quand on a transféré la compétence transports aux Régions, les Communes et les Intercommunalités se sont rendu compte que ce qui était de la responsabilité du Département était somme toute, si ce n'est mieux géré, géré plus économiquement par le Département que la Région. On a des discussions avec la Communauté de communes de la vallée du Gapeau, il y a une Commune de la vallée du Gapeau qui, lors de son conseil municipal, a noté que la quotité transport qu'elle reverse à la Région au titre du transport scolaire passe de 30 000 à 60 000 € sans que le service en ait changé d'une quelconque manière, sans que le périmètre ait changé, mais simplement que le transfert d'une compétence d'une collectivité à une autre, surtout en passant à une collectivité toujours plus grosse, en l'espèce la Région, n'était pas toujours la capacité de mieux gérer, de gérer plus efficacement, de gérer plus finement ou de gérer plus économiquement pour nos Communes.

C'est aussi dans ce débat plus général sur les transferts de compétences et sur les associations que l'on peut avoir entre Communes ou entre Collectivités de la taille aussi des périmètres que l'on s'impose, parfois imposés par la Loi, mais parfois que l'on s'impose à nous-mêmes et qui sont moins intéressants pour cet exemple de la région qui prend les transports, c'était un transfert de compétence imposé par la loi, mais vraiment toujours aussi poser dans nos débats la question du périmètre lui-même, est-ce qu'il sera pour un meilleur service et pour un meilleur coût pour les Collectivités ou pour les administrés.

**M. LE PRESIDENT**.- C'est un débat que vous avez à la Région ; on s'interdit de rentrer dans un débat qui ne nous concerne pas.

Pour notre part, que ce soit pour la constitution de la Communauté de communes, Communauté d'agglomération, aujourd'hui Métropole, on n'a pas de différenciation entre les grandes Communes, les petites, une même règle, c'est l'intérêt général et on a un objectif c'est l'intérêt de notre territoire, c'est tout. On a des discussions entre nous. On règle le problème entre nous. Jusqu'à présent, on a montré l'exemple que dans ce territoire on arrive toujours à trouver des solutions, et pas l'un aux dépens de l'autre, mais ensemble pour l'intérêt général.

Après, votre débat transports avec la Région, vous êtes à la Région, moi, je soutiens la politique que mène le Président de la Région à titre personnel, mais on n'est pas là dans un débat régional, on est là dans un débat métropolitain.

Qui est favorable à la délibération proposée par Robert Cavanna ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 76**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 2      Madame Chantal PORTUESE,  
Madame Basma BOUCHKARA.**

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 3  
Monsieur Thierry ALBERTINI, Monsieur Robert BENEVENTI,  
Monsieur Gilles VINCENT.**

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée et je vous en remercie.

Pour la prochaine délibération, il est demandé à Madame Isabelle MONTFORT qui est Présidente du Conseil d'administration du Parc national de Port-Cros, et à Madame le Maire de La Garde qui est la deuxième Vice-Présidente de ne pas prendre part au vote et de sortir de la salle.

*Mesdames MONTFORT ET ARNAUD-BILL sortent de la salle.*

On va demander à Gilles Vincent de reprendre son poste et nous présenter la 14.

*Messieurs Gilles VINCENT, Thierry ALBERTINI, Robert BENEVENTI entrent de la salle.*

**N° 23/02/014      CONVENTION DE PARTENARIAT ET D'ASSISTANCE  
TECHNIQUE ET SCIENTIFIQUE AVEC LE PARC  
NATIONAL DE PORT CROS POUR LA GESTION DES  
TERRAINS DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL ET  
DES NATURELS SENSIBLES - AUTORISATION DE  
SIGNATURE**

**M. VINCENT.**- Monsieur le Président, mes chers collègues, depuis que nous avons constitué notre Communauté d'agglomération, cela fait maintenant quelques années, la Commune d'Hyères-les-Palmiers avait signé une convention de partenariat, d'assistance technique et scientifique avec le parc national de Port-Cros, c'était en 1997, et cette convention a été transférée à la Communauté d'agglomération. Aujourd'hui, il convient, puisque cette convention est arrivée à son terme, de signer une nouvelle convention. De quoi s'agit-il ? C'est tout simplement un partenariat technique et scientifique avec le Parc pour gérer les espaces naturels qui ont été acquis sur la Commune d'Hyères par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres. Dans cette nouvelle convention, on a une baisse de la redevance qui passe de 46 000 € à 43 200 €, parce qu'il y a une baisse des heures affectées à ces missions. Depuis très longtemps, avec le Parc national on travaille dans l'intérêt de conserver nos espaces naturels sensibles et à Hyères c'est un bel exemple de coopération.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est un des bijoux de la ville d'Hyères et il y en a d'autres ; cela nous permet d'avoir des espaces naturels de très grande qualité.

Je mets aux voix cette délibération : qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 78**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 3**

**Madame Isabelle MONFORT, Monsieur Jean-Louis MASSON, Madame Hélène ARNAUD-BILL.**

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée et je vous en remercie.

On va demander à Mme Montfort et à Mme Arnaud-Bill de réintégrer leur place et je vais m'empresse de donner la parole au Maire de la ville d'Hyères, Jean-Pierre GIRAN.

**N° 23/02/015                    DEBAT ANNUEL SUR L'URBANISME : BILAN 2022 ET PERSPECTIVES 2023**

**M. GIRAN**.- Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Président, mes chers collègues, comme chaque année, la loi ALUR impose à la Collectivité métropolitaine un débat portant sur la politique d'urbanisme et je voudrais, à ce sujet, rappeler les impératifs, les exigences de la politique métropolitaine.

Première exigence, c'est assurer le meilleur équilibre entre production de logements d'une part, activités économiques et infrastructures publiques d'autre part.

C'est disposer d'un quota de logements sociaux qui s'inscrit dans la philosophie de la loi SRU, mais surtout qui doit être adapté aux besoins et à la demande de nos administrés.

C'est permettre des transports de personnes et de marchandises de qualité qui assurent la plus grande mobilité et la meilleure équité territoriale.

C'est assurer, sous l'égide du SCOT, présidé par notre collègue Robert Beneventi, grâce au programme local de l'habitat et avant traduction dans le PLUI, c'est assurer la mise en œuvre de la volonté politique sur le territoire communal et sur le territoire métropolitain.

C'est respecter les exigences de la transition énergétique, notamment le plan climat énergie.

C'est protéger notre patrimoine à travers les sites patrimoniaux remarquables.

C'est faire en sorte que la publicité, à travers le règlement intercommunal, soit au service de l'information et qu'elle n'apporte pas exagérément de pollution visuelle.

C'est s'appuyer sur l'Établissement public foncier PACA pour assurer les maîtrises foncières sans lesquelles on ne peut pas avoir de stratégie territoriale.

Alors, on en conviendra, c'est un vaste programme qui mobilise les services de notre Métropole au profit de l'avenir de nos Communes. Et ce programme avance bien. Le SCOT est en révision, actuellement, une tournée de Communes a lieu de telle façon qu'il y ait la meilleure concertation et la meilleure compréhension pour chacun. Rappelons que le SCOT, ce n'est pas simplement le logement, mais c'est aussi l'activité économique. C'est l'ensemble de l'harmonie de ces activités.

Le Programme local de l'habitat est dans une phase de diagnostic avancé et on peut penser qu'en fin d'année, il pourra être acté.

Le plan climat énergie, il est prévu de l'adopter en Conseil métropolitain courant 2023.

L'enquête Mobilité est en cours de finalisation et le bilan de cette enquête devrait intervenir au premier semestre de cette année.

On avance vers les modalités de la prescription du PLUI et une équipe a été constituée qui comprend un Directeur de projet, un Directeur adjoint VRD, un Cartographe, un Secrétariat.

Enfin, le règlement local de publicité est dans une phase de diagnostic très avancé et en cours de finalisation, dans le respect quand même des précisions demandées par les Communes.

Tout devrait donc aller pour le mieux dans le meilleur des mondes administratifs possibles, et pourtant tel n'est pas toujours le cas. Je crois que c'est dû aux incohérences des réglementations entre elles, et vous m'autoriserez à prendre quelques exemples.

Qu'en est-il de la compatibilité entre la loi SRU et la non-imperméabilisation des sols ? Nous n'avons pas encore de réponse. Que valent les exigences mécaniques de la loi SRU quand les audits communaux qui sont réalisés par l'AUDAT dans le cadre du PLH risquent d'aboutir le plus souvent à des impossibilités ? De ce point de vue, il semble qu'il y ait un mouvement de la part des services de l'État, au niveau local et au niveau national, dans le cadre de ce que l'on appelle les contrats de mixité sociale. Ces contrats tiennent compte du fait qu'on ne peut pas satisfaire aux obligations du logement social dans les délais qui nous étaient impartis, et donc qu'ils ont vocation à allonger le délai pour permettre éventuellement d'essayer d'opérer le rattrapage. Concomitamment, cela permettra de réduire la surtaxe que nous avons quand la Commune est en carence, c'est donc un élément assez positif, simplement, ces contrats de mixité sociale appellent les communes assez rapidement à désigner les projets qui permettront de satisfaire à cette politique. C'est là qu'il y a une difficulté.

Nous ne pouvons pas, dans ces contrats de mixité sociale, mettre n'importe quel projet avant même que le PLH qui nous indiquera quelle est l'éligibilité du foncier disponible n'aura été arrêté. Je crois qu'il serait opportun pour toutes les Communes d'indiquer notre volonté d'aller vers ces contrats de mixité sociale, de les signer, mais à condition que l'on puisse définir précisément les domaines d'intervention quand le PLH aura été arrêté. C'est une condition qui me paraît souhaitable, mais ça va dans la bonne direction. En tous les cas, c'est peut-être la première fois que, concrètement, on voit l'État bouger sur un sujet qui est un sujet d'évidence.

Troisième élément : que valent les réglementations en général ? Mais cela, c'est le b.a.-ba de la Loi SRU quand on observe la diversité des situations territoriales et les contraintes spécifiques auxquelles chaque Commune est confrontée. Je ne vais pas faire le détail des sites remarquables, des inondations, de la Loi littoral, de la

submersion, des servitudes radioélectriques des aéroports, de tout ce qu'on sait qui empêche de faire ce qui nous est souvent demandé. De ce point de vue, je reformule un souhait, c'est que la Loi, progressivement, essaie d'amender pour donner au Préfet du Département un droit d'intervenir entre un plancher et un plafond, c'est-à-dire celui qui est au plus près du concret du territoire doit pouvoir arbitrer et non pas appliquer mécaniquement ce qui se passerait par exemple à Hyères ou à Hazebrouck. Ce n'est pas tout à fait le même territoire.

Un dernier point qui me paraît important : que devient l'intérêt général quand trop souvent un citoyen, ou un groupe de citoyens, décide de défendre un intérêt noble, mais particulier, d'abord sur les réseaux sociaux, ensuite, si cela ne suffit pas, devant les tribunaux. On me dira que ces recours sont en général non aboutis et que la Commune finit par gagner, mais au bout de combien d'années ? Cinq ans ? Huit ans ? Dix ans ? Et l'objet du recours a été assassiné économiquement. J'émet donc le vœu, là aussi, que la loi évolue de telle façon que, en matière de recours administratif de ce type, il y ait une accélération. On ne peut plus avoir les situations d'un territoire plombées par des recours qui sont parfois légitimes, parfois des recours de pure opportunité.

Voilà, Monsieur le Président, les quelques réflexions que je voulais faire en disant que les temps sont durs pour les exécutifs puisque, quelle que soit leur couleur politique, ils sont pris en tenaille entre des oppositions qui dénoncent les bétonneurs que nous sommes et un État qui nous met en carence pour insuffisance de béton. C'est compliqué d'être au milieu de cette tenaille. En ce début d'année, puisqu'on peut faire encore peut-être quelques vœux, on souhaite que davantage de bon sens irrigue les réglementations, mais aussi les comportements citoyens.

**M. LE PRÉSIDENT**.- Vous avez demandé la parole, Monsieur ? Je vous la donne.

**M. NAVARRANNE**.- Merci. C'est un peu le sentiment qui est celui de toute personne qui se plonge sur le rapport de ce débat. Le Président avait introduit la séance en parlant de simplification administrative qu'on n'a jamais vue, sur la question de l'urbanisme c'est l'extrême complexité administrative qui continue de s'imposer. L'enchevêtrement de règlements, de codes et puis on continue à voir apparaître des codes, on pourrait lister le code de l'urbanisme qui vient s'entrechoquer avec le code de l'environnement, enfin, de tous les plans, et vous les avez cités, on ne va pas reprendre tous les acronymes, mais effectivement, il faut avouer que c'est compliqué de comprendre ce qu'il est possible de faire simplement dans un périmètre aussi contraint.

Et puisque vous parliez de déplorer, Monsieur GIRAN, la situation, il y a l'abandon total de l'État en matière d'aménagement du territoire qui est à nos yeux la chose la plus flagrante. A partir du moment où l'État a abandonné une vision d'ensemble tout en laissant libres les collectivités locales, mais d'aménager le territoire de manière cohérente, il est vrai que viennent s'entrechoquer tout un tas de velléités qui sont toujours plus complexes du fait de règlements toujours plus nombreux.

Permettez-moi de revenir sur trois points. Vous avez abordé la question de la loi SRU, je voudrais en dire quelques mots, l'artificialisation des sols également et la démocratie de proximité qui sera liée au cas dont vous parliez de projets locaux dont certains citoyens se saisissent pour pourrir la situation administrativement ou judiciairement.

