

DELEGATION DE Madame Anne WALRYCK

D-2019/150**Appel à projets alimentation santé et climat - Subventions
aux associations - Autorisation - Signature**

Madame Anne WALRYCK, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Le dérèglement climatique est aujourd'hui sans équivoque et de nombreux changements observés ces soixante dernières années sont sans précédent depuis des décennies voire des millénaires.

Ainsi sur la Région Nouvelle-Aquitaine le climat s'est déjà réchauffé de +1,4°C au cours de la période 1959-2016 (source : ACCLIMATERRA).

L'influence de l'homme sur le système climatique est clairement établie. En effet, de grandes quantités de gaz à effet de serre tels que le dioxyde de carbone (CO₂) ou le méthane (CH₄) sont générées chaque jour par les activités humaines. Ces gaz, produits massivement par la combustion d'énergies fossiles tels que le charbon, le pétrole ou le gaz naturel, mais aussi par l'agriculture et la déforestation, sont la cause principale du réchauffement climatique observé.

En France, le système agricole et alimentaire représente environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre. Cela recouvre les émissions de la production agricole du territoire national (élevage, épandage d'engrais azotés, serres et engins agricoles, etc.) et celles du système alimentaire français (transformation alimentaire, commerce des biens alimentaires, fabrication des emballages et gestion des déchets, transports et réfrigération).

Les systèmes agricoles et alimentaires les plus éco-responsables (utilisant peu de produits chimiques, agriculture bio, circuits courts et de proximité, etc.) sont moins émetteurs de gaz à effet de serre. Ce sont aussi ces modèles qui sont les plus vertueux pour la santé de la population, la protection des sols, de l'eau, de l'air et de la biodiversité.

Pour encourager tous les projets permettant de saisir l'alimentation comme un levier de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de la santé de ses habitants, la Ville de Bordeaux a souhaité lancer un appel à projet destiné à tous les acteurs œuvrant pour ces objectifs et ayant un ancrage dans le territoire de la Ville de Bordeaux qui mobilisent autour des liens entre alimentation, santé et climat et notamment :

- L'éducation au goût et à une alimentation de qualité, diversifiée et durable
- La sensibilisation et l'accompagnement au changement des pratiques alimentaires et plus largement la promotion d'une consommation permettant de réduire son empreinte carbone
- La lutte contre le gaspillage alimentaire,
- L'encouragement et le développement des circuits courts et de proximité.

Le budget consacré à cet appel à projets est de 21 100 €.

Vous trouverez ci-après listées les associations retenues et au regard de chacune d'entre elles, le montant de la subvention accordée. Afin de procéder à la mise en place opérationnelle des actions ciblées, une convention de partenariat sera établie pour chaque association, dont vous trouverez ci-annexé le projet.

Il y a lieu de verser aux partenaires suivants les subventions proposées, à savoir :

ASSOCIATIONS	MONTANT DE LA SUBVENTION
Accueil paysan	1 000 €
Ateliers bains douches	1 000 €
E-graine	5 000 €
Gang of food	2 000 €
Les glaneurs	2 100 €
Maison du diabète et de la nutrition	2 000 €
PLATAU	3 500 €

Réseau Paul Bert	1 500 €
VRAC	3 000 €
TOTAL	21 100 €

Les crédits sont inscrits au budget primitif 2019 du Centre De Responsabilité Direction énergie, écologie et développement durable, opération P087O002, nature analytique 1207, fonction 830, compte 6574.

C'est pourquoi, Mesdames, Messieurs, je vous demande de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire à :

- Attribuer aux associations citées ci-dessus les sommes indiquées au regard de chacune d'entre elles
- Faire procéder au versement de ces sommes au crédit de ces organismes,
- Signer les conventions de partenariats à venir, afférentes à ces engagements

ADOpte A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Madame WALRYCK.

MME WALRYCK

Merci Monsieur le Maire et merci de la compréhension de mes collègues de me laisser passer avant. Dans cette délibération, il nous est proposé l'octroi de subventions aux associations qui ont répondu à l'appel à manifestation d'intérêt que nous avons lancé dans la perspective qui est la suivante. On a parlé beaucoup d'alimentation durable tout à l'heure, de santé, de climat. C'est précisément dans cet objectif qu'on a lancé, pour la deuxième année consécutive, cet appel à manifestation d'intérêt. L'influence de l'homme sur le système climatique est clairement établie, je ne reviens pas là-dessus. Le système agricole d'une part et alimentaire représente environ, sur un plan national, un tiers des émissions de gaz à effet de serre. Donc, ce que nous souhaitons faire, c'est précisément, et cela rejoint encore une fois le débat de tout à l'heure, encourager toutes les initiatives et les projets qui permettent de mettre l'alimentation comme étant un levier de réduction de ces émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de l'amélioration de la santé de nos concitoyens.

