

**DELEGATION DE Monsieur Jean-Louis DAVID**

**D-2016/64**  
**Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Bordeaux Métropole. Atelier de Carrosserie peinture rue Achard à Bordeaux. Avis du Conseil Municipal.**

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Le réseau de transport en commun de l'agglomération bordelaise TBC est exploité par Bordeaux Métropole via son délégataire, la société KEOLIS.

Un dépôt de tramway a été créé sur la ligne B, rue Achard. Ce dépôt est actuellement composé d'une station service pour les opérations de maintenance quotidienne, d'un bâtiment d'exploitation permettant la prise de service des conducteurs et d'une plateforme de remisage pour 25 rames.

Au vu de ces activités, le dépôt n'est pas soumis à la réglementation des ICPE.

Bordeaux Métropole a pour projet, en lien avec la restructuration du dépôt de bus de Lescure, la construction d'un atelier de carrosserie-peinture rue Achard qui traitera l'ensemble des véhicules TBC (tramways, bus, utilitaires, véhicules légers). Un nouveau bâtiment de 3900 m<sup>2</sup> sera construit entre la station service et le bâtiment administratif existant. La surface totale des ateliers sera alors de 5040 m<sup>2</sup>.

Dès lors, le dépôt de la rue Achard relève d'un classement en autorisation au titre de la réglementation ICPE (rubrique 2530-1, ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur de surface supérieure à 5000 m<sup>2</sup>). Dans le cadre de l'instruction administrative de la demande d'autorisation d'exploiter par les services préfectoraux, une enquête publique a été organisée à Bordeaux, du 7 décembre 2015 au 8 janvier 2016. Les Conseils Municipaux des communes de Bordeaux, Cenon et Lormont sont invités à formuler un avis.

Les études jointes au dossier d'enquête publique ont fait l'objet d'un examen préalable par l'autorité environnementale. Celle-ci considère que les études sont complètes et appropriées aux enjeux environnementaux que ce soit dans l'analyse de l'état initial ou des impacts.

Le pétitionnaire a intégré dans le chantier la gestion des terres historiquement polluées, confinées sur site lors des travaux de création du dépôt. La localisation en zone inondable nécessite le stockage des produits polluants à la côte 5,55 NGF, considérée hors d'eau. L'évaluation Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence notable sur la Garonne car il n'y a pas de prélèvement ou de rejet direct.

Au titre des enjeux humains, il faut noter la profonde mutation du quartier avec l'opération d'urbanisme des bassins à flot qui va fortement accroître la population à proximité. Les premières habitations rue Achard sont situées à 80 m, la Résidence pour Personnes Agées Achard est à 120 m.

L'Agence Régionale de Santé (ARS) a formulé des réserves sur les aspects bruit et pollution atmosphérique et demande qu'une campagne de mesures acoustiques et atmosphériques soit réalisée dès la mise en service de l'atelier, afin de valider les actions de maîtrise des nuisances mises en œuvre. Ces recommandations sont reprises par l'autorité environnementale

Ce contrôle sera d'autant plus nécessaire qu'un immeuble de bureaux est en cours de construction en mitoyenneté du dépôt de la rue Achard. Ce bâtiment de 4 étages va modifier les conditions de diffusion du bruit et des vapeurs de solvants, tout en étant exposé au plus près.

Même si les émissions gazeuses se situent en dessous des valeurs réglementaires, les solvants aromatiques utilisés gardent une faculté odorante à faible concentration. Bien qu'un risque sanitaire soit à priori exclu, la nuisance par les odeurs peut cependant être présente. Cet élément sera à prendre en compte par l'exploitant, qui a l'obligation d'établir un plan de gestion des solvants devant conduire au suivi et à la réduction des quantités utilisées.

L'étude des dangers ne soulève pas de réserve particulière. Le périmètre d'effet lié à un incendie ne déborde des limites du dépôt que côté Garonne, au niveau d'une friche sans accès.

De ce qui précède, je vous propose donc de formuler un avis favorable au présent dossier en reprenant les recommandations formulées par l'autorité environnementale et l'ARS, et en y ajoutant la nécessité de prévenir toute nuisance au voisinage, notamment par un plan de gestion des solvants adapté et la mise en oeuvre d'un suivi environnemental.

**ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS**

ABSTENTION DU GROUPE DU FRONT NATIONAL

## **M. LE MAIRE**

Monsieur DAVID.

## **M. JL. DAVID**

Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, la délibération ici présentée concerne l'Atelier de Carrosserie dévolu à KÉOLIS, Rue Achard, qui vient s'adosser au dépôt de tramway déjà à cet endroit. Les études qui ont été effectuées sur cette activité un peu particulière nécessitent un avis du Conseil municipal après avoir interrogé l'ARS et le Ministère de l'Environnement. L'Agence Régionale de Santé a formulé des réserves sur des aspects bruit et pollution atmosphérique et demande qu'une campagne de mesures acoustiques, atmosphériques soit réalisée dès la mise en service de l'Atelier afin de valider les actions de maîtrise des nuisances. En conséquence, il vous est proposé un avis avec recommandations, c'est-à-dire que nous reprenons à notre compte les observations formulées par l'Autorité environnementale et l'ARS en y ajoutant la nécessité de prévenir toutes nuisances au voisinage, notamment par un plan de gestion des solvants adapté et la mise en œuvre d'un suivi environnemental.

## **M. LE MAIRE**

Monsieur HURMIC ?

## **M. HURMIC**

Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, nous voterons cette délibération. Nous approuvons l'avis favorable que vous nous proposez d'émettre et nous approuvons également les réserves que vous rajoutez, à savoir la mise en place d'un plan de gestion des solvants adapté et la mise en œuvre d'un suivi environnemental pour cette carrosserie peinture de la Rue Achard. Nous regrettons toutefois, et vous ne serez pas étonné par ma remarque, Monsieur DAVID, que vous n'appliquez pas ce même régime de protection à tous les établissements sur notre territoire communal qui sont susceptibles de provoquer ce type de nuisance. Je fais allusion, vous l'avez deviné, au dossier qui concerne la Carrosserie Coopérative Automobile de la Rue Guillaume Leblanc.

Alors, notre intention, vous le savez, n'est pas du tout de nuire à la pérennité de cet établissement, mais plutôt de faire en sorte que les revendications des riverains qui se plaignent depuis des années des nuisances olfactives et sonores quotidiennes de cet établissement et ce depuis plus de 20 ans, soient prises en compte par notre Municipalité. Alors, lorsque j'ai évoqué la question en Commission, vous m'avez dit, à juste titre - il y avait effectivement une riveraine qui était très mobilisée contre les nuisances olfactives et sonores de cette délibération - vous m'avez dit « Elle a fini par déménager ». Oui, de guerre lasse, elle a effectivement fini par déménager pour aller dans un endroit plus tranquille. Mais les nuisances n'ont pas arrêté pour autant. Vous me contredirez si je formule quelque chose d'inexact, mais il nous a été indiqué qu'il y avait 18 formulaires de réclamation qui ont été envoyés au Service de Procédures Environnementales de la DDTM en octobre dernier. Il se trouve aussi que cette carrosserie, depuis son classement en installation classée en 1962, ne l'est plus aujourd'hui parce que les critères de classement ont été modifiés. Et aujourd'hui, il n'en demeure pas moins que les nuisances demeurent. Alors, nous savons que des riverains ont contacté le Service Hygiène et Santé, d'autres l'ont fait en ajoutant des photos et des preuves assez sévères en ce qui concerne les nuisances subies.