Sur la loi SRU, si vous notez l'amélioration avec les contrats de mixité sociale, nous, nous les voyons de manière plutôt très circonspecte ; à chaque fois qu'on a voulu imposer de la mixité sociale, c'est de la ségrégation sociale, à chaque fois. Tous les

quartiers où l'on a imposé ou prétendu imposer de la mixité sociale, on a vu de la ségrégation s'imposer, on a vu la montée de la violence, on a vu la montée du trafic de drogue, le terme de mixité sociale qui en soi n'est pas un gros mot dans sa pratique politique, dans son application politique s'est plutôt traduit par du conflictuel. Alors, qu'est-ce qu'on fait de la Loi SRU ? Il y a quatre parlementaires sur le territoire. Il y a forcément une majorité des Parlementaires de ce territoire qui est en capacité d'aller porter une réforme de la loi SRU. Puisqu'on a un Parlementaire avec nous, qui fait partie de la majorité relative à l'Assemblée, minoritaire sur le territoire, mais puisque vous avez cette voix, qu'est-ce qu'on peut porter à l'Assemblée là-dessus ? Et est-ce que le territoire ne peut pas, par votre intermédiaire, faire entendre la voix commune à quasiment tous les territoires de France ? Je ne connais aucun Maire qui se satisfait aujourd'hui de la Loi SRU, aucun, sauf peut-être dans les Communes qui ne sont pas carencées ou dans de très grandes villes où il y a peut-être plus la facilité d'accéder à ces taux. Qu'est-ce qu'on peut faire ? J'entendais le Président du parti que vous représentez, le Président Départemental expliquer qu'il va chercher en dehors du Département des Députés ou des Sénateurs pour défendre les projets de Loi de son parti. Mais saisissez-vous, mon cher collègue, de ces sujets et dites au Responsable départemental nouveau de votre parti que vous existez et que vous êtes en capacité de faire entendre la voix des territoires avec les autres Parlementaires.

Sur l'artificialisation des sols, alors je veux bien plaider coupable, c'est vrai que quand on est opposant dans une Commune, c'est très facile de traiter le Maire de bétonneur. Et faute avouée à moitié pardonnée, cela m'arrive. Mais là où je vous rejoins, c'est que l'incroyable règle que l'État impose, c'est de dire sur tous les territoires qu'il faudra une artificialisation nette à zéro. C'est-à-dire que dans un territoire déjà très urbanisé, sur lequel je n'ai pas le bon terme, mais sur lequel il n'y aurait plus de territoire ou de foncier raisonnablement artificiel, on imposerait la même règle que sur un territoire où, avec beaucoup de raison, on peut encore construire parce que le foncier disponible, lui, raisonnablement artificiel, existe. Cette forme de brutalité de règles sur l'artificialisation nette, et encore une fois, que l'on s'entende bien, je comprends la nécessité de construire, mais là, qu'est-ce qu'on peut faire ? Quelle est la voix de notre Métropole sur le sujet ? On n'a pas encore une règle qui nous est imposée. Qu'est-ce qu'on peut encore éviter comme degré de règle absurde supplémentaire ?

Et puis, en matière de démocratie de proximité, nous sommes dans une ère du numérique, et s'il faut garder beaucoup de prudence sur le numérique pour ne pas déshumaniser nos services, pour ne pas déshumaniser nos relations, est-ce qu'on ne serait pas en capacité, là aussi, d'initier pour faciliter les projets d'urbanisme dans nos Communes, dans nos quartiers, d'avoir des mécanismes de démocratie de proximité, pour permettre aux gens du périmètre géographique qu'il faudrait déterminer (est-ce que c'est de l'ordre du quartier, est-ce que c'est de l'ordre des secteurs quand la loi impose des secteurs géographiques dans les Communes pour réunir les Associations de quartier, est-ce que ça doit être à l'échelle de la Commune), mais est-ce qu'en matière de démocratie de proximité, la réponse sur les recours parfois abusifs, parfois non, mais qui sont intentés par des particuliers ou par des Associations, est-ce que la démocratie de proximité ne peut pas régler en partie les choses en se disant en quelques semaines que l'on pourrait être en capacité de lancer une consultation qui aurait force de loi ou force de règlement de la question ?

Voilà les trois points sur lesquels on souhaitait apporter un peu d'eau au moulin de ce débat. Encore une fois, en reconnaissant que la simplification administrative en matière d'urbanisme, c'était non seulement un vœu pieux, mais c'est plutôt un cauchemar dans ce qui peut être vécu par les édiles locaux. Je vous remercie.

**M. LE PRESIDENT.**- On est allé loin là ! Avant de passer la parole, on est allé loin, très loin, au-delà du débat sur l'urbanisme, puisque l'on nous a parlé de parti, de notre parti. Il y en a qui n'ont toujours pas compris que notre parti, c'est le parti de la liberté. Notre parti, c'est le parti de nos concitoyens. Notre parti, c'est le parti du bon sens, du pragmatisme. Notre parti, c'est celui de l'écoute. Notre parti, il s'exprime à travers tout ce que nous avons fait depuis des années dans chacune de nos Communes. Pour preuve, la stabilité électorale des douze Communes de cette Métropole, c'est-à-dire que le concitoyen a compris. Nous sommes des gens libres, heureux de ne plus avoir de parti autre que celui de notre territoire, de nos villes, de notre Département, de défendre l'ensemble de nos concitoyens, d'être contre l'exclusion, d'être contre les extrêmes qui excluent. Nous, on essaie de rassembler. Il est là notre parti. Et dire à un parlementaire : « Vous êtes Parlementaire, vous ne changez pas la loi », c'est ne pas connaître la vie Parlementaire. Votre parti a des Parlementaires. Pourquoi ils ne changent pas les Lois aujourd'hui ? Parce qu'ils ne peuvent pas les changer, tout à fait, comme l'ensemble des Parlementaires. Il faut connaître un peu la vie parlementaire pour pouvoir en parler.

Vous avez parlé du « Président de notre parti » ; le Président de notre parti, il est ici, c'est ce que nous représentons tous ensemble : un collectif, un pack soudé qui s'opposera à votre parti, toujours. Ne confondons pas l'urbanisme et politique. Nous sommes tous contre depuis longtemps la loi SRU ; la meilleure des preuves, c'est qu'au-delà d'être parlementaire, j'ai appartenu à des Gouvernements, on n'a jamais pu changer cette Loi ô combien contraignante pour les Communes ! Jean-Pierre GIRAN a parlé de juste équilibre, de volonté politique. Effectivement, on n'a jamais tenu compte des spécificités territoriales. On n'a jamais tenu compte des possibilités qu'ont les Communes. On a une volonté de créer des logements sociaux quand on peut les créer, mais quand on ne peut pas les créer, on peut vous démontrer le peu de kilomètres carrés qui restent dans la ville de Toulon à construire, et encore, sur l'ensemble de ces 24 kilomètres carrés qui restent à construire, la ville n'en possède aucun kilomètre carré ! Et là, on nous impose de construire des centaines et des centaines de logements sociaux. Il est là le vrai problème. On n'est pas là pour s'opposer politiquement comme vous le faites. Défendez vos idées, c'est votre droit. Nous, nous restons sur les nôtres : la vie des gens, notre territoire, nos Communes et nos concitoyens.

Vous avez la parole, Monsieur.

**M. LEROY.**- Merci, Monsieur le Président.

**M. LE PRESIDENT.**- Quant à aménager les territoires, écoutez, on le prouve quotidiennement. On le fait avec volonté, on le fait avec passion. On le fait parce qu'on aime notre territoire, parce qu'on aime nos concitoyens. De toute manière, ils le savent très bien. Pour être aimé, il faut aimer, ça ne se décline pas sur un parti politique, croyez-moi. Quel bonheur aujourd'hui d'être libre ! Moi, je n'ai pas de parti aujourd'hui, Monsieur. Mon parti, c'est le Var, c'est Toulon, c'est notre territoire, c'est l'ensemble de mes concitoyens. Quel bonheur ! J'assume mes convictions qui sont restées les mêmes, j'assume mon parcours politique dans un parti politique, mais aujourd'hui, quel bonheur d'être libre, quel bonheur d'être libre ! Il est là mon parti, la liberté et il est partagé dans cette salle par bon nombre de Maires.

**M. LEROY.**- Je peux revenir au niveau local, peut-être.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous revenez au niveau local, c'est ce que je souhaite, mais permettez-moi de répondre à quelqu'un qui est allé au-delà du niveau local, Monsieur, c'est mon rôle. Vous savez, Monsieur, j'ai affronté des difficultés, j'ai toujours été



habitué à me battre et je vais continuer à me battre, je continue à me battre avec mes convictions, avec mon comportement, avec la liberté.

Vous avez la parole pour revenir au niveau local, c'est-à-dire au plan d'urbanisme.

**M. LEROY**.- Merci, Monsieur le Président.

J'aimerais avoir quelques explications sur le projet Mayol à Pipady ; en faisant des recherches, j'ai trouvé un concours d'urbanisme lancé au début de 2019 intitulé « Étude de conception urbaine et paysagère ; avenir de la rade de Toulon de Mayol à Pipady » auquel 32 candidats ont répondu et trois ont été sélectionnés pour faire une proposition détaillée. Or, il s'avère impossible de voir les trois projets dotés de 200 000 € chacun. Il serait pourtant indispensable de voir ce qu'ont proposé ces agences renommées internationalement qui devaient produire plans, maquettes, vidéos. Sinon, à quoi sert l'argent dépensé pour ces projets ? L'agence retenue, L35, a bénéficié d'un contrat de 3,4 millions d'euros en août 2021 pour élaborer notamment un plan d'aménagement de la zone et nous accompagner dans sa mise en œuvre pendant cinq ans. Nous avons appris qu'il y avait simultanément, en juillet 2019, le lancement de quatre appels à projets sur quatre sites dans la zone de concours dont les premières esquisses ont été publiées pour deux d'entre eux : l'aménagement de la base de torpilles et le terrain de la DCNS. Par ailleurs, le PLUI a été modifié le 13 février 2019 pour supprimer une partie d'une orientation d'aménagement et permettre un projet de construction d'un parking à niveau de 350 places, de 130 mètres de long et 16 mètres de haut, sur le site d'accès aux ferries près de Mayol, le long de l'avenue de l'Infanterie de Marine. La cohérence des diverses démarches ne nous est pas présentée.

Avant de statuer sur les projets ponctuels, ne vaudrait-il pas mieux ouvrir aux habitants une concertation sur le projet d'ensemble ? Pour une fois, je suis d'accord avec Monsieur NAVARRANNE, une présentation au CIL du Mourillon n'est pas suffisante pour recueillir l'avis de nos concitoyens et c'est peut-être plus important pour ne pas avoir de recours après, effectivement, de discuter ; l'avenir de la rade le mérite. Merci de votre réponse. Je vous écoute.

**M. LE PRÉSIDENT**.- Vous me parlez d'un projet qui n'est pas défini encore. Vous parlez d'un projet qui est en cours, effectivement, Mayol à Pipady, une communication a été faite, les procédures sont en cours. Rien n'est défini à ce jour. Bien sûr qu'il y aura de la concertation. Bien sûr qu'on en informera nos concitoyens, comme on l'a toujours fait, au-delà du CIL du Mourillon, croyez-moi, c'est un projet qui dépasse le Mourillon, c'est un projet qui concerne la ville de Toulon. C'est un projet qui donnera lieu à bon nombre de délibérations, à bon nombre de réunions d'information, mais pour l'instant, on y travaille. Je n'ai rien d'autre à dire que ce que nous avons mis sur une plaquette. Voilà ce que nous souhaitons faire, maintenant, il faut faire, et il faut faire avec le respect des règles, des Lois, des concertations.

Il est de notre rôle quand on est Maire d'avoir des projets, c'est-à-dire d'abord une volonté. Comme l'a fort bien dit Jean-Pierre GIRAN, nous sommes tous avec cette volonté de juste équilibre pour la préservation de l'environnement, nous le prouvons une fois de plus. On est sans arrêt attaqué : « Sur notre territoire on respire mal, Toulon, on va tous mourir » et puis il sort des classements, des études faites normalement, objectivement, et on se rend compte que sur notre territoire de Toulon Provence Méditerranée, on est parmi les dix premiers territoires de France où l'on respire l'air le meilleur ! On est en dessous de toutes les normes imposées. Il n'y a pas un endroit du territoire de Toulon Provence Méditerranée qui dépasse les normes

imposées par la Loi. Voilà, ça, c'est notre travail ! C'est la raison pour laquelle on a toujours emprunté ce chemin du juste équilibre entre développement et préservation.

Après, bien sûr qu'il y aura de la concertation sur Mayol à Pipady, rien ne sera fait sans une délibération du Conseil municipal de la ville de Toulon et du Conseil métropolitain, mais on n'en est pas là. On n'en est pas là aujourd'hui, on a d'autres problèmes à régler avant. Il y a des priorités. Les priorités, c'est ce qu'on vit aujourd'hui, les problèmes que chaque commune a à régler. Vous savez les difficultés que nous trouvons et que nous rencontrons : l'inflation, quand on a une facture d'électricité qui est multipliée par 10, par 20, par 30, par 40, par 100, c'est notre préoccupation première. Bien sûr que l'on fera des projets. Mayol à Pipady, c'est un projet à très long terme, vous savez. Si on arrive à le mettre en place sur au moins un secteur avant la fin de ce mandat, ce sera une très bonne chose. On n'en est pas là encore aujourd'hui. Vous en serez informés, vous y participerez. Vous direz que vous êtes contre, c'est votre droit le plus absolu. On en informera la population au-delà du CIL du Mourillon, croyez-moi, mais on n'en est pas là, encore.

Jean-Pierre GIRAN a parlé d'un rapport d'urbanisme sur ce qui est fait, sur ce qui a été fait, un constat de ce qui est fait sur la Métropole, et vous me parlez du projet Mayol à Pipady ! C'est tout. Vous savez ce que vous devez savoir sur Mayol à Pipady, il y a eu des plaquettes qui ont été distribuées, si vous ne les avez pas vues, c'est que vous ne suivez pas l'actualité. Elles sont à votre disposition, mais on n'en fait pas plus. Vous serez informés en temps voulu, on fera des points sur l'ensemble des projets. Voilà, nous travaillons.