Cet appel à projets qu'on a lancé le 9 février dernier, neuf associations y ont répondu. Nous avons proposé que ces neuf associations soient éligibles au vu de l'intérêt présenté par leurs projets. Deux d'entre elles avaient déjà été éligibles l'année dernière et sept autres associations ont rejoint le lot des associations lauréates. Vous avez la liste des associations. Les délibérations ne sont pas encore jointes dans les conventions, comme c'était indiqué dans la délibération, mais ce que je peux vous dire, c'est que ces projets portent à la fois sur la sensibilisation à l'agriculture paysanne, jardins partagés, autoproduction, réduction de déchets, des ateliers participatifs de sensibilisation, la création de jardins urbains partagés, des ateliers pédagogiques pour réduire le gaspillage alimentaire, des ateliers pratiques pour se former au lien entre justement l'alimentation, la santé et le climat et particulièrement lié au diabète et à la nutrition, une activité de production d'endives également sur un blockhaus, développement de jardins urbains en centre social Paul Bert et puis un événement grand public pour lier justement l'alimentation, la santé et le climat. Et je précise que, dans le cadre de notre premier « Mai durable » sur lequel nous allons avoir 200 événements sur l'ensemble de la Métropole et 72, pour être tout à fait précise, événements sur la seule commune de Bordeaux, nous aurons également des événements ou ateliers dédiés à cette thématique, de même que nous aurons au mois d'octobre la quinzaine de l'alimentation durable.

Voilà Monsieur le Maire, mes chers collègues.

M. le MAIRE

Très bien. Merci de cette présentation effectivement, et vous l'avez détaillée. Il est question de lutte contre le gaspillage alimentaire, un encouragement au développement des circuits courts et de proximité, toutes ces questions autour de la santé. Cela a du sens et c'est bien que l'on puisse accompagner toutes ces initiatives sans occulter toutes celles que nous-mêmes prenons déjà, ou pourrions prendre dans les années qui viennent.

Madame DELAUNAY.

MME DELAUNAY

Je ne peux qu'être très satisfaite de ces initiatives. Je veux parler de deux points brièvement qui sont un peu codicille, un tout petit peu hors du sujet.

Premier point, je ne vois pas se développer dans la ville la mise en place de cendriers. Est-ce qu'on en est aux mêmes chiffres ou est-ce qu'il y a vraiment une progression ? Je ne constate pas une augmentation de la mise en place.

Le deuxième point est à la fois pour me féliciter et à la fois pour regretter, un « en même temps ». J'ai vu dans 20 minutes, sans d'ailleurs beaucoup de publicité, qu'allaient être mis, à la rentrée prochaine, les panneaux d'interdiction de fumer devant les écoles. Ils sont d'ailleurs charmants et très positifs, c'est-à-dire non-punitifs. C'est très positif. Mais, par contre, on a eu un an de retard, cela fait exactement un an que je l'avais proposé. C'est long pour un panneau quand même, même devant 42 écoles. Mais globalement, tout cela est favorable et bien évidemment, je m'y associe et là, je le soutiens sans réserve.

M. le MAIRE

Merci, Madame. Je vais céder la parole à Monsieur HURMIC. Madame GIVERNAUD nous dira un petit peu le programme sur ÉcoMégot notamment, parce que j'imagine que c'est cela que vous avez en tête. Moi, je partage

votre analyse d'autant plus que je suis fumeur, vous le savez. Donc plus il y a de cendriers, et mieux... voilà, même si j'essaie de réduire ma consommation.

Quant aux panneaux, c'est vrai que cela met du temps. On m'a transmis la proposition, il y a peu de temps. Le tout c'est qu'en septembre, cela soit mis en avant et que l'on fasse pareil la même chose sur les parcs publics, les jardins d'enfants et voilà, que ce soit déployé sur tous les lieux de vie sur la ville.

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Monsieur le Maire, mes chers collègues, brièvement. Nous voterons cette délibération, mais ce que nous voulons à ce propos, c'est un peu déplorer et dénoncer le paradoxe, plus exactement le hiatus qui existe entre les déclarations d'intention, les motivations et le résultat monétaire et financier. Déclarations d'intention, la première ligne de la délibération commence ainsi, de façon très solennelle, et nous signons des deux mains, consiste à dire : « Le dérèglement climatique est aujourd'hui sans équivoque. De nombreux changements observés, ces 60 dernières années, sont sans précédent depuis des décennies voire des millénaires. » Un diagnostic très juste, très pertinent, très solennel. Et après, quand on arrive au résultat de la délibération, franchement, excusez-nous. Vous nous dites que vous allez aider des associations qui permettent de saisir l'alimentation comme un levier de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de la santé des habitants de la Ville de Bordeaux, et vous lancez un appel à projets. Mais parlons des moyens que vous y mettez. Pour aider neuf associations particulièrement méritantes qui travaillent, vous le savez, pour la plupart, on les connaît ces neuf associations, d'arrache-pied pour lutter contre le défi climatique, vous mettez 21 000 euros en tout. 21 000 euros, après le préambule que j'ai rappelé, il y a un instant. Le moindre acteur économique, la moindre association sportive qui organise un tournoi de tennis à Caudéran ou ailleurs... vous, vous rendez compte, ce sont des sommes qui sont, à côté, considérables. Vous ne pouvez pas d'un côté nous dire : « Le défi climatique, c'est extrêmement important », et quand il s'agit d'aider des acteurs locaux qui travaillent dans le sens du défi climatique, en tout et pour tout, pour neuf acteurs locaux, vous mettez sur la table 21 000 euros. Cela nous paraît dérisoire par rapport à l'enjeu. On va voter, mais reconnaissez que c'est un peu petit braquet.