Ce que nous vous demandons simplement aujourd'hui, c'est que les riverains comme nous-mêmes puissions avoir connaissance des délais précis de réalisation de travaux que cette carrosserie du centre-ville devra effectuer pour se mettre aux normes. Et nous souhaiterions également avoir l'assurance que ces problèmes de nuisances, non seulement au niveau du bruit, mais également olfactives, soient vraiment pris en considération par la Municipalité, au motif qu'il n'y a pas une riveraine qui s'est plainte, mais il y a au moins une vingtaine de riverains qui subissent ces nuisances. Et nous demandons également qu'au niveau des émanations des solvants

comme vous le préconisez aujourd'hui dans la délibération d'aujourd'hui pour la carrossière de la Rue Achard, nous souhaiterions que vous puissiez mettre en place également pour cette autre carrosserie, de moindre importance certes, mais qui représente les mêmes nuisances olfactives et sonores, que vous puissiez également mettre en place pour cette carrosserie-là, un plan de gestion des solvants adapté et également la mise en œuvre de suivi environnemental tel que vous nous le proposez aujourd'hui pour la carrosserie de la Rue Achard.

### **M. LE MAIRE**

Madame BOUILHET ?

### **MME BOUILHET**

Monsieur le Maire, Chers Collègues, la Commission précise que l'extension des ateliers de 3 900 mètres carrés aura pour conséquence que la surface totale des ateliers sera alors de 5 040 m<sup>2</sup>. Que dès lors, le dépôt de la Rue Achard relève d'un classement d'autorisation au titre de la réglementation ICPE, rubrique 2531 « Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur de surface supérieure à 5 000 m<sup>2</sup> ».

Le Groupe Front national s'interroge sur la possibilité de limiter l'extension du bâtiment à 3 850 m<sup>2</sup>, ce qui aurait pour effet de limiter la surface totale à 4 990 m<sup>2</sup>. De nombreux exemples de grands groupes industriels, en particulier automobiles, travaillent depuis des années sur des méthodes d'optimisation des espaces et des ressources. Je prends pour exemple le Groupe Toyota avec sa méthode KAIZEN qui a, depuis, fait des émules chez la totalité de ses concurrents, en particulier RENAULT NISSAN et PSA, *via* entre autres les *process* ISO. Cette méthode permet de limiter les nuisances et d'optimiser les surfaces. La limitation de la surface totale à moins de 5 000 m<sup>2</sup> réduirait vraisemblablement le coût de la construction et limiterait les contraintes réglementaires puisque nous ne serions plus sur le régime de la rubrique ICPE 2531. De plus, le *process* se base sur les normes actuelles. La Commission précise que les études montrent que les émissions gazeuses se situent en dessous des valeurs réglementaires et l'ARS a formulé des réserves sur les aspects bruit et pollution. L'évolution de notre société montre que les normes deviennent de plus en plus drastiques. 50 m<sup>2</sup> à trouver sur une surface totale de 5 000 m<sup>2</sup> ne représentent qu'une réduction de 1 % de la surface totale.

Le Groupe Front national souhaite des éclaircissements sur les points suivants :

- Demande de plan de masse. Le dépassement de la surface totale de 5 000 m<sup>2</sup> entraînant un classement en autorisation au titre de la réglementation ICPE 2531, permettra-t-il de garantir une meilleure protection des populations environnantes ?
- La surface totale peut-elle être réduite à moins de 5 000 m<sup>2</sup> tout en offrant à la population un niveau de prévention des risques ? Pour des raisons d'économies budgétaires et de prévention de l'environnement, le Groupe Front national demande que le projet soit retravaillé avec une surface totale inférieure à 5 000 m<sup>2</sup>.

Pour cette raison, nous nous abstenons.

### **M. LE MAIRE**

Monsieur DAVID.

### **M. JL DAVID**

Juste deux éléments de réponse. Le premier, la carrosserie elle-même, elle fait 3 800 m<sup>2</sup>, c'est-à-dire la partie sur laquelle il est question des solvants en question. Donc, elle est inférieure à 5 000 m<sup>2</sup>. Ensuite, pour dire à mon collègue HURMIC, je parle trop en Commission sûrement, mais mercredi dernier, nous avons reçu les propriétaires de la carrosserie et je m'engage à vous faire par écrit un relevé de conclusions qui vous permettra d'être au bon niveau d'informations par rapport à tout ça et notamment par rapport à ce que nous leur avons demandé comme travaux indispensables pour se mettre en totale conformité.

**M. LE MAIRE**

Merci. Dans ces conditions qui vote contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

**MME MIGLIORE**

Délibération n°65 : « Convention Ville/Métropole pour participation financière à l'achat d'horodateurs. Pour autorisation ».

**D-2016/65**  
**Convention Ville/Métropole pour participation financière à l'achat d'horodateurs. Pour autorisation.**

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La politique de mobilité est un enjeu majeur du développement cohérent et harmonieux d'un territoire. Cette compétence est assurée par la Métropole qui doit contribuer à la promotion et au déploiement de modes de transport alternatifs à l'automobile, mais aussi par les communes dans le cadre de leur politique de stationnement en voirie.

La Ville de Bordeaux étend depuis plusieurs années le stationnement résident, pour les riverains, les professionnels et les autres usagers afin de modifier le comportement des automobilistes en rendant l'usage de la voiture particulière moins automatique et ainsi encourager les modes de déplacements en commun, plus doux et plus respectueux des habitudes de vie de la cité.

800 000 €/an sont consacrés à l'achat d'horodateurs permettant d'étendre le dispositif du stationnement résident à de nouveaux quartiers pour répondre aux objectifs de la Ville en matière de stationnement payant.

En 2016, 5 secteurs de Bordeaux seront équipés d'un dispositif du stationnement résident :

- secteur Bastide/Benauge/Le Rouzic
- secteur Bonnac/Président Wilson/Croix Blanche
- secteur Mandron/Godard/Ducau/Condorcet/Marsan
- secteur Pierre 1<sup>er</sup>/Seguey/Mandron
- secteur Argonne/Kergomard/Somme/Yser

Par délibération du 22 janvier 2016, la Métropole a décidé d'encourager financièrement l'extension des zones de stationnement réglementé par le versement d'un fonds de concours, conformément à l'article L 5215-16 du Code Général des Collectivités Territoriales et de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 modifiée, relative aux libertés et responsabilités locales. La subvention ainsi versée sera plafonnée à 50 % du coût total HT prévisionnel de l'achat et des travaux de pose.

Considérant l'intérêt financier pour la Ville de Bordeaux d'avoir recours à la convention cadre annexée afin de déployer sa politique de stationnement résident, en cohérence avec le schéma de

déplacements adopté par la Métropole, il vous est demandé, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis d'approuver les termes de la convention cadre de subvention de la Métropole pour l'extension des zones réglementées de stationnement sur voirie et d'autoriser Monsieur le Maire à mettre en œuvre toutes les dispositions nécessaires à l'application de la présente délibération.