**M. LEROY**.- C'est justement ces plaquettes...

**M. LE PRESIDENT**.- Attendez, Monsieur, je vous laisse la parole, vous me laissez parler. Je vous ai laissé parler. Vous m'avez dit : répondez-moi, je vous réponds. Croyez-moi, on travaille avec l'État sur l'ensemble du projet. Nous travaillons avec l'État sur les transports, les propriétés, les terrains. C'est complexe, croyez-moi, c'est très complexe. Il y a des autorisations à avoir. On est sur un domaine militaire, on est à l'entrée du premier port militaire d'Europe aujourd'hui, avec une stratégie de défense qu'il faut respecter. Tout est très complexe ! On en est au problème des concertations. Je suis allé il y a quelques jours encore rencontrer le Ministre de la Défense sur ces sujets. On en est là aujourd'hui. On a envie de faire, encore faut-il que l'on ait l'autorisation de faire. La première des choses que nous devons obtenir, c'est l'autorisation. Le projet Mayol à Pipady, vous le connaissez, on le connaît, des plaquettes ont été distribuées. Vous me demandez « où vous en êtes ? » J'en suis au stade des négociations avec l'État. Voilà, je vous réponds clairement. On avancera que si on a la possibilité d'avancer sur un domaine stratégique, sur le domaine de défense nationale, sur le domaine maritime qui est quand même très complexe, c'est le domaine toulonnais. On est heureux d'avoir le premier port de défense d'Europe, mais on ne peut pas y faire n'importe quoi.

On est allé dernièrement prendre contact, avec Jean-Pierre GIRAN, auprès du Ministre de l'Ecologie pour régler le problème sur Hyères, le problème du tombolo. J'ai pu à cette occasion également définir avec le Ministre de l'Ecologie le souhait que nous avons sur ce projet Mayol à Pipady . Nous en sommes à ce niveau, c'est-à-dire que l'on a la volonté de faire, vous savez ce qu'on a la volonté de faire, maintenant est-ce qu'on a la possibilité de le faire ? Mon rôle, c'est ça : me battre, travailler, essayer, aller chercher des autorisations. Quand l'État nous dira « oui, votre projet est faisable », on avancera et vous en serez informés. On n'a rien à vous cacher sur Mayol à Pipady, c'est un très beau projet.

**M. LEROY.**- C'est un très beau projet, mais c'est justement la plaquette avec un projet qui semblait fini sur la plaquette qui me faisait réagir.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Mais qui « semblait fini », on ne l'a jamais mis sur la plaquette. Voilà ce que nous avons la volonté de faire, dessinez-moi, Monsieur le Maire, dessinez-moi votre projet et vous me dites : mais la concertation ? Si je ne fais pas de projet, il ne peut pas y avoir de concertation. Après, il y a la réalisation qui est difficile.

Vous savez, on a parlé dans ce rapport des recours ; vous habitez une Commune qui a un dossier sur l'ancien cinéma l'Ariel. Au début, on voulait construire du logement étudiant, alors on a donné la possibilité à des bailleurs ou à des groupes de faire, parce qu'on ne peut pas construire avec l'argent public, ce serait difficile de tout faire avec l'argent public. Vous savez, dans une Commune, quand il y a la confiance, je vous l'ai dit plusieurs fois, quand le public investit 1 million, le privé investit 3 millions d'euros ; ça, c'est dû à la confiance. Cette confiance est due au travail que nous faisons. Et donc sur ce cinéma l'Ariel que tout le monde connaît, parce que tout le monde est allé au cinéma l'Ariel un jour dans sa vie dans cette salle, pour faire du logement étudiant : impossible. 40 recours, deux mandats ! Quand vous passez devant le cinéma l'Ariel, vous dites : « mais ça ne bouge pas », alors deux mandats pour en fait aujourd'hui, après le Conseil d'État, on est arrivé à débloquer la situation et il va se créer du logement sur ce cinéma l'Ariel. Il a fallu 12 ans pour y arriver. C'est ce que disait fort justement Jean-Pierre GIRAN : c'est toujours la faute du Maire et ça, c'est un gros problème, croyez-moi.

Alors bien sûr qu'il faut se concerter, bien sûr que rien ne peut se faire sans informer, rien ne peut se faire sans dialoguer, et on ne va pas faire le projet Mayol à Pipady sans concertation, croyez-moi. Ce n'est pas le projet du Maire, c'est le projet d'une ville, c'est le projet d'un territoire, comme chaque Maire a son projet, comme chaque Maire assume son territoire. Je vous ai tout dit, je vous ai tout expliqué. On en est au stade 1 ; le stade 1 passé, on passera au stade 2, on y verra plus clair. Aujourd'hui rien n'est fait, rien n'est délibéré. Si cela avait été délibéré, vous en auriez été informés.

D'autres questions ? Allez-y.

**M. MARION.**- Merci, Monsieur le Président. Ma patience est récompensée. Deux observations et une interpellation, si vous le permettez.

D'abord une observation pour notre collègue NAVARRANNE à qui on ne peut pas laisser dire n'importe quoi, ce que j'ai entendu dans cette enceinte que la mixité sociale générerait de la délinquance et que c'était le cas à chaque fois. C'est très exactement la vocation inverse et il convient d'en faire et de perpétuer l'effort. Vous vous êtes peut-être mal exprimé, ou j'ai peut-être mal compris, c'est peut-être de ma faute, en tous les cas c'est ce que j'ai entendu. On ne peut pas laisser de tels propos être tenus ici aussi facilement. Première observation.

La deuxième observation était à l'adresse de notre Premier Vice-Président et du Maire de ma Commune avec lequel je souscris à un certain nombre de constats objectifs, et je tenais quand même ici à lui rappeler qu'il y a une opposition qui essaie et qui se veut constructive et qui déplore tout autant que vous des recours absolument, on peut les qualifier différemment, pour partie en les insultant, pour partie en les disqualifiant juridiquement, pour partie en les trouvant absolument hors de propos, parfois même d'ailleurs hors délai, mais effectivement, on fait le constat que ça bloque. Je pense par exemple au sea-line, c'est assez aberrant qu'après une consultation très large, ce qui n'est pas le cas de tous les projets, je me permets aussi de le rappeler, tout le monde y souscrit et finalement il y a toujours quelqu'un qui vient nuire à quelque chose à

laquelle l'intégralité des associations, des habitants et des bénéficiaires potentiels et présumés souscrit. Je tenais quand même à le rappeler : tout le monde n'est pas dans l'opposition dogmatique.

Pour en terminer sur l'interpellation que je souhaitais faire, quelle cohérence territoriale la Métropole entend-elle développer alors que nous arrivons à la fin d'un PDU de quasiment dix années et que l'aéroport n'est toujours pas relié à la gare d'Hyères ? Je vous remercie, Monsieur le Président.

**M. LE PRESIDENT**.- Jean-Pierre ?

**M. GIRAN**.- J'espère qu'il le sera, mais cela fait des années que nous travaillons sur le sujet. Je me permets de dire à M. GOUBE que j'apprécie beaucoup l'investissement qui est le sien. C'est très complexe. J'ai même indiqué que dans le cadre du pôle d'échanges multimodal, ma priorité avant le pôle c'était le pendulaire entre la gare et l'aéroport, et le port d'abord, et l'aéroport ensuite. Mais c'est complexe. Il faut l'autorisation de RTE-T, ce qui n'est pas évident, puisqu'il faut avoir l'assiette et pour l'instant nous avons des accords de principe, mais pas d'accord définitif. Il faut l'autorisation de la base aéronavale parce qu'on passe à proximité. Bref, c'est en tous les cas une chose que je n'abandonnerai pas et qui est une priorité absolue. On peut penser, d'après les dernières réunions que nous avons eues, que 2025, 2025-2026 sera la date où cela pourrait être mis en place. En tous les cas, c'est une priorité. Il n'y a pas de difficulté. Le problème, ce n'est pas aussi facile qu'on le croit de le faire. Il ne s'agit pas d'acheter le véhicule et de dire « on y va », c'est très complexe.

D'autre part, cela avance de façon concomitante au pôle d'échanges multimodal qui est une opération importante, je rappelle de l'ordre de 20 millions d'euros, et on essaie aussi d'être cohérent avec celle-ci. Mais rassurons-nous ensemble, cela aura lieu et ça se fera !

**M. LE PRESIDENT**.- Bien sûr que y-a-qu'à faut-qu'on c'est facile, faire c'est difficile et complexe, c'est notre quotidien. Après, il est heureux qu'il y ait des oppositions. C'est bien d'avoir une opposition lorsqu'elle est constructive, mais il y a opposition et opposition. Voilà.

**M. GIRAN**.- Opposition ou pas, Monsieur le Président, je dis souvent, on a été Maire il y a quelques années, dans d'autres lieux, on dit : « Oh là là, il faut au moins un mandat pour faire cela », et puis quelques années après, on a dit : « Bon, là, il faut au moins deux mandats pour faire ça ». Honnêtement, aujourd'hui, on est dans le thème où il faut au moins trois mandats pour faire ça. Je n'en tire aucune conséquence, mais voilà la réalité des faits.

**M. LE PRESIDENT**.- Le débat a eu lieu. Il est pris acte de la tenue du débat sur la politique locale de l'urbanisme et je vous en remercie.

***Il est pris acte de la tenue du débat.***

Pour la prochaine délibération, il est demandé à Madame le Maire de La Garde qui représente Jean-Louis MASSON, à Franck CHOUQUET, à Béatrice VEYRAT-MASSON, à Mme Virginie PIN de sortir de la salle.

*Mesdames ARNAUD-BILL, VEYRAT-MASSON, PIN et Monsieur CHOUQUET sortent de la salle.*

*Monsieur STASSINOS quitte la salle et donne procuration à Monsieur LATIL.*

Je donne la parole à Ange MUSSO ; Ange, tu as la parole.

**N°23/02/016                    AUTORISATION D'ACQUISITION D'ACTIONS AU  
CAPITAL DE LA SOCIETE PUBLIQUE LOCALE (SPL)  
SAGEP ET DESIGNATION DU REPRESENTANT**

**M. MUSSO.**- Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit d'autoriser la Métropole à acquérir des actions au capital de la Société publique locale SAGEP et ensuite de désigner son représentant.

La Ville de la Garde envisage de céder une partie de ses actions à hauteur de 1 500 actions pour le montant en valeur nominale de 33 330 €. Le développement actuel et futur de l'activité de cette société et le champ de compétence de la Métropole sont communs, donc il est important d'avoir cet outil sur notre territoire. Il y a un outil qui existe, autant en profiter.

Ensuite, il conviendra de désigner un membre au conseil d'administration, puisque l'acquisition de ces actions nous permet de siéger au Conseil d'administration. Dans le dossier que vous avez reçu, dans le projet il s'agissait de vous proposer la candidature de Madame Virginie PIN, ce n'est pas cela, nous vous proposons la candidature de Mme Béatrice VEYRAT-MASSON.

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, Ange, tu viens de le dire, s'appuyer sur la diversité des outils qui sont mis à notre disposition pour être efficaces en tenant compte de la spécificité de chacun des territoires. Se tourner au plus près avant d'aller au plus loin et donc c'est une bonne chose que la Métropole puisse adhérer à cette Société publique d'aménagement sans renier les Sociétés publiques d'aménagement qui nous aident sur d'autres parties du territoire. Toujours essayer d'être le plus efficace possible avec ce que nous avons en place sur notre territoire, voilà la raison pour laquelle cette adhésion est positive pour la Métropole.

Je vais la mettre aux voix, si vous le permettez, avec la désignation de Madame Béatrice VEYRAT-MASSON pour nous représenter. Vous m'autorisez à faire un vote à main levée ? Il n'y a pas d'objection ? S'il n'y a pas d'objection, je vais mettre aux voix : qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 70**

**CONTRE : 1      Monsieur Jean-David MARION**

**ABSTENTION : 5      Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Chantal PORTUESE, Madame Rachel ROUSSEL, Monsieur Philippe LEROY, Madame Basma BOUCHKARA.**

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 5  
Monsieur Franck CHOUQUET, Monsieur Jean-Louis MASSON,  
Madame Virginie PIN, Madame Hélène ARNAUD-BILL, Madame  
Béatrice VEYRAT-MASSON.**

***(Adoption à la majorité).***

Elle est adoptée et je vous en remercie.

On a fait sortir Madame PIN à tort. Non, il vaut mieux, aujourd'hui, prenons toutes les précautions.

Je vais demander à Ange de poursuivre avec la 02-17.

Il faut demander à Mesdames BICAIS et CHAMBON et Messieurs CAVANNA et MANSOUR de sortir.

*Mesdames ARNAUD-BILL, VEYRAT-MASSON, PIN et Monsieur CHOUQUET entrent de la salle.*

*Mesdames BICAIS et CHAMBON et Messieurs CAVANNA et MANSOUR sortent de la salle.*

Vas-y, Ange.

**N° 23/02/017                    DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA  
METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE  
AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA  
COMMISSION DE LA FORMATION ET DE LA VIE  
ETUDIANTE DE L'UNIVERSITE DE TOULON (UTLN) -  
ANNEE 2023**

**M. MUSSO**.- Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit de désigner nos représentants au sein du Conseil d'administration et au sein de la Commission de la formation et de la vie étudiante de l'Université de Toulon. Nous vous proposons les candidatures au sein du Conseil d'administration de Monsieur Robert CAVANNA en tant que titulaire, de Monsieur Cheikh MANSOUR en tant que suppléant ; au sein de la Commission de la formation et de la vie universitaire les candidatures de Madame Nathalie BICAIS comme représentant titulaire et Madame Josy CHAMBON comme représentant suppléant.