## **ADOpte A LA MAJORITE**

VOTE CONTRE DU GROUPE SOCIALISTE

VOTE CONTRE DU GROUPE ECOLOGISTE

ABSTENTION DU GROUPE DU FRONT NATIONAL



**M. LE MAIRE**

Monsieur DAVID.

**M. JL DAVID**

Oui, Monsieur le Maire, il s'agit de la convention avec la Métropole qui, comme elle a été d'ailleurs présentée et votée le 22 janvier 2016 dans l'enceinte de Bordeaux Métropole, permet à la Métropole d'abonder le budget municipal pour, on va dire, accélérer la mise en place du stationnement résidents et permettre un investissement à hauteur de 800 000 euros au cours de l'année 2016 sur les cinq secteurs de Bordeaux qui sont précisés dans la délibération.

**M. LE MAIRE**

Merci. Monsieur HURMIC ?

**M. HURMIC**

Oui, nous avons déjà eu le débat ici sur le stationnement payant. Donc, naturellement, nous n'allons pas le refaire. Vous connaissez notre position à ce niveau-là. La seule chose que je voudrais dire aujourd'hui, par rapport à ce débat, c'est de vous faire des propositions notamment en ce qui concerne la manne financière supplémentaire induite par l'extension du stationnement payant dont nous pensons qu'il pourrait servir à améliorer l'espace public et les circulations douces, comme c'est le cas dans d'autres villes où le développement du stationnement payant s'est fait de manière concomitante avec la plantation d'arbres, le développement d'espaces publics pour des piétons et le stationnement en faveur des deux roues.

Éviter les voitures ventouses passe, selon nous, par un développement de l'offre en transport en commun avec une politique tarifaire mesurée, notamment avec la promotion de tarifs sociaux et le développement des parkings relais, ainsi que le progrès de la tarification au quart d'heure. Et je voudrais également attirer votre attention sur une application qui commence à fonctionner à peine dans notre ville et qu'on appelle « l'application numérique de recherche de parking, Parking facile » que beaucoup de Bordelais ne connaissent pas et beaucoup de visiteurs ne connaissent pas non plus, que nous pourrions annoncer de façon plus solennelle dans nos moyens d'information, je dirais par les panneaux municipaux et autres, pour la bonne raison que les voitures actuellement qui tournent pour trouver une place, sont des véhicules particulièrement polluants et qui ne demanderaient pas mieux que d'être aidés dans la recherche d'un stationnement payant sur notre territoire.

Et enfin, dernière observation, vous le savez, nous souhaitons que la politique de stationnement soit une compétence métropolitaine. Pour nous, c'est une aberration que la Métropole soit dotée de la question des mobilités dans leur ensemble, mais que la politique du stationnement reste d'une compétence municipale. Pour nous, c'est une incohérence totale. Aujourd'hui, la délibération est particulièrement incohérente puisqu'on fait payer par la Métropole l'achat d'horodateurs, mais on continue à conserver le bénéfice du fruit des horodateurs. La Métropole n'est pas qu'une vache à lait des 28 communes qui la composent. Si on veut avoir vraiment une politique de mobilité à l'échelle métropolitaine, on doit lui conférer non seulement les charges, mais l'intégralité de la définition des mobilités sur le territoire métropolitain. Ce n'est pas le cas. Et donc, dans ces conditions, nous ne voterons pas cette délibération.

**M. LE MAIRE**

Madame AJON ?

## **MME AJON**

Monsieur le Maire, Chers Collègues, cet accroissement des zones de stationnement payant démontre trois points :

- une politique inéquitable ;
- une politique de recherche fiscale complémentaire ;
- et le manque d'analyse globale des besoins d'un territoire.

Je prendrai ici pour exemple la Bastide. Une mesure inéquitable pour nos quartiers qui sont différemment équipés en stationnements. Pour la Bastide, un quartier d'échoppes avec de nombreuses échoppes sans garage, donc sans possibilité de stationnement pour les personnes chez elles. Pas de stationnements collectifs et pourtant, nous en demandons depuis longtemps. Pas de parkings en silo, pas de parkings souterrains et une faiblesse impressionnante de parcs résidents même payants.

Un projet inéquitable pour les Bordelais. En effet, depuis cette opération, nous demandons la variation des tarifs selon les ressources. Eh oui, pour certains, ça peut vous paraître hallucinant, inaccessible, mais 15 euros par mois, c'est bien trop cher. La preuve en est que lors des Commissions d'aide financière du CCAS, j'ai pu voir la demande de paiement du 15 euros de stationnement pour une retraitée à très faibles ressources. Cela veut dire que c'est le CCAS qui paie le stationnement de cette dame à la Ville. Nous tournons en rond, nous tombons sur la tête.

Le manque d'analyse globale enfin. L'absence de réflexion autour de la vie économique aussi et des effets sur les acteurs faisant vivre nos quartiers, mais qui n'y habitent pas : les petits commerçants, les artisans. Ceux qui vivent dans ce quartier, ok, auront un macaron. Pour les autres, ils ont besoin de leur véhicule, pas de tarif, des amendes, pas de solutions proposées. Pour les professionnels faisant vivre notre quartier et sa vie sociale – les collèges, les écoles, les crèches, les foyers – ils habitent hors-CUB pour certains, car ils n'ont pu s'y loger puisque notre politique d'habitat ne leur permet pas pour beaucoup d'être propriétaires dans notre ville et encore moins dans notre Communauté Urbaine. Ils sont partis de Bordeaux. Demain, ils devront trouver une place et payer toutes les heures un parking. Est-ce vraiment raisonnable et adapté à leur travail ? Non, je ne le crois pas. Le risque est même important puisque pour certains professionnels, ils feront le choix de quitter les établissements, comme le Collège Léonard Lenoir, collègue qui, bien qu'il soit un RRS, a de très bons résultats grâce à la pérennité d'une équipe qui s'y emploie depuis des années et qui connaît les élèves et les enjeux de ce quartier. Demain, ces professeurs motivés jetteront l'éponge.

Le seul réel intérêt ne nous apparaît alors qu'un intérêt pécuniaire et que la proximité paie, encore une fois, pour la vitrine. C'est pourquoi, Monsieur le Maire, nous vous proposons et demandons d'étudier plusieurs solutions :

- premièrement, le tarif résident pour tous à 1 euro ou alors un tarif indexé sur le quotient familial,
- la création d'un macaron professionnel avec une tarification liée aux revenus de l'entreprise, au quotient de l'entreprise,
- un macaron pour les salariés de service public et du bien vivre ensemble leur permettant d'établir leur mission de service public sans être dans l'angoisse d'une amende perpétuelle,
- la création d'arrêts minute devant les commerçants le demandant, et la création de places de dépose devant les lieux de soin,
- un plan d'implantation de parkings de proximité et de parkings silo sur les territoires déficitaires comme celui de la Bastide.

Sans ces engagements fermes de votre part dans ce sens, nous ne pourrions voter cette mesure discriminatoire en particulier par la vie des quartiers et celle de la Bastide. Merci.

## **M. LE MAIRE**

Madame DELAUNAY ?

## **MME DELAUNAY**

Monsieur le Maire, je me suis exprimée à plusieurs occasions sur ce sujet et j'ai évoqué auprès de vous en particulier la question des aides à domicile qui habitent en banlieue, dirait-on à Paris, disons loin dans la Métropole et qui viennent à Bordeaux en n'ayant aucune solution de stationnement, ni d'une part à cause du stationnement résidentiel et deuxièmement, à cause du prix des parkings.