**M. LE PRESIDENT**.- Est-ce que vous m'autorisez à procéder à un vote à main levée, comme l'autorise l'article L. 2221-21 du Code général des collectivités ? Pas de vote contraire ? Je mets donc aux voix.

Pour le Conseil d'administration, les candidatures proposées sont :

- Monsieur Robert CAVANNA titulaire, Monsieur Cheikh MANSOUR suppléant,

et pour la Commission de la formation et de la vie universitaire, les candidatures proposées sont :

- Madame Nathalie BICAIS titulaire et Madame Josy CHAMBON suppléante.

Je mets aux voix l'ensemble : qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 72**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 4** Monsieur Olivier CHARLOIS, Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Rachel ROUSSEL, Monsieur Philippe LEROY.

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 5**  
Monsieur Robert CAVANNA, Monsieur Cheikh MANSOUR, Madame Josy CHAMBON, Madame Josée MASSI, Madame Nathalie BICAIS.

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée et je vous en remercie.

Alors, il faut que tout le monde rentre, puisque je vais encore en faire sortir, mais pas les mêmes. Pour la prochaine délibération, il est demandé à :

Madame Geneviève LEVY, Messieurs Luc DE SAINT SERNIN, Yannick CHENEVAR, Amaury CHARRETON, Joël TONELLI et Franck CHOUQUET de ne pas prendre part au vote et ainsi de sortir de la salle.

*Mesdames BICAIS et CHAMBON et Messieurs CAVANNA et MANSOUR entrent dans la salle.*

*Madame Geneviève LEVY, Messieurs Luc DE SAINT SERNIN, Yannick CHENEVAR, Amaury CHARRETON, Joël TONELLI et Franck CHOUQUET sortent de la salle.*

Robert, je te donne la parole maintenant.

**N° 23/02/018**                    **DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE AU GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART)**

**M. CAVANNA.**- Mes chers collègues, il s'agit de désigner les représentants de la Métropole au groupement des autorités responsables de transports. Si tout le monde en est d'accord, nous pouvons procéder par vote à main levée.

**M. LE PRESIDENT.**- Les candidatures proposées sont :

- Membres titulaires : Madame Geneviève LEVY, Messieurs Yannick CHENEVAR, Joël TONELLI,

- Membres suppléants : Messieurs Luc DE SAINT SERNIN, Amaury CHARRETON et Franck CHOUQUET.

Je vous demande la possibilité de voter à main levée, s'il n'y a pas de vote contraire ? Je vais donc mettre aux voix ces candidatures. Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 66**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 8** Monsieur Olivier CHARLOIS, Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Chantal PORTUESE,

Monsieur Amaury NAVARRANNE, Madame Rachel ROUSSEL, Monsieur Philippe LEROY, Madame Basma BOUCHKARA, Monsieur Gilles BALDACCHINO.

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 7**

Madame Geneviève LEVY, Monsieur Yannick CHENEVARD, Monsieur Jean-Sébastien VIALATTE, Monsieur Franck CHOUQUET, Monsieur Joël TONELLI, Monsieur Luc DE SAINT SERNIN, Monsieur Amaury CHARRETON.

*(Adoption à l'unanimité).*

Elles sont adoptées et je vous en remercie.

Et on demande à tout le monde de rentrer, sauf M. Chenevard, on veille à ce qu'il ne rentre pas.

*Madame Geneviève LEVY, Messieurs Luc DE SAINT SERNIN, Amaury CHARRETON, Joël TONELLI et Franck CHOUQUET entrent dans la salle.*

Robert, tu poursuis.

**N° 23/02/019                    ADHESION AU CENTRE D'ETUDES ET D'EXPERTISE  
SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA  
MOBILITE ET L'AMENAGEMENT (CEREMA) -  
DESIGNATION D'UN REPRESENTANT**

**M. CAVANNA**.- Mes chers collègues, le CEREMA est un Établissement Public qui intervient auprès des Collectivités locales notamment pour les aider à réussir le défi de l'adaptation au changement climatique. A ce titre, il vous est proposé d'adhérer au CEREMA et de désigner comme représentant de la Métropole, Monsieur Yannick CHENEVARD. Si tout le monde en est d'accord, nous pourrions le désigner à main levée.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable, mes chers collègues ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 73**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 7            Monsieur Olivier CHARLOIS, Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Chantal PORTUESE, Monsieur Amaury NAVARRANNE, Monsieur Philippe LEROY, Madame Basma BOUCHKARA, Monsieur Gilles BALDACCHINO.**

**ELUS NE PRENANT PAS PART AU VOTE : 1  
Monsieur Yannick CHENEVARD.**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté. Yannick Chenevard est désigné, je vous en remercie.



*Monsieur Yannick CHENEVARD entre dans la salle.*

Robert, tu poursuis, et cette fois, personne ne sort.

**N° 23/02/020                    CHOIX DU DELEGATAIRE POUR L'EXPLOITATION DU  
SERVICE DE TRANSPORT TERRESTRE ET MARITIME  
DE VOYAGEURS DE LA METROPOLE TOULON  
PROVENCE MEDITERRANEE**

**M. CAVANNA**.- Mes chers collègues, la Commission de concession et de DSP s'est réunie en avril 2022 pour examiner les deux dossiers de candidature qui avaient été remis, l'un par la Société Transdev, l'autre par le Groupement RATP. Au terme d'un long processus de négociation et au regard des conclusions du rapport, c'est l'offre du candidat RATP qui apparaît comme la meilleure au regard de l'avantage économique global pour l'autorité concédante, et ce, au regard des critères d'analyse des offres publiées.

Il vous est donc proposé d'approuver ce choix du Groupement RATP. C'est une convention qui est conclue pour une durée de six ans, avec un contrat de base hors option à hauteur de 511 467 143 € et le coût net estimé pour la Métropole après déduction des recettes est de 377 888 981 €.

**M. LE PRESIDENT**.- C'est un dossier important. C'est, je crois, le dossier le plus important que nous avons eu, même si l'ensemble des dossiers était important, mais on désigne quand même un délégué sur notre politique des transports. C'est quand même le premier budget de la Métropole, croyez-moi, avec 130 millions d'euros par an. Les transports, c'est le budget principal de la Métropole avec nos 143 bus dont, là aussi, 109 bus propres, plus de 40 % de nos bus propres alors que l'État nous demande d'arriver à 6 % en 2025, ou 7 %. Vous voyez ? On a en commandé pour un montant de 75 millions d'euros encore 125 bus, dont 97 propres, gaz et hybride. Les premiers ont déjà été livrés et circulent sur l'ensemble de nos 132 lignes de transport. 132 lignes de transport sur l'ensemble de la Métropole, dont 10 lignes maritimes. Le nombre de déplacements sur notre territoire est passé de 18 à 33 millions depuis 2002, soit une augmentation de 83 %. Les tarifs du réseau Mistral n'ont connu aucune augmentation en quinze ans. Ce sont actuellement les moins chers des quinze plus grandes Métropoles de France, avec un tarif par jour en illimité pour les moins de 26 ans à 0,47 €.

C'est un sujet qui est d'actualité et croyez-moi, on est fiers de notre réseau, de notre réseau Mistral aujourd'hui qui est l'un des premiers de France. Il y a un changement de délégué, c'est quand même un dossier très important. Robert CAVANNA vous l'a dit, la Commission a travaillé sur bon nombre de points et quand il y a une délégation de service public, il faut rendre une décision ; elle est objective. Je remercie Robert CAVANNA et sa Commission. Pour ma part, une fois de plus, je fais confiance à la Commission. Je n'ai jamais interpellé un jour un des membres de Commission sur un appel d'offres, quel qu'il soit, et je suis très heureux. C'est ça la liberté et c'est aussi cela la confiance. Ce n'est pas facile. Vous avez travaillé longuement pendant de nombreuses semaines et on a choisi un délégué, c'est la RATP ; d'autres années, c'était Transdev. On l'a choisi tout simplement parce qu'il était le meilleur et qu'il rendait le meilleur des services à nos concitoyens. Voilà.

Je vous passe la parole, Monsieur.

**M. NAVARRANNE**.- Je vous remercie. C'est effectivement un dossier conséquent sur lequel la Commission d'appel d'offres a effectué un travail forcément très complexe,  
Conseil métropolitain – 23 février 2023

avec énormément de paramètres qui rentraient dans la décision. Nous nous abstenons sur le choix pour un certain nombre de raisons, sans aucune manière, remettre en question le travail, bien sûr, de la Commission, du personnel administratif aussi qui émet toujours des travaux importants sur la lecture et la synthèse des propositions et sur les élus qui ont aussi la confiance pour prendre ces décisions.

Pourquoi une abstention ? La RATP n'a pas présenté l'offre économiquement la plus avantageuse. Elle est 15 % plus chère, plus coûteuse pour la Collectivité. Le critère prix ne représentait que 40 % dans la note globale, ce qui permet, sur les autres critères tout aussi objectifs, la qualité de service, la politique d'attractivité ou l'approche sociétale, ces autres critères ont permis à la RATP de l'emporter. La RATP attend de notre Collectivité plus d'investissements que ce qu'attendait Transdev (59,9 millions d'euros pour la RATP), donc en soi, sur le coût en lui-même, la décision de prendre la RATP peut interpeller.

Sur les raisons de qualité de service, ce qui est avancé par la RATP est de l'ordre de la projection, d'où notre prudence. Il y a des actions bien plus efficaces annoncées sur les taux de fraudes et c'est vrai que la capacité d'aller chercher une meilleure rentabilité dans l'utilisation des transports, en fait, en évitant que les fraudeurs continuent de ne pas payer leur transport, est une chose qui est agréable à entreprendre parce que juste et partout où il y a de la justice il faut s'en féliciter, mais aussi peut-être en matière de sécurité, ça, ce sont les ambitions de la RATP, bien supérieures à celles de Transdev. Dont acte.

Transdev avait prévu, nous dit-on, une absence totale de correspondance entre la ligne 1 actuelle qui traverse des territoires importants de la Métropole et le TCSP, le BHNS, alors que la RATP aurait mieux travaillé cette chose-là. C'est là où nous gardons une grande prudence. Transdev aujourd'hui est titulaire du marché, c'est-à-dire connaît le territoire, connaît l'avancée du BHNS, connaît les liens entre les différentes lignes. Alors est-ce que Transdev a juste été nulle au point de rendre sur cette question de la correspondance et du lien entre les lignes de bus correspondantes, y compris la ligne 1 et le BHNS qui est le gros du dossier, parce qu'on ne peut pas envisager cette offre en matière de transport en oubliant la question du BHNS. C'est elle qui fera le maillage de votre politique de transport. Alors, est-ce que Transdev n'avait rien compris au sujet, au point donc de rendre cette si mauvaise copie concernant ce point du BHNS et des correspondances avec le projet en cours ou est-ce que la RATP est trop euphorique ?

En matière d'investissement humain et de marketing, la RATP fait mieux que Transdev, ça compte aussi beaucoup dans le choix, mais comment cette manifestation apportera une qualité de service supplémentaire ? Et en tout état de cause, si on investit sur le marketing, comment est-ce qu'on ne retrouve pas à un moment un bénéfice en termes de chiffres ? Je rappelle que l'offre de la RATP est plus coûteuse en tous points. Pourquoi est-ce qu'avec autant d'investissement humain et marketing, on n'a pas une meilleure – le terme est toujours très mauvais dans la politique des transports publics -, mais une meilleure rentabilité ? Et donc comment est-ce qu'en investissant autant sur le marketing et l'humain, on n'escompte pas de meilleures entrées ? Et donc en fait, on explique que ça coûtera un peu plus cher à notre Collectivité.

En un mot comme en 100, sans encore une fois remettre en cause le travail, nous sommes circonspects sur ces deux points principaux : la question du coût, mais le critère prix était moins noté, encore une fois, c'était parfaitement compris dans le règlement, donc à chacun de répondre en fonction du règlement pour essayer d'emporter un marché quand on veut l'emporter ; et la question du BHNS : pourquoi

est-ce que l'opérateur en place serait moins efficace, tellement moins efficace au point de totalement inverser le résultat de cette consultation, puisque c'est celui qui a aujourd'hui la délégation de service, celui qui connaît et qui maîtrise le territoire, qui n'a a priori trouvé aucune correspondance dans les projections à avoir.

Je vous remercie de nous apporter ces réponses et nous nous abstiendrons sur la délibération.

**M. LE PRESIDENT**.- Vous allez avoir les réponses, vous allez avoir les réponses objectives. Votre raisonnement « il y a quelqu'un, il faut le garder, il connaît », à quoi bon faire des appels d'offres alors, s'il faut garder celui qu'on a ?

**M. NAVARRANNE**.- Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. LE PRESIDENT**.- Mais vous l'avez dit, mais en reconduisant celui qu'on a, on était contre la Loi, et cette Loi est objective. Je suis pour qu'il y ait des appels d'offres, pour qu'il y ait une remise en cause de ce qui existe, pour qu'il y ait un choix objectif, et Monsieur CAVANNA va vous expliquer l'objectivité de ce choix. Il va répondre à toutes les questions que vous avez formulées, mais de grâce, celui qui était connaissait mieux, vous croyez que celui qui va arriver ne sera pas capable de faire un BHNS ? Mais oui, vous ne l'avez pas dit, mais vous l'avez dit, comme d'habitude.

Allez, Robert, répond à Monsieur le Conseiller métropolitain.