Et c'est un autre point, et je l'ai déjà évoqué en Conseil de Métropole que je veux évoquer ici. Sur nos 28 communes de la Métropole, 3 ont des horodateurs ; il s'agit de Bordeaux, de Talence et de Mérignac. À Talence, 39 horodateurs ! Vous vous rendez compte. À Mérignac, une centaine, à Bordeaux pour 15 000 places payantes, environ 940 horodateurs. Et malgré cela, vous avez fait ce tour de passe-passe de faire payer à 50 % par la Métropole, c'est-à-dire par souvent des revenus plus modestes que le revenu moyen des Bordelais, la moitié, 50 %, des frais d'horodateurs. Et ce sont ces mêmes citoyens, ceux qui viennent à Bordeaux, qui vont payer pour leur stationnement par le biais de ces horodateurs.

Moi, j'avoue que j'ai un petit peu du mal à comprendre. Encore comprendrais-je, comme Pierre HURMIC, si le bénéfice des horodateurs était un revenu communautaire, mais ce n'est pas le cas. Et par ce tour de passe-passe, vous prévoyez 70 % de recettes supplémentaires, soit 2,750 millions euros environ. Je crois que, comme Emmanuelle AJON, nous ne pouvons que conclure qu'il s'agit non pas d'un objectif écologique ou de bonne circulation à Bordeaux, ce n'est pas le cas, mais uniquement d'un souci financier. Et nous pouvons le regretter, car c'est vraiment le quotidien des habitants de la Métropole qui est en jeu.

## **M. LE MAIRE**

Madame BOUILHET ?

## **MME BOUILHET**

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues. Le registre des délibérations du Conseil de Bordeaux Métropole de la séance publique du 22 janvier 2016 indique, pages 7 et 8, l'effet bénéfique de la réglementation du stationnement sur les comportements de mobilité, concrètement démontré par la politique d'extension des zones réglementées, menée par les communes-membres de Bordeaux Métropole. En effet, le passage d'un secteur en stationnement réglementé induit les effets positifs suivants sur les communes :

- la circulation automobile dans le secteur concerné et avec ses effets néfastes comme la congestion ou la pollution de l'air diminue spontanément,
- les riverains retrouvent la possibilité de stationner sans difficulté, la pression en matière de stationnement diminue et permet de limiter les besoins en solution de stationnements complémentaires, voire à terme de réduire l'espace de stationnement sur voirie pour consacrer l'espace ainsi libéré à d'autres usages,
- le sentiment de sécurité significativement amélioré grâce à la présence de personnels chargés de contrôle de stationnement.

En réalité, mes Chers Collègues, cette prose est une magnifique illustration de la méthode Coué. Hélas, les faits sont têtus et l'avis général des habitants et des visiteurs de Bordeaux est majoritairement inverse. Si la congestion et la pollution de l'air diminuent spontanément, comment expliquer alors que Bordeaux est passée entre 2000 et 2015 de la huitième à la troisième place de ville la plus embouteillée de France, juste derrière Paris et Marseille, Lyon étant quatrième, Toulouse n'arrivant qu'à la huitième place ? Depuis 2000, la circulation a baissé de 18 % parce que l'espace dédié à l'automobile, à la circulation et au stationnement a diminué. Résultat constaté, les embouteillages ne cessent d'augmenter. Effet pervers, la pollution augmente.

En effet, il est prouvé qu'une automobile pollue davantage en roulant au pas ou en étant arrêtée moteur en marche qu'en roulant à 50 kilomètres/heure ou 90 kilomètres/heure sur la rocade.

Si les riverains retrouvent la possibilité de stationner, comment expliquer la fuite des familles du centre-ville vers la périphérie et la campagne, remplacées par des étudiants et des résidences secondaires ? Si les besoins en stationnement sont moindres en particulier en matière d'ouvrages, comment expliquer que la Commission prévoit la construction et l'extension d'ouvrages supplémentaires, Action 3.3. « Création et extension de nouveaux Parcs relais Buttinière et Quarante journaux ».

Quant au paragraphe sur la sécurité, à l'heure où les contribuables sont écrasés par les charges et les impôts, au moment où la Ville de Bordeaux mène une politique de réduction des feux de signalisation pour réduire les coûts de fonctionnement, la proposition visant à étendre les secteurs de stationnement payant nous semble contraire aux attentes et aux intérêts des Bordelais. Elle entraînerait des coûts d'installation et de maintenance en contradiction avec la maîtrise des dépenses publiques et de la fiscalité. Elle nécessiterait enfin l'embauche d'agents de sécurité supplémentaires dans un contexte budgétaire de baisse des dotations de l'État.

Le Groupe Front national s'abstient sur cette délibération et propose de rendre le stationnement gratuit chaque samedi dans toute la Ville de Bordeaux pour inciter les consommateurs à venir déjeuner en centre-ville ou faire leurs achats. Cela aurait pour effet de dynamiser tous les types de commerces à Bordeaux.

Je conclus en paraphrasant le Président Georges POMPIDOU issu de la même famille politique de Monsieur le Maire, le Président POMPIDOU disait « Arrêtez d'emmerder les Français », alors arrêtons d'emmerder les Bordelais.

#### **M. LE MAIRE**

Je ne vais pas pousser l'irresponsabilité jusqu'à vous dire « Chiche ! », mais je suis tenté. Essayons un samedi de rendre le stationnement gratuit dans tout Bordeaux, on va en parler alors là de la paralysie absolue. Et je vous invite à rencontrer les commerçants. Ils vont être fous de joie devant l'impossibilité d'accéder à Bordeaux. Voyons, un peu de sérieux de temps en temps !

Monsieur DAVID ?

#### **M. JL DAVID**

Oui, Monsieur le Maire, je rêve, mais ça n'arrivera jamais, du jour où nos opposants seraient aux manettes...

#### **M. LE MAIRE**

Je n'appelle pas ça un rêve, Monsieur DAVID, c'est un cauchemar.

#### **M. JL DAVID**

Oui, c'est un cauchemar. C'est facile de dire que le stationnement payant est pénalisant pour tout le monde, etc., dans votre position depuis votre banc. C'est vrai que ce n'est pas très populaire à mettre en place, mais en même temps, ça contribue, que je sache, partout dans chacun des quartiers à organiser le stationnement de meilleure manière. Il y a des défauts qui apparaissent au fur et à mesure, je vous rassure, comme dans toutes les autres grandes villes que nous avons interrogées ou visitées sur le sujet. À ce sujet d'ailleurs, le Maire, Président de la Métropole, a souhaité la mise en place d'un Observatoire du stationnement qui sera composé à la fois de riverains, d'habitants qui ont contribué, de commerçants et d'élus, qui sera coprésidé par Monsieur DUPRAT, le Vice-Président de la Métropole en charge du stationnement et par votre serviteur, si le Maire l'accepte, de façon à trouver des réponses qui n'ont pas d'ailleurs fait école dans d'autres villes à des

problématiques du style « Personnel qui vient travailler dans le centre-ville, mais n'y habite pas », « Deuxième véhicule indispensable parce qu'on habite à l'extérieur », etc. Tous ces sujets seront observés par cette instance, qui sera de nature à faire avant la fin de l'année des propositions, sachant que nous avons pour mission d'aller jusqu'aux boulevards le plus rapidement possible en termes d'organisation.