**M. CAVANNA**.- Vous avez entamé votre propos en disant que l'offre n'était pas économiquement la plus avantageuse, en fait la formule exacte pour les DSP, c'est l'avantage économique global parce que c'est la plus chère. Le temps des adjudications est révolu depuis 30 ans. Lorsque le Législateur emploie la formule « avantage économique global » ou « offre économiquement la plus avantageuse », il va bien évidemment au-delà du prix, donc il ne faut pas faire de raccourci trop rapide en disant « ce n'est pas économiquement la plus avantageuse puisque c'est la plus chère » d'abord.

Ensuite, c'est la plus chère, pourquoi ? C'est la plus chère dans un premier temps, au niveau des investissements que demande de faire la RATP au niveau du matériel roulant et il ne vous a pas échappé, dans le cadre d'un critère ultérieur, que l'avantage de cet investissement plus important en matière de matériel roulant se traduit par le fait que, aux termes de la convention, le matériel roulant dont disposera TPM sera plus récent et plus neuf que ce qu'il aurait été dans le cadre des investissements proposés par Transdev.

Par ailleurs, c'est plus cher, sauf si l'on rattache le coût de cette opération au nombre de kilomètres parcourus. Car il ne vous a pas échappé que c'est le premier élément d'appréciation du critère financier, le coût du kilomètre commercial est de 4,65 € ; effectivement c'est plus cher, mais rapporté au kilomètre transporté, ça ne l'est pas.

**M. LE PRESIDENT**.- Il fait plus de kilomètres, il offre plus de possibilités à l'ensemble des Communes, il offre plus de service. Il est là le problème, tout à fait, Robert : développe !

**M. CAVANNA**.- Transdev proposait de faire 74 millions de kilomètres (j'arrondis) alors que la RATP propose d'en faire 81 millions. Ce qui me fait glisser sur le volet qualité de service, car il est quand même paradoxal...

**M. LE PRESIDENT**.- Plus de lignes, ça veut dire plus de services. Voilà.

**M. CAVANNA**.- Il est tout de même paradoxal qu'à une période où tout le monde met l'accent sur la nécessité de développer le transport en commun...

**M. LE PRESIDENT**.- Voilà, c'est pour ça que l'on respire mieux. C'est pour ça que notre réseau est bon. Défendez-le le réseau Mistral !

**M. CAVANNA**.- On a d'un côté une offre qui vous est proposée aujourd'hui, qui augmente le service de quelque 16 % par rapport aux kilomètres parcourus et aux lignes existantes aujourd'hui, alors que de l'autre côté, le sortant propose de le baisser de 2,5 %, c'est assez peu compréhensible.

Et effectivement, si au niveau des investissements demandés par RATP, c'est plus élevé, ce n'est qu'un seul des aspects du critère financier ; dans le critère financier, il y a d'autres éléments à prendre en compte. Il y a le coût des options si on lève les options, il y a les coûts unitaires qui sont sur le BPU si l'on veut développer ou modifier un certain nombre de points, comme c'est relevé dans ce rapport. Alors, ce rapport est très synthétique, il faut comprendre que ce rapport qui vous est présenté avec le tableau résume à peu près 300 pages, mais le tableau qui est dans le rapport du Président, vous avez la substantifique moelle, je dirais, de l'analyse.

**M. NAVARRANNE**.- On nous a donné à travailler les 300 pages.

**M. CAVANNA**.- Mais c'est une volonté de résumer.

**M. LE PRESIDENT**.- Oui, si on ne vous les avait pas données, ce serait anormal. Cela s'appelle la transparence et l'objectivité.

**M. NAVARRANNE**.- Et c'est ce qui permet d'ailleurs le débat de fond.

**M. CAVANNA**.- Après, s'agissant des avantages respectifs des deux offres sur l'intégration du TCSP, j'avoue que les services compétents ainsi que les AMO qui nous ont accompagnés sont arrivés à cette conclusion. Il arrive un moment où, dans le volet technique, j'ai un peu de mal à donner un avis plus éclairé que ceux qui nous accompagnent et qui sont payés pour ça.

**M. LE PRESIDENT**.- Je vais le lire, Robert, cet avis, parce que je suis ce que tu dis, j'ai suivi ce que tu as fait : « Un projet de BHNS conforme aux ambitions de la Métropole et entrant dans les standards du CEREMA (Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). On a voté l'adhésion. Voilà l'objectivité. Oui, ils sont mieux sur le projet de BHNS.

**M. CAVANNA**.- C'est vrai qu'il y a un investissement qui est plus important, qui est demandé, mais à l'arrivée, on a quand même un coût au kilomètre qui est équivalent à 4,65 €, justement parce qu'au delà de l'investissement supérieur, il y a une différence dans les kilomètres parcourus et dans le service rendu puisque plus d'un habitant sur deux est à moins de 400 mètres d'une ligne à haut niveau de service, trois habitants sur quatre ont accès à une offre inférieure à 20 minutes de fréquence, 96 % des habitants ont accès au réseau Mistral à moins de 400 mètres de chez eux. Ce sont quand même des éléments qu'il faut intégrer. Et dans tous les cas, que ce soit le marché public ou que ce soit une DSP, le critère financier n'est pas le seul critère.

**M. LE PRESIDENT**.- Même sur le critère financier, Robert, à la sortie, sur la participation Métropole, en choisissant le délégataire que vous avez choisi, on gagne 1 million d'euros. Oui, on peut vous le prouver : nous gagnons 1 million d'euros sur notre participation. Vous viendrez, on vous le prouvera, donc arrêtez de dire que cela

va nous coûter plus cher, ça va nous coûter moins cher avec beaucoup plus de services rendus.

**M. CAVANNA**.- Que ce que l'on paye aujourd'hui.

**M. LE PRESIDENT**.- Mais bien sûr.

**M. NAVARRANNE**.- Oui, par rapport à aujourd'hui, pas entre les deux offres escomptées. On va économiser 1 million d'euros...

**M. LE PRESIDENT**.- Par rapport à ce qu'on paie aujourd'hui.

**M. NAVARRANNE**.- Là, on parlait des deux offres présentées. Je vous dis ce qui était étonnant : est-ce que Transdev n'a pas voulu y aller sur le BHNS ? C'était la seule question, encore une fois, sans remettre en cause les services, vous l'avez dit, qui ont cette faculté à mieux appréhender les sujets ultra techniques que le financier. Encore une fois, je consens parfaitement, nous consentons parfaitement à ce que le critère prix ne représente que 40 % de la note, ce qui fait que ce n'est pas lui qui est maître de la décision. C'est une politique qui se défend parfaitement et que l'on ne remet pas en cause.

**M. CAVANNA**.- C'est le cas dans toutes les DSP.

**M. LE PRESIDENT**.- Voilà une consultation saine, loyale, une loyale concurrence, un engagement de fréquentation sur le choix que nous avons fait de plus 10 % supplémentaires, la baisse des coûts de 2 %, une augmentation du nombre de kilomètres commerciaux de plus de 2 %, cela veut dire beaucoup plus de services sur l'ensemble de notre territoire.

Vous savez, ce n'est pas facile parce qu'il faut reconnaître que les offres étaient proches les unes des autres. Le contraire aurait été anormal. Après, il faut que la Commission se détermine et la Commission l'a fait sur des objectifs qui nous permettent de dire aujourd'hui que l'offre choisie nous apportera plus que l'offre que nous avions. C'est tout. C'est toujours pareil, c'est comme en sport, il y en a toujours un qui est meilleur et quand il est meilleur, c'est que, objectivement, on lui trouve des qualités que l'autre n'a pas. C'est difficile. Si on avait choisi, on n'a rien choisi parce que c'est le vote qui va déterminer, mais si la Commission avait proposé peut-être de reconduire, vous auriez dit : mais alors, ce n'est quand même pas normal. Bon, je comprends, je comprends le rôle d'une opposition de ne jamais aller dans les choix de la majorité.

Allez, vous avez la parole.

**M. LEROY**.- Juste une petite réaction quand vous employez le mot bus « propre », au niveau des bus hybrides qui roulent à 80 % du temps au diesel, j'ai du mal à dire que c'est complètement un bus propre, c'est tout. Je pense qu'il y a d'autres bus qui sont plus propres que ceux hybrides à 80 % diesel, surtout qu'ils ont du mal à mettre l'électricité, on a demandé à nos chauffeurs.

**M. LE PRESIDENT**.- Si on roule en vélo...

**M. LEROY**.- Il y a des bus au gaz qui marchent mieux.

**M. LE PRESIDENT**.- Mais comment se fait-il qu'avec tout ce que vous pensez qu'il y a de mal sur ce territoire, on est le territoire où l'on respire le mieux sur les grands

territoires français ? Ah, mais bougez la tête ! Je peux vous donner tous les critères de NOx et autres... mais bien sûr qu'il l'a, le classement. Écoutez, venez, vous allez voir. Et ça confirme ce que disait AtmoSud depuis des années, mais depuis des années, vous nous dites « ce n'est pas bon, ce n'est pas vrai », eh oui, c'est vrai, parce que l'on fait des efforts depuis des années, parce que la qualité de vie de nos concitoyens nous importe, parce que la transition énergétique, c'est aussi notre travail !

Robert, tu as terminé ? A nous de nous déterminer, mes chers collègues : est-ce que vous approuvez le choix que nous propose la Commission d'appel d'offres, c'est-à-dire le choix de la RATP, ou est-ce que vous êtes contre ? Qui est favorable ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 73**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 8** Monsieur Olivier CHARLOIS, Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Chantal PORTUESE, Monsieur Amaury NAVARRANNE, Madame Rachel ROUSSEL, Monsieur Philippe LEROY, Madame Basma BOUCHKARA, Monsieur Gilles BALDACCHINO.

*(Adoption à l'unanimité).*

Elle est adoptée et je vous en remercie.

On va poursuivre. Yannick, convention de partenariat.

**N° 23/02/021**            **CONVENTION DE PARTENARIAT ET DE FINANCEMENT RELATIVE A L'ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA (EMC<sup>2</sup>) DE LA METROPOLE CERTIFIÉE CEREMA (EMC<sup>2</sup>) DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE AVEC LE SYNDICAT MIXTE SCOT PROVENCE MÉDITERRANÉE**

**M. CHENEVARD**.- Merci, Monsieur le Président.

Mes chers collègues, si vous le permettez, puisque tout à l'heure j'ai été directement...

**M. LE PRESIDENT**.- Tout à fait.

**M. CHENEVARD**.- Interpellé, je souhaiterais juste rappeler quelques éléments extrêmement simples.

**M. LE PRESIDENT**.- Il avait dit que tu n'as pas de parti. Aujourd'hui, c'est un luxe, et on assume les choix que nous avons faits qui sont fidèles à nos convictions. C'est tout. Soyez clairs. Il y avait deux candidats, il fallait en choisir un ou l'autre. On a choisi le candidat qui est fidèle à nos convictions, le candidat qui porte notre conviction. C'est tout. Et on restera toujours sur cette ligne. Il est là, notre parti, le parti de la conviction.

**M. CHENEVARD**.- Et donc sur ce sujet, effectivement, Monsieur le Président, que je ne suis pas étonné....

**M. LE PRESIDENT.**- On me reproche... On est là, on est en Renaissance, on est en Horizon ; mon horizon, c'est la Méditerranée.

**M. CHENEVARD.**- Que vous voulez m'attaquer... et donc c'était le premier point, mais il y a un autre point qui a été évoqué, et ce que je voulais dire, c'est qu'il y a ceux qui parlent et ceux qui font. Ma nature n'est pas celle de quelqu'un qui passe son temps à expliquer ce qu'il fait, en revanche je fais.

Deux points sur lesquels je suis en train de travailler : le premier, c'est que j'ai intégré il y a quelques semaines un groupe à l'Assemblée nationale qui ne traite que de ce sujet, un groupe qui regroupe des élus locaux qui ont une expérience de terrain et qui ont effectivement pris en compte les paramètres qui ont été évoqués.

Le deuxième point, c'est que j'ai, par le biais d'une question écrite il y a quelques semaines, interrogé le Ministre à la Ville, notamment sur le fait qu'il y a sur les territoires où il y a beaucoup de militaires une anomalie, c'est que les personnels militaires qui sont logés dans du logement militaire ne sont pas pris en compte sur les paramètres, puisque 80 % des militaires aujourd'hui pourraient rentrer dans les paramètres du logement social, alors qu'ils ne sont pas intégrés. J'ai donc posé une question écrite au Ministre dans le cadre de cette application de la loi SRU qui semble être une anomalie.

Et le troisième point, ce qu'avait évoqué Jean-Pierre GIRAN, et j'allais dire le résultat de son expérience d'élu local et de son expérience de Parlementaire, c'est la même chose pour vous, Monsieur le Président, nous avons déjà convenu avec Jean-Pierre GIRAN de travailler ensemble sur ces éléments de bon sens qui permettraient effectivement, en local, en départemental, de permettre de contourner ou en tout cas de répondre à des attentes qui ne peuvent pas être vues à une échelle nationale, car ce n'est pas la bonne échelle. On a donc convenu avec Jean-Pierre GIRAN de se voir et de travailler sur ces sujets.

Voilà ce que je voulais dire, Monsieur le Président, sur ces quelques points, puisque notre collègue avait souhaité m'interpeller.

Pour ce qui concerne la délibération, il s'agit d'acter l'adhésion à nos travaux du syndicat SCOT Méditerranée, puisqu'il rejoint par le biais de cette convention la participation financière à l'enquête mobilité que nous avons menée.

**M. LE PRESIDENT.**- Qui est favorable, mes chers collègues ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

***(Adoption à l'unanimité).***

Elle est adoptée.

Tu poursuis, Yannick.

**N° 23/02/022            CONVENTION DE PARTENARIAT ET DE  
FINANCEMENT RELATIVE A L'ENQUÊTE MOBILITÉ  
CERTIFIÉE CEREMA (EMC<sup>2</sup>) DE LA METROPOLE  
TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE AVEC LA  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MÉDITERRANÉE  
PORTE DES MAURES**

**M. CHENEVARD**.- C'est la même chose avec la Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

(Vote à main levée)

**POUR : 81**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

**(Adoption à l'unanimité).**

C'est adopté. Je vous en remercie.