Juste un point pour Monsieur HURMIC, j'aurais aimé que tu te sois ému plus souvent du fait que jusqu'à présent, la Ville supporte la totalité des charges de l'organisation du stationnement résidents, mais n'en perçoit pas les recettes d'amendes notamment qui vont à la Métropole, à laquelle, Métropole, a obligation de s'en servir pour des problématiques de voiries et d'aménagement d'espaces publics. Juste une parenthèse par rapport à tout ça.

## **M. LE MAIRE**

Merci. Je ne veux pas allonger le débat, mais je ne connais pas une ville de quelque importance qui ait réglé, à la satisfaction générale, la question du stationnement. Toutes les villes, depuis Paris jusqu'à des agglomérations plus modestes, sont confrontées à ce problème et c'est sans doute le point sur lequel le degré de satisfaction de nos concitoyens est le plus faible. Alors que, je le rappelle, il est quand même très élevé sur beaucoup d'autres sujets dans Bordeaux Métropole et dans la Ville. Quand je dis qu'aucune ville n'a réglé ce problème, j'ai le plus grand scepticisme sur les classements dont on parle là. Vous parlez qu'on est redescendu de la troisième à la quatrième place, de la troisième à la quatrième place... Avant de ricaner, écoutez ce que je vais dire quand même ! Mais je vous invite à aller sur la rocade de Rennes ou la rocade de Nantes à 18 heures et vous m'expliquerez si ça roule beaucoup plus facilement que sur le périphérique. Et puisque vous êtes très enthousiastes sur ce qui se passe à Grenoble, j'y étais il n'y a pas longtemps, je peux vous dire qu'il y a une pétition générale des commerçants et des acteurs économiques de la ville pour dénoncer la paralysie de la circulation dans Grenoble. Alors, vous voyez que si vous trouvez la solution miracle, je suis naturellement preneur. La Métropole a adopté une stratégie de la mobilité qui repose essentiellement sur le développement de l'offre de transports en commun et nous continuerons à aller dans cette direction.

En ce qui concerne la construction de parc en ouvrage, c'est plus facile à dire qu'à faire. C'est extraordinairement coûteux en tissu urbain dense. Et il n'est pas vrai que nous ayons renoncé ; l'augmentation de la capacité du Parc de la Buttinière sur la Rive Droite à la Bastide, en particulier, est inscrite dans nos prochains projets d'investissement. Nous allons donc continuer à aller dans cette direction.

L'intérêt financier pour la Ville est très relatif parce que si nous voulons que le stationnement payant soit respecté, il faut recruter des auxiliaires qui le surveillent. Et donc, c'est une dépense qui est à peu près, un peu plus qu'autofinancée par le prélèvement du prix du stationnement payant. D'autant que désormais, nous aurons une facturation au quart d'heure qui fluidifiera un peu les choses.

Multiplier les macarons, c'est évidemment faire en sorte qu'il y ait de plus en plus de voitures en stationnement à la journée et donc raréfier considérablement les possibilités de stationnement horaire pour tous ceux qui ont besoin de venir en ville et de circuler.

Sur le procès d'intention relatif à l'intervention de la Métropole, je suis toujours sidéré de voir que des élus de Bordeaux prennent fait et cause contre tout ce qui peut aller dans le sens des intérêts de Bordeaux. C'est quand même fabuleux ! Et comparer la situation des villes périphériques à Bordeaux n'a évidemment pas de sens, sinon polémique. On sait bien que tous les matins, il y a des milliers de « banlieusards » qui viennent travailler dans Bordeaux et qui nous créent toute une série de charges. Je n'ai pas demandé à la Métropole d'en prendre sa part. Il est tout à fait normal que Bordeaux Métropole participe à l'installation de ces horodateurs.

Enfin, en ce qui concerne la répartition des compétences, elle est assez claire et c'est une décision qui a été prise à l'unanimité des Maires de Bordeaux Métropole. Je sais bien que ce n'est pas la vision du Groupe des Verts, mais il est totalement isolé au Conseil de Métropole sur ce point. Les Maires ont souhaité conserver leur pouvoir de Police, c'est donc la voirie et le stationnement sur voirie, alors que le stationnement en ouvrage a été intégré dans les compétences de Bordeaux Métropole, ce qui me paraît tout à fait cohérent.

Voilà un peu les éléments que je voulais apporter. J'ajouterai que dans tous les quartiers où nous avons mis en place le stationnement payant, nous avons eu des retours majoritairement favorables et même des demandes d'extension dans les rues avoisinantes parce que ça décramponne les voitures venues de l'extérieur de Bordeaux et qui, très souvent, stationnent à la journée ou à la nuit dans les rues de notre Ville, tout particulièrement sur la Rive Droite. Voilà pourquoi cette politique me paraît cohérente et finalement juste.

Madame AJON ?

### **MME AJON**

Oui, Monsieur le Maire, vous venez en effet de nous dire que vous connaissez tous les effets pervers de la mise en place du stationnement payant que nous venons de vous décrire et en particulier, pour les professionnels. Et donc où je suis ? Je ne comprends pas et je suis étonnée. C'est qu'avant d'accroître le périmètre, pourquoi nous ne recherchons pas ensemble des solutions pour accompagner le tissu entrepreneurial et le tissu des salariés qui font vivre notre territoire pour que, pour eux, ce ne soit pas un casse-tête alors que leurs véhicules seront de toute façon dans le tissu urbain parce qu'ils viendront travailler, parce qu'ils viendront de toute façon sur ce territoire. C'est là qu'est mon incompréhension, pourquoi un abandon de ce monde économique que, pourtant, vous essayez tant de soutenir et de dire que vous aimez ?

### **M. LE MAIRE**

Il n'y a aucun abandon du monde économique. J'aimerais bien que vous m'expliquiez la situation aujourd'hui. Est-ce qu'il est facile de stationner dans Bordeaux quand on vient de l'extérieur de Bordeaux et en particulier pour les professionnels que vous évoquez ? Est-ce qu'il est facile de stationner ?

### **MME AJON (HORS MICRO)**

Oui.

### **M. LE MAIRE**

Voilà ! Oui. Je demande que ce soit noté au procès-verbal. Je pourrais informer les agents économiques de la Métropole qu'il est facile de stationner dans Bordeaux, en particulier à la Bastide. Alors, ne me racontez pas d'histoires, la situation aujourd'hui est totalement bloquée parce qu'il n'y a pas, dans le secteur dense de l'agglomération, suffisamment de places de stationnement, y compris pour les populations que vous avez évoquées. Et le stationnement payant peut justement libérer une partie de l'espace et fluidifier les possibilités de stationnement. C'est sa vertu, telle que nous l'avons constatée dans un certain nombre de quartiers.

Je reconnais qu'il peut y avoir un problème pour certains professionnels. Nous avons d'ailleurs déjà prévu l'octroi de macarons. Si on va trop loin et si on va dans le sens que vous suggérez avec la multiplication des macarons pour toutes les catégories professionnelles, il est évident qu'à ce moment-là, la totalité des places sera occupée par des gens ayant un macaron, à la journée ou à la nuit et qu'il n'y aura plus aucune fluidité dans la rotation des places de stationnement. C'est donc là un point d'équilibre qu'il faut trouver. Je crois que c'est facile à comprendre.