Le plan de déplacement urbain.

*Monsieur BENEVENTI quitte la salle et donne procuration à Monsieur MORENO.*

*Madame BROTONS quitte la salle et donne procuration à Monsieur ROURE.*

*Madame GROSSO quitte la salle et donne procuration à Madame MONDONE.*

*Monsieur BERNARDI quitte la salle et donne procuration à Madame MARINO.*

*Madame CHAMBON quitte la salle et donne procuration à Madame DIR.*

**N° 23/02/023            PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2015-2025 DE  
LA METROPOLE TOULON PROVENCE  
MEDITERRANEE - EVALUATION A MI-PARCOURS**

**M. CHENEVARD**.- Nous avons un plan de déplacement urbain...

**M. LE PRESIDENT**.- Heureusement !

**M. CHENEVARD**.- 2015-2025 qui a fixé un certain nombre d'objectifs. Ces objectifs majeurs, vous les connaissez, on les répète inlassablement, c'est de faire en sorte que nous ayons un équilibre, c'est à dire 50 % de part et d'autre entre la mobilité liée à l'automobile (on peut quand même rappeler qu'en 1998, elle était de 62,7 % sur la mobilité sur notre territoire) et la mobilité avec d'autres modes comme le transport en commun, la marche à pied, le vélo, etc. Nous avons lancé une enquête avec le CEREMA qui est la structure qui valide la méthode de calcul qui est une méthode qui touche l'intégralité des Agglomérations et des Métropoles en France, donc la méthode est la même pour tout le monde, on a lancé une enquête Mobilités pour savoir si nous étions dans la cible en termes d'exécution du Plan des déplacements urbains. L'enquête a pris un peu plus de temps, mais il ne vous étonnera pas qu'elle ait pris un peu plus de temps avec quasiment deux années Covid et des moments où quand il y a confinement, il n'y a pas de circulation automobile. Toutes les études, tout ce travail qui était fait sur les mobilités ne pouvait pas être effectué, ce qui a évidemment décalé notre enquête, ce qui fait que nous avons eu l'intégralité des résultats, ce qui nous

Conseil métropolitain – 23 février 2023



permet de savoir si on est par rapport à l'exécution du plan des déplacements urbains, bien dans la cible.

Alors, quels sont les éléments majeurs que l'on peut tirer ? D'abord, je vous le disais et je vous rappelle notre objectif : 50 % des déplacements autrement qu'en voiture et 50 % des déplacements en voiture qui d'ailleurs voitures sont de plus en plus propres. En 1998, nous étions à 62,7 % voiture, en 2008, nous étions à 59 %, en 2022, nous sommes à 52,3 %. La cible, c'est 50 %. Vous voyez que l'on n'est pas loin de se rapprocher de la cible.

Le deuxième élément, c'est le poids des transports en commun sur l'intégralité de la mobilité : en 2008, nous étions à 5,9 %. En 2021, nous sommes à 7,1 %. Notre objectif, c'est 10 %. On parlait tout à l'heure des mécanismes qui parfois sont très longs, oui, mais quand les mécanismes arrivent, c'est le cas par exemple de la halte de Sainte-Musse on va intégrer très rapidement dans nos chiffres les 100 000 voyageurs annuels qui sont prévus sur la halte de Sainte-Musse. Il a fallu quinze années pour arriver au résultat de la halte de Sainte-Musse, donc évidemment, ça prend du temps, évidemment ! Ensuite, la part du vélo qui est en très forte augmentation, elle était de 1,3 % en 2008, elle est en 2021 de 2,4 %. Notre objectif en 2025 étant de 3 %.

On a, on le voit bien, un certain nombre d'indicateurs qui montrent que la stratégie politique de la Métropole en matière de déplacements est une bonne stratégie. Vous l'avez rappelé d'ailleurs tout à l'heure, Monsieur le Président, il y a ces chiffres qui démontrent que la part de l'automobile baisse, qu'on a une augmentation de l'usage des TC, et puis il y a aussi la qualité de l'air et tous les indicateurs qui montrent qu'effectivement plus on améliore la qualité des déplacements et la façon dont les gens se déplacent et plus on améliore la qualité de l'air qui est respiré.

**M. LE PRÉSIDENT**. - Allez-y, Madame.

**Mme ROUSSEL**. - Merci, Monsieur le Président.

Avant de prendre acte de ce rapport de mi-parcours du PDU, et sans rentrer dans les détails techniques ou trop chiffrés, je tenais à faire plusieurs remarques issues de remontées du terrain qui me paraissent importantes sur un, les transports en commun, deux, la sécurité des piétons, trois, les coussins berlinois et quatre, l'activité économique.

Vos objectifs en 2025 sont de diminuer l'utilisation de la voiture, ce qui est tout à fait louable en augmentant les transports en commun, la part du vélo, l'utilisation d'autres modes actifs de déplacements tels que la marche. Concernant les transports en commun, pour qu'ils soient utilisés de manière optimale, cinq critères sont indissociables : la fiabilité, c'est-à-dire la ponctualité, la facilité d'accès, le critère économique donc moins onéreux, la rapidité et la sécurité. Vous avez sans doute vu l'article de *Var Matin* qui parle notamment des agressions sexistes dans les transports en commun. Considérant que désormais le BHNS est entériné et que le RER Toulonnais est sur les rails, l'accent doit être mis maintenant sur les liaisons parallèles qui font actuellement défaut. Les liaisons directes avec les quartiers reliant les lignes principales devraient être développées telles que les Appels bus. Exemple : pour se rendre d'Ollioules au Revest, prendre sa voiture est indispensable, car le trajet en transports en commun est trop long et trop compliqué.

Il est noté également que nos concitoyens délaissent les voitures au profit de la marche à pied ; déplacements très économiques et bons pour la santé. C'est une évolution qui s'amplifie et bien plus que le vélo, il faut donc aller plus loin pour la sécurité des

piétons : sécuriser davantage les trottoirs ou créer des chemins piétonniers, ceci notamment pour permettre aux enfants d'aller à pied à l'école ou au collège, situés en principe à proximité de leur domicile. Aussi, il serait de bon augure de verbaliser les cyclistes indéliques ainsi que les trottinetistes qui roulent impunément sur les trottoirs lorsqu'ils ont à leur disposition de belles pistes cyclables aménagées au même endroit (exemple sur Six-Fours).

Vous avez certainement noté que piétons et motards sont désignés dans ce rapport comme les plus accidentés ou tués de la route. Faire des aménagements sécurisants est donc essentiel pour apaiser la voirie, mais pas n'importe lesquels et on en vient à mon troisième point : les coussins berlinois. La volonté d'augmenter les coussins berlinois sur les routes pour réduire la vitesse, d'après plusieurs études, engendre des pollutions sonores et atmosphériques, des dangers pour les motards et procure aussi pour les conducteurs de bus et leurs passagers un grand inconfort. C'est une aberration, donc oui à des aménagements, mais non aux coussins berlinois.

Quant à l'activité économique, le quatrième point, il est également notifié dans ce rapport que le PDU a sous-estimé le taux de croissance de la population, que les transports collectifs non urbains ont très peu augmenté (0,1 %), que le temps consacré aux déplacements est élevé au regard de la distance parcourue (15,5 km pour 51 minutes). La surcharge de circulation aux entrées est et ouest de la capitale métropolitaine où se situent les principales activités économiques en est certainement l'une des causes, car ce sont les déplacements du travail qui saturent la Métropole. Par conséquent, étaler l'activité économique sur un plus grand territoire pourrait peut-être diluer la circulation, solution qui a été certainement envisagée en acceptant le principe d'intégrer la vallée du Gapeau à la Métropole.

Enfin, deux bonnes initiatives à souligner : l'offre obtenue pour la base navale et celle envisagée de la billetterie commune, un pass pour faciliter l'intermodalité transports.

En conclusion, il y a encore du travail à faire et de l'écoute à avoir d'ici 2025, en espérant qu'à cette date, la majorité des élus communautaires arrive en séance en Préfecture en transports en commun et pour illustrer le chemin qui reste à parcourir je poserais une simple question lors du bilan de fin de parcours : qui aujourd'hui n'est pas venu en séance en voiture ? Je vous remercie.

**M. LE PRESIDENT**.- Yannick, on va laisser parler, comme ça tu répondras après. Allez-y, Monsieur, vous avez la parole, bien sûr.

**M. LEROY**.- Merci, Monsieur le Président.

Dans la page 11 du PDU, vous parlez du plan 2015-2025 et de l'évaluation à mi-parcours ; j'ai essayé auprès des services d'avoir des infos complémentaires sur les 268 mesures évaluées, mais cela m'a été refusé, car je ne fais pas partie de la Commission mobilités. Je ne suis pas sûr que ce soit très transparent.

**M. LE PRESIDENT**.- Monsieur, pardon, ce n'est pas dans nos habitudes parce que, vous le savez, habituellement, on répond à toutes les demandes de l'opposition. Vous siégez dans un Conseil municipal où parfois on nous fait 400 ou 500 demandes sur la même association, on y répond, ce sont les consignes que je donne à mon Administration et Madame Valérie PAECHT vient de me dire qu'elle n'a pas du tout été informée d'une demande.

Quand vous faites une demande, Monsieur, il y a une règle : on demande à la Directrice générale des services ou au Président, mais vous ne rentrez pas dans les

services, autrement ce serait l'armée mexicaine ! Les services ne sont pas faits pour ça. Et nous, on fait descendre votre demande aux services qui vous répondent. Voilà comment on fait. Vous ne m'avez pas adressé une demande, vous n'avez pas adressé une demande à Madame la Directrice générale des services, alors ne dites pas : on ne m'a pas répondu. Imaginez si l'ensemble des élus allait dans les services, il y a des règles quand même. C'est à nous à demander aux services de répondre à l'élu qui est prioritaire. Vous êtes prioritaire, donc faites une demande en bonne et due forme. Vous ne m'avez pas adressé un courrier ou au moins, si vous ne voulez pas m'écrire, vous n'avez pas adressé un courrier à l'administration, c'est-à-dire à la Directrice générale des services. Si vous n'avez pas eu de réponse, c'est que vous avez fait une mauvaise demande.

**M. LEROY**.- C'est le Directeur des services mobilité qui m'a appelé. Mais bon. Je vais continuer.

**M. LE PRESIDENT**.- Il y a 2 400 personnes qui travaillent dans notre administration, si chacun s'adresse à l'un ou à l'autre ! Adressez-vous où il faut, voilà.

**M. LEROY**.- Du coup, je me suis basé sur l'étude de la DTEC qui compare les 20 plus grandes Agglomérations, et pour les déplacements en vélo Toulon est malheureusement en fin de tableau ; il faut bien avouer que vu les pistes cyclables en pointillés, prendre son vélo à Toulon est pour le moins dangereux. Que penser de la traversée du centre-ville de Toulon sans pistes cyclables ? Vous avez refait les trottoirs et les voies de bus du boulevard de Strasbourg sans rien prévoir. Vous refaites l'avenue de la République sans rien prévoir non plus. Le Département a refait le carrefour du Pont de Suve sans relier les deux pistes cyclables voisines, et vous n'avez rien fait. Actuellement, pour traverser la ville une voie est vaguement prévue au milieu des piétons et des passages couverts fermés la nuit, globalement impraticable vu le nombre de piétons dans ces rues. J'ai lu dans *Var Matin* que vous tolérez les vélos sur le port ? Vous pensez vraiment qu'il y a de la place pour des piétons et des vélos entre les bars et l'eau ? Ou peut-être que vous prévoyez d'élargir le quai, ce qui serait une bonne idée pour gagner un peu d'espace et permettre une cohabitation sereine entre bars, piétons et vélos. En attendant, nous souhaiterions que vous profitiez de la réfection de l'avenue de la République pour donner une place aux vélos et enfin de rejoindre de manière apaisée la Corderie avec l'avenue Franklin Roosevelt et l'avenue Infanterie de Marine.

L'action numéro 19 du PDU prévoit pour Toulon la requalification des grands boulevards (Strasbourg, République, Roosevelt) visant à réduire la place occupée par la voiture afin de réaliser des voies en site propre permettant d'accueillir les LHNS, les aménagements cyclables permettant d'assurer une continuité de réseau entre l'est et l'ouest de l'Agglomération et de renforcer l'espace dédié aux piétons. Pour les piétons, je pense aussi qu'ils sont assez négligés et je citerai juste un exemple : la passerelle du chemin des Plantades à La Garde va être fermée, je viens de l'apprendre, fermée du 6 mars à fin décembre, obligeant piétons et cyclistes à un détour de plus de cinq kilomètres. Montrez-moi que vous pensez à eux en mettant en place un itinéraire bis court avant la fermeture de cette passerelle.

Pour les déplacements en transports en commun, Toulon arrive malheureusement aussi en dernière position, seule Métropole dont les transports en commun sont utilisés pour moins de 10 % des voyages. Plusieurs explications : le réseau n'est pas bien adapté aux usagers en bout de ligne. Par exemple, les habitants de Giens ont des bus qui ne sont pas en correspondance avec les trains à Hyères, mais la principale explication est simple : Toulon est la seule des 22 Métropoles à n'avoir aucun TCSP. 19 ont un tramway ou un métro, mais c'est Nancy parmi les quatre plus petites qui se

contente de deux ou trois lignes de BHNS. Il y a même 21 Agglomérations hors Métropole qui ont tramway ou BHNS. Nos bus sont trop lents pour attirer plus de monde. Conséquence, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé avec le triste record d'être la troisième ville la plus embouteillée après Paris et Marseille d'après les classements Tom-Tom, et c'est la seule ville où cela s'aggrave.