Monsieur SIRI ?

### **M. SIRI**

Monsieur le Maire, Chers Collègues et Madame AJON, deux petites précisions. La première, c'est que l'Association des commerçants de la Rive Droite, nouvellement constituée, s'est entre autres constituée pour obtenir du stationnement résidentiel payant de façon à ce que ça libère les places de stationnement dans les rues, pour pouvoir améliorer le taux de rotation de leurs clients. Ça, c'est une première information.

La deuxième information, vous parlez du Collège Léonard Lenoir ; le personnel du Collège Léonard Lenoir manifeste contre le stationnement résidentiel payant parce que ces personnes – du moins pour une majorité d’entre elles – refusent de se garer au parking de la Salle Jean Dauguet qui offre une centaine de places disponibles par jour et qui est situé à exactement 10 minutes à pied du Collège Léonard Lenoir, 10 minutes à pied.

**M. LE MAIRE**

À quel tarif ?

**M. SIRI**

Gratuit.

**M. LE MAIRE**

Merci de le préciser.

**M. SIRI**

Aujourd’hui et pour encore une longue période à venir, le stationnement parking de la Salle Jean Dauguet est disponible, offre 100 places de moyenne libres au quotidien et il est gratuit. Il est à 10 minutes de Léonard Lenoir. Donc, je ne vous dis pas à quelle distance il est des autres entreprises du quartier, mais c’est entre 5 et 10 minutes.

**M. LE MAIRE**

Bien, je vais mettre ça aux voix. Qui vote contre cette délibération, on va commencer dans ce sens-là ? Abstention ? Merci.

La démagogie n’est pas morte. Il est toujours évidemment très utile vis-à-vis des électeurs de dire qu’on est contre le stationnement payant, mais sans proposer aucune solution alternative, sinon celle de constructions. Tout d’un coup, je vois qu’on me demande la construction de parcs en ouvrage partout. Ça, c’est nouveau ça ! Je ne sais pas ce qu’en penseraient les Verts d’ailleurs. Est-ce que les Verts sont d’accord pour qu’on attire de plus en plus de voitures dans Bordeaux en construisant de grands parcs de stationnement ? Ce serait intéressant.

Voilà, nous passons à la suite, délégation de Madame CUNY.

**MME MIGLIORE**

Délibération n°66 : « École maternelle Clos Montesquieu ». Et je précise que la délibération suivante, la délibération n°67 sera sans débat.

	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<i>Délibération</i>
	<b>Séance publique du 22 janvier 2016</b>	<b>N° 2016-7</b>

Convocation du 15 janvier 2016

Aujourd'hui vendredi 22 janvier 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Noël ZZZ MAMERE, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès LAURENCE-VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOL, Mme Josiane ZAMBON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Martine JARDINE, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, Mme Frédérique LAPLACE, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaëtan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**

M. Alain CAZABONNE à Mme Dominique IRIART  
Mme Christine BOST à M. Serge TOURNERIE  
M. Alain DAVID à M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
M. Patrick PUJOL à Mme Anne-Marie LEMAIRE  
Mme Emmanuelle AJON à Mme Michèle DELAUNAY  
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Solène CHAZAL  
M. Jean-Louis DAVID à M. Michel DUCHENE  
Mme Laurence DESSERTINE à M. Stéphan DELAUX  
M. Vincent FELTESSE à Mme Véronique FERREIRA  
Mme Magali FRONZES à M. Marik FETOUH  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Bernard JUNCA  
M. Eric MARTIN à M. Max COLES  
Mme Christine PEYRE à Mme Emmanuelle CUNY  
M. Michel POIGNONEC à M. Nicolas FLORIAN  
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL  
M. Alain SILVESTRE à Mme Maribel BERNARD  
Mme Gladys THIEBAULT à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

**PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Franck RAYNAL à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h25  
M. Noël MAMERE à M. Gérard CHAUSSET à partir de 12h30  
M. Erick AOUIZERATE à Mme. Anne BREZILLON à partir de 12h30  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS à partir de 12h30  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 12h30  
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à partir de 11h30  
M. Didier CAZABONNE à M. Jean Jacques BONNIN jusqu'à 10h45  
M. Yohan DAVID à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h30  
M. Philippe FRAILE MARTIN à Mme Brigitte COLLET à partir de 11h15  
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 10h  
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU à partir de 12h30  
Mme Conchita LACUEY à Mme Michèle FAORO à partir de 12h30  
M. Thierry MILLET à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h30  
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Frédérique LAPLACE à partir de 12h05  
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI jusqu'à 10h45

**EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Jacques COLOMBIER jusqu'à 9h58 et à partir de 12h33

**LA SEANCE EST OUVERTE**



tenues pour la mise en œuvre de la dépénalisation sont particulièrement complexes pour les collectivités (frais de l'agence nationale chargée du recouvrement des forfaits post-stationnement, pas de « contrôle-sanction » automatisé permettant une gestion optimisée du contrôle et du recouvrement des amendes, modalités de calcul du forfait, avec notamment le fait que le montant du forfait de post-stationnement ne pourra pas dépasser le tarif maximal prévu par la grille tarifaire sur une journée). Ces règles entraîneront la nécessité pour les communes de réviser leur grille tarifaire pour le stationnement sur voirie à la hausse, notamment en étendant le nombre d'heures payantes et en augmentant la tarification maximale imposée aux usagers. Ainsi, pour prendre l'exemple de la ville de Talence, avec la grille actuelle de stationnement sur voirie, qui limite le stationnement à quatre heures pour un tarif de 4,75€, le forfait de stationnement ne pourra dépasser cette somme alors même que la ville devra, pour chaque forfait, verser des frais à l'agence chargée de leur recouvrement.

Enfin, il a récemment été annoncé le report de cette mesure du 1<sup>er</sup> octobre 2016 au 1<sup>er</sup> janvier 2018, ce qui retarde les premiers effets bénéfiques de cette réforme.

### Principes de la politique de stationnement de la Métropole

Dans le contexte rappelé ci-dessus, et conformément aux prescriptions du PLU 3.1, la politique stationnement de la Métropole doit poursuivre les objectifs suivants :

- participer au report modal de la voiture vers les autres modes, et en particulier de l'autosolisme vers les usages partagés de l'automobile, les transports en commun et les modes doux ;
- favoriser, pour les plus longues durées de stationnement (au-delà de deux heures), le stationnement en ouvrage afin de participer à la pacification de la voirie et permettre son utilisation pour d'autres usages (libération d'emprises en faveur des modes doux, de voies réservées aux transports en commun à haut niveau de service etc...) ;
- permettre, en deçà de deux heures et dans les zones à activité commerciale, une forte rotation du stationnement sur voirie ;
- assurer un équilibre financier pour les collectivités et le cas échéant, permettre de dégager des financements permettant de renforcer les moyens dévolus aux politiques de proximité (mobilité bien évidemment mais aussi sécurité).

En conséquence, il vous est proposé les actions suivantes :

#### ***Action 3.1 : Mettre en place une participation de la Métropole au financement de l'extension des zones de stationnement réglementées sur voirie***

L'effet bénéfique de la réglementation du stationnement sur les comportements de mobilité est concrètement démontré par la politique d'extension des zones réglementées menées par les communes membres de Bordeaux Métropole.

En effet, le passage d'un secteur en stationnement réglementé induit les effets positifs suivants pour les communes :

- la circulation automobile dans le secteur concerné, et avec elle ses effets néfastes comme la congestion ou la pollution de l'air, diminue spontanément ;

- les riverains retrouvent la possibilité de stationner sans difficulté ; la pression en matière de stationnement diminue et permet de limiter les besoins en solutions de stationnement complémentaires (ouvrages), voire, à termes, de réduire l'espace de stationnement sur voirie pour consacrer l'espace ainsi libéré à d'autres usages ;
- le sentiment de sécurité est significativement amélioré grâce à la présence du personnel chargé du contrôle du stationnement.

Aussi, il n'est pas étonnant que malgré quelques réticences a priori, le passage d'un secteur urbain en zone réglementé aboutisse très vite à une très large acceptation des riverains concernés.

Mais, le passage d'un secteur en zone réglementé entraîne des effets de bords importants, puisque une fraction des automobilistes a tendance à rechercher des places de stationnement dans les zones adjacentes, augmentant la pression dans ces secteurs. Il est donc important que la mesure soit déployée avec une forte dynamique.

En conséquence, il apparaît de bonne gestion que Bordeaux Métropole encourage le mouvement de réglementation du stationnement entamé par plusieurs communes de notre territoire et participe financièrement à l'achat et à l'installation des horodateurs, et ceci chaque fois que la réglementation du stationnement considérée est de nature à améliorer le bilan socio-économique des projets de lignes structurantes sur le réseau de transports en commun.

Pour cela, il est proposé d'utiliser le principe du fonds de concours pour subventionner l'acquisition et la pose d'horodateurs par les communes. Ce mécanisme est prévu dans le Code général des collectivités territoriales, aux articles L.5214-16 V et suivants, modifiés par l'article 186 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Il permettrait concrètement à la Métropole de financer jusqu'à 50% du coût d'un horodateur.

Il vous est donc proposé, à cet effet, une convention-cadre, qui se trouve en annexe 6. Cette convention-cadre a pour but d'instituer le cadre partenarial financier entre la Métropole et les communes et pourra ensuite se décliner en convention spécifique pour chacune des communes intéressées.

Cette participation financière de Bordeaux Métropole s'inscrira, bien évidemment, dans le cadre des Contrats de co-développement (CODEV) puisqu'elle serait intégrée dans les projets de création de nouvelles lignes de transport en commun structurantes actées par ces mêmes CODEV.

Pour 2016, il vous est proposé que le budget pour l'acquisition et l'installation d'horodateurs sur le territoire des communes membres s'élève à 500 000 € ; les crédits seraient inscrits au budget primitif. Ce budget permettrait de participer au financement de près de 200 horodateurs.

Pour les années suivantes, il vous est proposé que soit recherchée une programmation financière qui permette l'accélération de l'extension des zones de stationnement réglementées, avec un ciblage sur celles qui sont les plus pertinentes en termes de report modal. Ceci concerne notamment tout l'intra-boulevard bordelais et les zones qui lui sont limitrophes. Cette accélération nécessitera de résoudre les quelques difficultés liées à l'acceptation sociale de ces mesures : possession d'une deuxième voiture dans les zones les plus résidentielles du centre de l'agglomération, question

des visiteurs de longue durée.... Il sera aussi nécessaire, malgré le report de la date de la dépenalisation du stationnement au 1er octobre, de confirmer que le contrôle du stationnement pourra être assuré de manière efficace.

**Action 3.2 : Mettre en oeuvre la tarification au quart d'heure dans les parcs de stationnement en ouvrage**

L'application mécanique de la tarification au quart d'heure (division par 4 pas du tarif horaire) aboutirait à une perte de recette de près de 10% en moyenne, ce qui impliquerait une compensation financière de la Métropole (à titre indicatif, pour l'année 2014, 10 % des recettes horaires sur les quatre parcs exploités par le seul délégataire BP 3000 équivaldraient à un montant de l'ordre de près de 700k€). Pour éviter cette situation, qui n'est pas envisageable dans le contexte des baisses de dotation de l'Etat que connaît notre établissement, les nouvelles grilles tarifaires doivent inévitablement intégrer des hausses sur quelques créneaux pour compenser l'impact de la loi.

Pour y remédier et répondre aux enjeux définis ci-dessus, de nouvelles grilles tarifaires ont été négociées avec les exploitants des parcs de stationnement, avec les résultats suivants :

- baisse généralisée des tarifs de la grille de jour pour les durées de stationnement au-delà de deux heures. Si par exception et pour raisons strictement imputables aux contraintes imposées par la loi, certains créneaux sont en hausse, les hausses sont limitées à quelques % ;
- baisse de la plupart des tarifs de la grille de jour pour les durées de stationnement en-deça de deux heures. Quand les créneaux présentent des hausses, celles-ci sont limitées à moins de 10% et représentent, en valeur absolue, quelques centimes d'euros.
- mise en place d'une progressivité de la grille de nuit alors qu'actuellement un forfait s'applique dès la première minute de stationnement ;
- hausse du montant maximal pour le tarif de nuit, considérant que celui-ci est à l'heure actuelle particulièrement favorable et peu incitatif au report modal vers les transports en commun.

Indicateur de suivi de cette action :

- nombre de places de stationnement en zone réglementée sur la Métropole ;
- fréquentation des parcs de stationnement en ouvrage.

**Action 3.3 : Poursuivre le développement de l'inter-modalité voitures/réseau structurant de transport en commun grâce au développement des parcs-relais**

Les actions suivantes seront mises en oeuvre :

- les études prévues aux Contrats de co développement (Codev) pour la création de nouveaux parcs-relais et l'extension des parcs-relais existants seront menées, en particulier sur le parc-relais de la Buttinière, mais aussi dès 2016, à Quarante journaux avec la création d'un parc-relais de 250 places ;
- les projets du SDODM seront accompagnés de nouveaux parcs-relais, tant sur les liaisons tramway, BHNS que sur les Lianes majeures, qui viendront s'ajouter aux parcs-relais existants et à ceux qui seront mis en service dans le cadre de la

**Annexe 6 – Convention-cadre de subvention des communes pour l'extension des zones réglementées de stationnement sur voirie**

Convention-cadre de subvention de Bordeaux Métropole à l'extension de zones réglementées de stationnement sur voirie avec la ville de .....

Entre :

Bordeaux Métropole, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle, 33076 Bordeaux Cedex, représenté par son Président, Monsieur Alain Juppé, dûment habilité à cet effet en vertu d'une délibération n°2015/XXX en date du .....

Ci-après dénommée « Bordeaux Métropole »,

D'une part,

Et

La ville de ....., dont le siège est situé..... représentée par son maire....., dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération n°..... en date du.....

Ci-après dénommée « la ville de ..... ».

D'autre part,

#### Préambule

Le stationnement est un levier important des politiques de mobilité. Pour un même type de trajet, l'existence sur le stationnement d'une contrainte à destination peut diminuer par deux l'utilisation de la voiture et donc favoriser les mobilités alternatives.