Elargir une voie d'autoroute n'est pas la solution. Notre ville est coincée entre la mer et la montagne, toutes les autres solutions sont vouées à l'échec, à moins d'élargir la ville vers la mer ou de construire encore quelques tunnels. Nous allons donc nous permettre de vous rappeler les éléments suivants si nous voulons faire passer beaucoup de passagers en transports en commun dans la ville : un tram prend moins de place au sol qu'un BHNS. Sa largeur est prévue à Saint-Jean, mais il manquera 1,50 m pour le BHNS. Le tram permet de transporter beaucoup plus de passagers par heure. Il est plus rapide, car il a forcément une voie propre, contrairement au BHNS prévu qui aura des parties non en site propre. On est dans le pointillé, comme pour les pistes cyclables. Le tram demande moins d'entretien et est plus solide : 40 ans pour un tram, il faut viser le long terme, 15 ans pour un BHNS, y compris les infrastructures. Les rails sont plus solides que le goudron. Le tram est moins polluant. J'ai déjà dit qu'un BHNS hybride, c'est 80 % de diesel malgré tout. La DUP de 2005 a prouvé que c'était possible alors qu'aucune DUP pour le BHNS n'a encore vu le jour. Le projet BHNS de 2016 a été abandonné, sans doute à cause de l'avis très critique de l'Autorité environnementale rendu en 2017 qui nous a été transmis. Le versement transport majoré des entreprises depuis 2002 pour le TCSP pourrait en financer une bonne partie, d'ailleurs de nombreuses acquisitions foncières ont été financées par ce biais pour laisser passer le tram. Dernier point : un tram est beaucoup plus confortable, on est beaucoup moins secoué que dans un bus.

D'autres Métropoles construisent un BHNS en trois ans et un tram en cinq ans. Vous prévoyez une première tranche du BHNS en 2026, terminée en 2032, soit 27 ans après l'obtention de la dernière DPU obtenue pour le tram en 2005. Et pendant ce temps, on construit des parkings à Toulon, dont deux prévus à ce jour entre Mayol et Pipady. Je terminerai par une petite pensée pour les Hyérois avec juste une ligne de train peu cadencée avec des passages à niveau alors qu'ils mériteraient bien d'avoir le tram jusqu'à eux et jusqu'à l'aéroport, et ceux de Giens qui ont un bus qui rate les correspondances avec ces trains. Oui, j'ai entendu que tant que vous serez au pouvoir, il n'y aura pas de tram. Quelles conclusions faut-il en tirer ? Merci.

**M. LE PRESIDENT**. - Je ne vais pas rentrer dans un débat qui dure depuis 22 ans. On dit que c'est FALCO qui, c'est FALCO que, non, c'est ensemble que l'on décide.

Simplement, vous parlez des pistes cyclables ; on a sur le territoire un réseau de pistes cyclables de 308 kilomètres en 2021, il était de 125 kilomètres en 2006. Sur Toulon, on avait 6 kilomètres de pistes cyclables en 2021, on en a 70 kilomètres aujourd'hui. Il n'y a que vous qui ne les voyez pas.

Vous dites le tram, le tramway, le tramway, et vous parlez toujours des classements. Il vient de sortir, ça tombe bien, un classement TomTom 2022. On s'est beaucoup, beaucoup, beaucoup amélioré sur ce classement parce que je constate qu'en 2019, Toulon était septième, on a été troisième, cette ville où il n'y a rien à vos yeux, rien n'est normal, rien ne se passe normalement, on circule mal, on respire mal, on vit mal. Les citoyens doivent être sourds et aveugles parce qu'ils pensent autre chose que ce que vous pensez, heureusement. Le classement TomTom en 2019 nous classait 7<sup>e</sup> et celui qui est sorti en 2022 nous classe 10<sup>e</sup>, et ce classement dit que la circulation s'est améliorée à Toulon malgré un chantier en cours de l'A57 qui n'est pas là pour nous avantager. En attendant, il se passe plutôt mieux que ce que je pensais.

Cela va améliorer la circulation dans cette ville qui est le lien direct entre l'est et l'ouest, 130 000 véhicules jour en surface, 75 000 véhicules en souterrain, sur les deux tubes, avec 3 600 poids lourds qui passent en souterrain. Deux kilomètres de large, voilà la réalité et malgré cela, on est 10<sup>e</sup>.

Je vous cite les villes qui sont avant nous où on circule moins bien qu'à Toulon, classement TomTom que je vous enverrai d'ailleurs, si vous le voulez :

- 1<sup>er</sup> Paris : tramway,
- 2<sup>e</sup> Bordeaux : tramway,
- 3<sup>e</sup> Lyon : tramway,
- 4<sup>e</sup> Nice : tramway,
- 5<sup>e</sup> Marseille : tramway,
- 6<sup>e</sup> Rouen : tramway,
- 7<sup>e</sup> Nantes : tramway,
- 8<sup>e</sup> Brest : tramway,
- 9<sup>e</sup> Avignon : tramway,
- 10<sup>e</sup> Toulon : réseau Mistral. Nous l'assumons. Voilà ! Et donc voilà l'objectivité, la réalité des choses, ce n'est pas votre classement à vous, ce n'est pas votre point de vue qui est respectable, je le respecte, enfin continuez avec votre point de vue, je continuerai avec le mien. Après, c'est le citoyen qui décide toujours objectivement.

Voilà la réalité des choses, voilà la réalité sur les pistes cyclables, et je vais même vous donner une information, Monsieur : il y aura une piste cyclable sur l'avenue de la République. Il y aura, malgré l'étroitesse de l'avenue de la République où circulent des millions de voyageurs, malgré le fait que l'on doit assumer une voie descendante et deux voies montantes. Vous la découvrirez lundi ou mardi, lorsque seront tracées les voies. On a fait de notre mieux. On ne pouvait pas faire autrement. Maintenant, si vous êtes magicien, peut-être vous arriverez à trouver des mètres carrés en plus, mais il y aura une piste cyclable qui monte et il y aura une piste cyclable qui retourne de l'autre côté. On y arrive petit à petit, on y arrive.

Yannick. Oui, après Monsieur NAVARRANNE donnera le compte final, mes chers collègues.

**M. CHENEVARD**.- Merci, Monsieur le Président.

Le premier élément, c'est qu'il faut apprendre à être fiers du territoire dans lequel on vit et être fiers de ce territoire, ce n'est pas forcément mettre de côté les éléments qui restent à améliorer, mais c'est à un moment donné porter l'image positive du territoire et ne pas chercher systématiquement à extraire des éléments négatifs. On ne vit pas, on ne se grandit pas avec le négatif.

Le deuxième élément, c'est qu'effectivement, ça a été rappelé, la meilleure façon de vérifier si une stratégie en matière de mobilité est efficace, ce sont les résultats en matière de qualité de l'air. Ça a été encore rappelé. Toutes les villes qui sont devant

nous au classement TomTom et le classement TomTom rappelle également l'importance des travaux de l'A57 qui ont un impact évidemment sur les entrées et sorties de la ville, toutes ces villes devant nous sont des villes tramways. En réalité, il ne faut pas faire du tramway un totem, il faut essayer à chaque territoire de trouver le meilleur outil aux déplacements en fonction des caractéristiques du territoire. Quelqu'un en intervention disait « on n'a pas de TCSP », mais bien sûr qu'on en a un, et cela fait des années, mais il faut évidemment apprendre à dire que nous avons sur notre territoire un TCSP qui est un TCSP maritime, qui a été classé comme tel et qu'on oublie régulièrement de citer tout simplement parce que parfois c'est intéressant de dire que nous n'avons pas de TCSP sur notre territoire.

Nous avons travaillé en fonction des obstacles du territoire, car quand on est coincé entre la mer et la montagne, il faut essayer de s'adapter à des éléments et notamment à la mer. En créant le premier réseau de bateaux bus de France, on a évidemment un TCSP qui est classé TCSP maritime.

**M. LE PRESIDENT**.- 10 millions de personnes transportées, maritime.

**M. CHENEVARD**.- Ensuite, quelqu'un a évoqué les grands boulevards, mais si, sur les grands boulevards, les sites propres ont été réalisés, ils le sont ! Il faut être aveugle pour ne pas se rendre compte que quand on a refait la requalification du boulevard Strasbourg, on a réalisé un site propre ; ils y sont. On a même pris du temps parce qu'il a fallu que sur les 40 mètres au droit de chacun des arrêts de bus, on coule du béton pour faire en sorte qu'il n'y ait pas d'arriérage au moment où les bus démarrent. Ça a été un long chantier avec des impacts en matière de circulation, mais c'est fait.

Ensuite, on a parlé de l'A57, mais oui, l'A57 est en travaux aujourd'hui, et ce que l'on oublie également de dire régulièrement, et ce sera une première nationale parce qu'il va y avoir un arrêt sur l'autoroute, c'est qu'il va y avoir une voie réservée aux transports en commun. C'est curieux, on n'en parle pas quand on veut parler négativement de notre territoire. Eh bien nous, on est extrêmement fiers ici de parler positivement d'un territoire qui, mais vous aurez plus d'éléments, mon cher collègue, quand vous pourrez lire les documents en question, qui a déjà atteint totalement plus de 63 % des objectifs du PDU et tous les autres sont en cours d'exécution même si, comme je l'ai dit tout à l'heure, le fait que nous avons eu deux années de verrouillage Covid nous empêche d'avoir eu un instantané plus tôt.

Donc, le travail qui est mené dans le cadre de la mobilité sur le territoire, les objectifs qui sont fixés sont des objectifs nobles et nous les réalisons au fur et à mesure. Vous avez évoqué le vélo, quelqu'un a évoqué la place des piétons, il n'y a pas une Commune ici qui ne vous dira pas combien de kilomètres de barrières elle a installés sur ses trottoirs pour faire en sorte que les piétons puissent, parce qu'on a énormément de marche à pied sur notre territoire, puissent marcher et circuler en toute sécurité.

**M. LE PRESIDENT**.- Je voudrais compléter ce que tu viens de dire, Yannick. Jean-Pierre GIRAN parlait de bon sens et d'objectivité ; je suis allé la semaine dernière travailler, pas me promener, à Bordeaux, rencontrer des élus, des Maires, Présidents de Département, de Région, le Préfet et on m'a conduit de l'aéroport à la Préfecture de Région. J'ai constaté en rentrant dans Bordeaux que c'était une ville embouteillée, comme toutes les grandes villes. Vous savez, on a décrié l'aménagement du territoire, j'ai eu des responsabilités nationales sur l'aménagement du territoire, j'étais Secrétaire d'État et j'ai fait le tour de pas mal de grandes villes françaises. Je me suis retrouvé plus souvent dans les embouteillages que de pouvoir circuler librement. Les grandes villes sont embouteillées.

Je suis arrivé à Bordeaux avec le tramway. J'ai demandé : « Est-ce que vous pouvez m'arrêter ? » On a dit : mais qu'est-ce qu'il veut faire ? Il veut peut-être aller aux toilettes ? Non, non, j'ai dit avec précaution : je vais mesurer l'amplitude du tramway et j'ai trouvé, j'ai mesuré les amplitudes, on m'a pris peut-être pour un malade, mais c'était comme ça, je voulais voir : de 15 à 20 mètres. Je suis arrivé à Toulon en retour, j'ai demandé à mes services d'aller mesurer le boulevard de Strasbourg et mettez l'amplitude du tramway que j'ai vue à Bordeaux sur le boulevard de Strasbourg. Mon Directeur est venu et m'a dit : « Monsieur le Président, si on met l'amplitude que vous m'avez donnée de Bordeaux, il ne restera qu'une voie pour circuler sur le boulevard de Strasbourg, pour monter ou pour desservir » : une voie. Voilà la réalité, l'étroitesse de notre ville. Les difficultés sont là et malgré cela, on a un transport en commun qui fonctionne bien, malgré cela, on transporte 33 millions de personnes, malgré cela, on a un TCSP maritime, malgré cela on avance, malgré cela on aura un BHNS. Ce n'est pas FALCO qui ne veut pas le tramway, c'est le territoire qui ne veut pas le tramway, qui ne peut pas avoir de tramway. Voilà ce que je dis depuis 22 ans.

Vous avez la parole, Monsieur.

**M. NAVARRANNE**.- Merci, Monsieur le Président. Je ne m'attendais pas à ce qu'on parle du tramway et surtout pas aux 20 mètres d'amplitude du tramway de Bordeaux.

**M. LE PRESIDENT**.- Je suis pragmatique, j'ai demandé, j'ai dit : « Laissez-moi, je vais mesurer l'amplitude du tramway ».

**M. NAVARRANNE**.- Et je suis sûr qu'il y a même des endroits où c'est 25 mètres et il y a des endroits où c'est 12.

**M. LE PRESIDENT**.- Il y a des endroits où c'est 15, des endroits où c'est moins, mais la moyenne c'est 20. Je vais vous répondre objectivement, parce que je me suis posé la question : l'endroit où il faut 20 ou 25 mètres, c'est pour mettre des gares pour transporter des gens. Si on met le tramway sur le boulevard de Strasbourg, encore faut-il qu'il s'arrête à des gares. Pour qu'il y ait des gares d'arrêt, il faut une amplitude qui soit plus importante que celle où il circule librement. Voilà ! Je m'explique.

**M. NAVARRANNE**.- Et donc ce détail technique qui a son importance, on le connaissait dans les virages, ce qui posait un très gros problème, ce qui pose toujours. J'ai bien compris que vous ne voulez jamais le tramway et qu'il n'aura jamais cours. Aujourd'hui, ce qui est sûr c'est qu'il faut avancer au moins sur ce que vous voulez, ce sont les gens qui ont la majorité qui décident.