Cet effet bénéfique de la réglementation du stationnement sur les comportements de mobilité est concrètement démontré par la politique d'extension des zones réglementées menées par les communes membres de Bordeaux Métropole.

A chaque passage en stationnement payant d'un quartier, ses habitants retrouvent instantanément des capacités de stationnement et peuvent accéder plus facilement à leur domicile, en contrepartie le cas échéant d'un abonnement.

L'Enquête ménages déplacements (EMD) de 2009 a recensé environ 500 000 voitures de résidents en stationnement quotidien sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Le taux de motorisation des ménages est caractéristique des grandes agglomérations françaises : un taux très faible (largement inférieur à un véhicule par ménage) en hyper-centre augmentant rapidement en périphérie où la dépendance à l'automobile des ménages est forte, d'autant plus que la pression sur le stationnement y est relativement modérée et les alternatives moins performantes.

Ainsi, 8 000 places payantes de stationnement sur voirie ont été recensées en 2013, dans le cadre du Rapport sur la définition de la politique de stationnement de la Communauté urbaine de Bordeaux.

En outre, cette mesure est cohérente avec les objectifs du Plan local d'urbanisme (PLU) qui pose le principe selon lequel le stationnement en ouvrage doit être privilégié pour les durées supérieures à 2 heures et le stationnement sur voirie doit être réservé aux courtes durées. Cette mesure permet en

outre de majorer les recettes d'exploitation du réseau de transports en commun Tbc, reversées à la collectivité par le délégataire.

Dans ces conditions, pour que le processus s'intensifie, il apparaît opportun que Bordeaux Métropole encourage, y compris financièrement, l'extension des zones de stationnement réglementé.

L'ensemble de ces investissements a pour objectif de décongestionner l'agglomération en proposant une offre de transports en commun de qualité et accessible. L'ensemble de ces éléments figure, par ailleurs, dans le contrat de délégation de service public liant Kéolis Bordeaux Métropole à Bordeaux Métropole.

L'intervention financière de Bordeaux Métropole s'effectuera par le versement d'un fonds de concours, conformément au titre de l'article L.5215-16 du Code général des collectivités territoriales de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 modifiée relative aux libertés et responsabilités locales.

Il est convenu ce qui suit :

### **Article 1 – Objet**

La présente convention-cadre a pour objet de définir les modalités de participation financière de Bordeaux Métropole avec les communes membres en vue de permettre le développement et le déploiement des zones réglementées du stationnement.

Une convention particulière spécifique interviendra entre Bordeaux Métropole et toute commune souhaitant bénéficier de cette subvention. Ces conventions tiendront compte des particularités de chaque commune et préciseront notamment les articles :

- sur le champ d'application,
- sur les dispositions financières.

### **Article 2 – Durée**

La présente convention-cadre est consentie pour une durée de 3 ans à compter de la date de sa notification, sur le budget 2015-2018.

Chaque convention spécifique sera conclue pour une durée d'une année, à compter de la date de sa notification.

### **Article 3 – Obligation des parties**

Bordeaux Métropole s'engage à participer financièrement, dans la limite du budget alloué à cette opération, avec les communes membres qui auront, au préalable, effectuer une demande auprès de Bordeaux Métropole.

Chaque commune membre s'engage à utiliser ce concours financier pour étendre le champ des zones réglementées de stationnement. Par ailleurs, chaque commune devra précisément délimiter le

champs géographique concerné par sa demande. Chaque commune devra produire des documents relatifs aux nombres d'horodateurs, sous forme d'un cahier des charges.

#### **Article 4 – Modalités financières**

##### **4.1 – modalités relatives au fonds de concours**

La subvention allouée par Bordeaux Métropole est doublement plafonnée.

D'une part, conformément aux dispositions de l'article L.5215-26 du Code général des collectivités territoriales, « le montant total des fonds de concours ne peut excéder la part du financement assurée, hors subvention, par le bénéficiaire du fonds de concours ». En conséquence, la subvention allouée par Bordeaux Métropole ne peut excéder 50 % du coût total hors taxes de l'ensemble de cette opération de compétence communale (fournitures et travaux).

D'autre part, le barème fixé par la délibération-cadre n°2015/....., adopté par le Conseil de Bordeaux Métropole le 27 novembre 2015, est calculé sur le prix unitaire HT de l'horodateur.

Au regard de ce double plafonnement, le montant de la subvention d'équipement allouée versée sous forme de fonds de concours pourra être ajusté au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées et du nombre d'horodateurs installés.

Si le matériel choisi par la commune a un montant supérieur aux barèmes ci-dessus, le surcoût sera supporté par la commune et n'entre pas dans la base de calcul du fonds de concours.

##### **4.2 – modalités relatives à chaque commune**

Chaque convention spécifique prévoira, le cas échéant, des dispositions spécifiques, en lien avec le secteur géographique concerné.

##### **4.3 – estimation prévisionnelle du projet – fonds de concours**

Conformément à l'article précédent, Bordeaux Métropole versera un fonds de concours plafonné à un maximum de 50 % du coût prévisionnel des travaux hors subventions.

En application des règles relatives au FCTVA, seule la commune, sous réserve des conditions habituelles d'éligibilité, peut bénéficier d'une attribution du fonds de compensation puisque les dépenses réalisées par Bordeaux Métropole ne constituent pas pour elle une dépense réelle d'investissement.

La ville communiquera le coût prévisionnel et le détail estimatif des travaux à réaliser.

##### **4.4 – modalités de versement du fonds de concours par Bordeaux Métropole**

Bordeaux Métropole se libérera des sommes dues selon l'échéancier suivant :

- 50 % à l'engagement des travaux, sur présentation par la commune d'un titre de recette émis par l'administrateur des finances publiques de la commune, assorti de l'ordre de service,

- le solde, à l'achèvement des travaux, sur présentation de l'état des travaux exécutés et d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

#### **Article 5 – Modification**

Toute modification ou révision de la présente convention sera approuvée par délibération du Conseil de Bordeaux Métropole en concertation avec les communes membres.

Les conventions particulières peuvent être modifiées par avenant à l'initiative de l'une ou l'autre des parties sur délibération du Conseil municipal concerné et par arrêté du Président de Bordeaux Métropole.

#### **Article 6 – Résiliation**

En cas de non-exécution totale ou partielle d'une ou plusieurs de ses obligations par l'une des parties, l'autre partie peut adresser un rappel par lettre recommandée avec accusé de réception. A défaut d'exécution dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de cette lettre de rappel, la convention sera résiliée de plein droit aux torts de la partie défaillante. La partie défaillante devra procéder aux remboursements en cas de non réalisation des travaux, ou nombre d'horodateurs inférieurs aux prévisions.

#### **Article 7 – Responsabilités et assurances**

Chaque commune demeurera personnellement responsable de l'exécution des obligations imposées par la réglementation en vigueur quant à l'implantation des zones réglementées sur son territoire.

#### **Article 8 – Compétence juridictionnelle**

En cas de litige ou de différend à naître à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de la résoudre à l'amiable.

En cas de défaut de règlement amiable, tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention sera soumis à la compétence du tribunal administratif de Bordeaux.

Fait à Bordeaux, en 3 exemplaires

Pour Bordeaux Métropole,

Le Président,

Pour la ville de .....,

Le Maire/adjoint au Maire,