**M. LE PRESIDENT**.- Non, mais ne me dites pas « vous ne voulez jamais le tramway », vous, vous l'avez voulu, et quand je suis arrivé, j'ai été obligé de dédommager une société parce qu'on avait commandé le matériel avant de penser au tramway ! Pas de leçon ! Pas de leçon de bon sens et de pragmatisme. Ça nous a coûté beaucoup d'argent.

**M. NAVARRANNE**.- Mais il n'y a pas de leçon ou de pragmatisme, et vous savez d'ailleurs, parce que vous êtes un fin connaisseur des mécanismes, que ce n'est pas la ville de Toulon et sa Mairie Front national...

**M. LE PRESIDENT**.- Je suis un fin travailleur, c'est tout.

**M. NAVARRANNE**.- Ce n'est pas la ville de Toulon et sa Mairie Front national qui avait décidé seule de cela. Vous savez qu'il y avait sur le projet tramway d'autres Communes bien plus larges que Toulon et un consensus total de tous les Maires, de

toutes ces Communes, de tous les financeurs, y compris du Département qui suivait l'avis des Communes, c'est tout à votre honneur d'avoir écouté à l'époque les Communes, mais ce n'était pas un projet fou d'un seul homme ou d'une seule équipe municipale, devrait-elle être la plus extrémiste et la plus obscurantiste et opposée aux libertés pour lesquelles vous avez vous-même saisi le drapeau et vous vous battez. Quel panache ! Mais j'entends cette question du tramway.

**M. LE PRESIDENT.**- Je suis fier de ce que j'ai pu faire, oui, pas du panache, le travail, énormément de travail, Monsieur NAVARRANNE, énormément, de 4 h et demie le matin à 8 h du soir : du travail, toujours du travail. Fier de mes convictions, fier d'avoir présidé un parti en son temps. J'ai été le Président d'un parti, il y avait 12 000 adhérents à jour de cotisation. Fier, fier de tout ça, oui, toujours fidèle à mes convictions.

**M. NAVARRANNE.**- La contrainte de l'amplitude du tramway est effectivement dans les virages et c'est là où il peut y avoir un vrai débat technique que nous, nous estimons régler, mais puisque cette question est intervenue, permettez-moi de l'avoir abordée alors que ce n'était pas initialement, tout comme d'ailleurs l'audace, mais après tout, elle est techniquement et légalement valable, c'est vrai que l'audace d'expliquer que l'on a un TCSP parce qu'on a des voies de bus dédiées, c'est vrai, sur lesquelles ne passent que les bus, les taxis et les vélos boulevard de Strasbourg et les voies maritimes pour nos transports, mais qui sont partagées avec les autres navires, l'entrée dans le port de Toulon ne se fait pas en site propre que pour nos navettes maritimes, tous les bateaux possibles et imaginables naviguent sur cette voie, et donc je n'avais pas intégré cette notion de TCSP maritime, mais la voie maritime est partagée avec tous les autres bateaux qui peuvent naviguer dans notre rade.

Mais sur ce bilan, il a cette vertu d'abord d'être basé sur une étude et ça, c'est objectivement une bonne chose et c'est ce qui nous permet d'avoir à ce bilan de mi-PDU un avis assez fin, c'est d'être plus large que la Métropole. Le périmètre d'étude prend Sud Sainte Baume, il prend la Provence verte, la vallée du Gapeau, la Porte des Maures, c'est ce qui permet effectivement d'appréhender nos déplacements bien au-delà des seules voies de déversement qu'est notre Métropole, parce que les gens viennent de loin tous les jours de la vallée du Gapeau notamment et effectivement de Sud Sainte Baume aussi, notamment pour les activités professionnelles.

Quelques questions sur les classements, la comparaison sur la marche à pied : est-ce que l'on peut juste nous détailler ce qui a été amorcé comme actions, parce que c'est un manque, permettez-nous dans ce rapport, c'est vrai qu'il y a une augmentation...

**M. LE PRESIDENT.**- Vous savez que l'on peut mesurer la marche à pied sur votre iPhone maintenant ? Je le fais le week-end, j'essaie de faire dix kilomètres.

**M. NAVARRANNE.**- Dix kilomètres par jour.

**M. LE PRESIDENT.**- Non, le week-end, dix kilomètres le week-end, sur deux jours. Avant, je vous disais : « Venez courir avec moi au Faron », maintenant je vous dis « Venez marcher » parce que l'âge est là.



**M. NAVARRANNE**.- Déjà jeune, je savais que je n'arriverais pas à vous suivre.

Quelles sont les actions, elles ne sont pas forcément détaillées dans le rapport, quelles sont les actions entreprises par la Métropole sur la partie marche à pied ? Parce que les classements montrent qu'à peu près partout dans ces grandes Métropoles, il y a une augmentation de la marche à pied. Est-ce qu'elle est mécanique ou est-ce qu'elle traite d'une action particulière ? Je ne l'ai pas retrouvée.

Sur le transport en commun, on a sur le retard (alors je sais que je vais me faire gronder), mais sur le retard du BHNS, on a un retard dans le PDU. Est-ce que ce retard sera rattrapé ? Le PDU se termine en 2025, le BHNS maintenant est annoncé en 2026, est-ce que l'on prévoit de le rattraper pour compléter la chose sur 2025 ? Enfin, sur l'étude d'impact qui est faite notamment des embouteillages, j'entends qu'il y aurait, alors, je ne le connaissais pas, il intervient là, le classement TomTom qui nous classe mieux, je ne sais pas si c'est juste sur les bouchons ou sur la circulation en général, mais là aussi c'est vrai qu'il y a cette question des travaux qui est conjoncturelle.

Permettez-nous de dire que si, parce qu'on n'a pas non plus retrouvé là-dessus d'actions particulières sur cette appréhension des bouchons routiers, dire toute l'inquiétude qui est la nôtre, et ce sera ma conclusion, de peut-être comprendre et d'initier que c'est l'éventualité de l'arrivée de la ZFE et donc de la diminution du nombre de voitures qui pourraient traverser notre centre-ville en surface, il apparaît clair que la ZFE ne toucherait pas quoiqu'il en soit la traversée souterraine de Toulon, mais la zone à faible émission, en fait véritable zone à forte exclusion, et j'avoue que ça fait consensus, je vois même que la France Insoumise et les Communistes, d'ailleurs sur le coup on a réussi là à réconcilier la France Insoumise et les Communistes, mais une très grosse majorité, pardon de parler de partis politiques, mais des formations politiques, des édiles, des responsables politiques sont opposés à ces ZFE, donc là aussi, à part cela, à part cette sinistre ZFE qui est annoncée et contre laquelle nous savons que vous essayez... Je vais conclure, je vous promets donc si c'est possible d'éviter juste le brouhaha, c'est un peu déconcertant, donc quelles sont les autres actions prévues sur la question des embouteillages ?

**M. LE PRESIDENT**.- Parfois, ce sont vos propos qui sont déconcertants aussi, donc pas de brouhaha.

Il y a une chose que l'on peut partager, c'est l'écologie punitive, c'est la zone à faibles émissions, effectivement. Je trouve que, je vais le dire, on vit une période difficile, ce n'est pas simple, pour personne. On ne parle pas de partis politiques. Ce n'est simple pour personne actuellement. Pour ma part, et je vais être poli, il faut arrêter d'embêter les gens. Je crois que sur notre territoire, on respire bien, peut-être pas assez bien. Il faut s'améliorer, c'est ce que nous essayons de faire avec bon sens et pragmatisme, pas avec de la politique politicienne. Je le dis, je l'ai dit, j'ai été critiqué pour l'avoir dit, la ZFE n'était pas utile. Après c'est une Loi, nous sommes des Maires, des élus, on se doit de respecter la Loi. La ZFE était totalement inutile. On a fait des calculs sur notre territoire, c'était pour gagner 1 %. On embête trop de gens pour gagner 1 %. Je dis toujours ce que je pense et je l'ai dit au niveau de la ZFE, je me fais critiquer en le disant. Je l'ai dit à mes collègues : on va respecter la loi. Il va bien falloir que l'on trouve une solution pour respecter la loi, et je suis poli, mais arrêtons d'embêter les gens, il y a d'autres solutions pour essayer de bien vivre ou d'améliorer le bien vivre. Je l'ai même dit au Ministre de l'Ecologie et à d'autres.

Vous voyez, ça, c'est la liberté aujourd'hui de pouvoir dire ce que l'on a envie de dire dans les limites du respect quand même que l'on a les uns des autres, le respect de la République. Mais voyez, je suis de votre avis, je peux l'être parfois, la ZFE était totalement inutile, et vous remarquez que nous sommes la dernière Métropole à ne pas l'avoir appliquée encore. On sera bien obligé de le faire, je ne sais pas quand. Peut-être que l'on sera les mauvais élèves et qu'on nous obligera à le faire, on en parlera avec mes collègues Maires et on décidera.

Bien sûr, Gilles.

**M. VINCENT.**- Pour appuyer vos propos, Président, on aurait été un mauvais élève ou la Métropole aurait été mauvais élève si notre qualité de l'air était mauvaise et c'est bien le message que l'on essaye de faire passer depuis des mois, c'est qu'il est quand même anormal qu'on nous demande d'appliquer une ZFE qui va embêter un certain nombre...

**M. LE PRÉSIDENT.**- Embêter tout le monde ! Regardez tous ceux qui l'ont appliquée, je peux vous lire Marseille, je peux vous lire Lyon, je peux vous lire d'autres Communes : tout le monde a été embêté, tout le monde est embêté, tous les gens qui l'ont mis parlent de bombe à retardement. La « très décriée zone à faibles émissions de risques » ! Face aux protestations, Lyon va assouplir le calendrier. Il n'y a pas un Maire, un Président de Métropole qui est content de la ZFE.

Jean-Pierre a parlé au début du juste équilibre ; cela a été notre chemin le juste équilibre. Trouver le juste équilibre, essayer de faire au mieux en fonction de l'équilibre. La ZFE ne s'imposait pas dans ces équilibres. Une fois de plus, on ne nous a pas écoutés. On ne nous écoute pas. On est tous pour l'écologie, mais on est contre l'écologie punitive, c'est tout. Je suis écolo depuis toujours, j'ai essayé de l'être. Vous savez, j'étais Maire rural, j'ai été Maire en 1983, il y avait 1 500 habitants dans ma Commune, je suis parti de ma Commune en 2002 il y en avait 2 000. On a essayé. Après, il y a le comportement de chacun. On n'a pas de leçons à recevoir de x ou y ou d'un parti qui veut l'afficher. On a une partie en nous qui est verte, autrement on ne serait pas là. La ZFE est inutile. Je le dis et je redis.

On peut avancer.

**(Il est pris acte).**

On a pris acte de l'évaluation à mi-parcours du Plan de déplacement urbain sur le territoire de la Métropole Toulon Provence Méditerranée et je vous en remercie.

Allez, Yannick, tu poursuis.

*Monsieur Yann TAINGUY quitte la salle.*

**N° 23/02/024            RENOUELEMENT DE L'ADHESION 2023 AU  
GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE "VIGIE  
PORTS"**

**M. CHENEVARD**.- Merci, Monsieur le Président.

Mes chers collègues, nous renouvelons notre adhésion que nous avons depuis 2019 au groupement Vigie Ports.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 80**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté.

Yannick, tu poursuis avec la 25.

**N° 23/02/025            MODIFICATION DU PLAN D'AFFECTATION DES  
POSTES D'AMARRAGE DU PORT DU LAZARET**

**M. CHENEVARD**.- Modification du plan d'affectation des postes d'amarrage du port du Lazaret qui a fait l'objet d'une présentation en conseil portuaire ainsi qu'au Conseil d'exploitation des régies des ports.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 80**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté.

*Madame ESPINASSE quitte la salle et donne procuration à Madame JOUVE.*

**N° 23/02/026            MODIFICATION DU PLAN D'AFFECTATION DES  
POSTES D'AMARRAGE DU PORT DE LA MADRAGUE  
DE GIENS**

**M. CHENEVARD**.- La même chose concernant La Madrague de Giens.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 80**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté.

La 27, Yannick.

**N° 23/02/027            DECLARATION DE PROJET PORTANT SUR  
L'INTERET GENERAL DE LA MISE EN SECURITE DU  
PORT DE L'AYGUADE DU LEVANT A HYERES-LES-  
PALMIERS**

**M. CHENEVARD**.- C'est une déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la mise en sécurité du port de l'Ayguade du Levant. Après tous les processus qui sont très longs, qui datent là aussi de 2019, cela va permettre de se mettre au travail.

**M. LE PRESIDENT**.- Enfin, pour le Levant, c'est vrai. Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 80**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 0**

*(Adoption à l'unanimité).*

C'est adopté.

Le port du Brusç.

**N° 23/02/028            PORT DU BRUSC - MODIFICATION POUR ERREUR  
MATERIELLE DE LA DELIBERATION N°22/12/421 DU  
CONSEIL METROPOLITAIN DU 15 DECEMBRE 2022  
PORTANT TARIFS D'OUTILLAGE PUBLIC ET  
REDEVANCES DE STATIONNEMENT ET  
D'AMARRAGE APPLICABLES A COMPTER DU  
1<sup>ER</sup> JANVIER 2023**

**M. CHENEVARD**.- On fait juste une rectification d'écriture sur une délibération que nous avons prise précédemment, le 15 décembre 2022.

**M. LE PRESIDENT**.- Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

*(Vote à main levée)*

**POUR : 78**

**CONTRE : 0**

**ABSTENTION : 2        Madame Chantal PORTUESE,  
Madame Basma BOUCHKARA.**

*(Adoption à l'unanimité).*

Mes chers collègues, je vous remercie pour la bonne tenue de cette Assemblée.

*L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11 h 35.*

**M. le Président de le Métropole  
Hubert FALCO**

**La Secrétaire de séance  
Béatrice VEYRAT-MASSON**