M. le MAIRE

Monsieur HURMIC, ce n'est pas la première fois que je me fais cette remarque. Je ne dirais pas que vous êtes dans la surenchère, mais vous êtes là pour essayer toujours de rappeler que vous êtes le seul à pouvoir envisager des actions. Non, on le fait. On le fait. Alors, que vous considérez que l'on n'aille pas assez vite, que l'on n'en fasse pas assez ou que l'on occupe votre pré carré, peut-être, mais on fait des choses.

S'agissant de ces subventions, c'est par le petit bout de la lorgnette que vous abordez le sujet. Il y a plein d'autres domaines, d'appel à projets où il y a des financements croisés. Alexandra SIARRI pourrait vous répondre là-dessus. Et, par ailleurs, il y a les politiques structurelles que nous menons. Là, on est dans le cadre d'un appel à projets où on accompagne des initiatives associatives. Donc, on est dans un partenariat et on abonde financièrement des budgets qui sont portés par un tiers. Et, par ailleurs, on est aussi sur des financements qui sont dans d'autres appels à projets et d'autres politiques publiques. Il y a tout ce qui se fait sur les jardins et puis toutes les politiques structurelles que nous menons.

Madame GIVERNAUD.

MME GIVERNAUD

Oui, Monsieur le Maire, rapidement pour répondre à Madame DELAUNAY. Je suis d'accord avec vous, il n'y a pas aujourd'hui sur la ville suffisamment de cendriers. J'avais présenté, il y a plus d'un an, l'expérimentation avec EcoMégot que nous avons menée à la Bastide, qui visait à déployer des cendriers, visant aussi à recycler le mégot et à faire des actions de sensibilisation. Cette expérimentation, elle a bien fonctionné. On a fait un bilan en octobre et on était à 620 kg de mégots ramassés, ce qui équivaut à peu près à 3,7 millions de mégots. C'est au moins ces 3,7 millions que l'on n'a pas retrouvés sur l'espace public, donc tant mieux.

Aujourd'hui, on a 122 cendriers sur la ville. En dehors de cette expérimentation, on veut déployer, mais on veut déployer dans cette logique de développement durable et de recyclage du mégot. Le pôle territorial est aujourd'hui en train d'élaborer un cahier des charges visant à faire un déploiement de la solution. Cela ne sera peut-être pas nécessairement EcoMégot puisque l'on est dans le champ concurrentiel, c'est la raison pour laquelle il faut passer

par un système de marchés. Un plan de déploiement sur trois ans avec une sensibilisation des fumeurs pour jeter leurs mégots dans les endroits dédiés, la collecte, le recyclage de la matière du mégot et notamment en matière plastique, un plan de déploiement sur trois ans avec, la première année, 85 cendriers supplémentaires qui seraient posés sur la ville, 85 cendriers auxquels il faut ajouter les 50 qui sont prévus dans le marché de délégation avec Suez aujourd'hui, et qui vont être installés sur l'hyper centre-ville.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur CARMONA.

M. CARMONA

Oui, Monsieur le Maire, chers collègues, juste pour préciser à Madame DELAUNAY que la campagne « Espace sans tabac » devant les écoles et dans les aires de jeux est prête. Nous lui avons donné une dimension supplémentaire grâce à la possibilité de flasher l'affiche pour donner des conseils pour arrêter de fumer justement à ceux à qui on veut interdire de fumer. Voilà.

M. le MAIRE

Allez. Merci. On passe au vote. Qui est pour ? Qui s'abstient ? Un. Qui est contre ? Une abstention.

Allez. Point suivant, Madame WALRYCK.

MME MIGLIORE

Délibération 151 : « Protocole transactionnel entre la Ville de Bordeaux et la société Peugeot cycles sur les vélos "PIBAL" – indemnisation et destruction. »

D-2019/151
Protocole transactionnel entre la Ville de Bordeaux et la société Peugeot cycles sur les vélos "Pibal" - indemnisation et destruction

Madame Anne WALRYCK, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La Ville de Bordeaux a mis en place un prêt de vélo gratuit et de longue durée au profit des résidents bordelais dans le cadre des travaux de réalisation de la première phase du tramway. Le succès remporté par ce dispositif a conduit à la création de la maison du vélo en juin 2003 (une des premières de France) pour poursuivre et développer ce prêt de vélo.

L'objectif était de promouvoir l'usage du vélo comme alternative à l'utilisation de la voiture tout en donnant à tous les résidents bordelais l'accès à un vélo.

Afin de diversifier les vélos, La Ville de Bordeaux a signé une convention avec P.Starck pour fournir à titre gracieux des dessins d'intention d'un vélo de demain spécifique à Bordeaux. Suite à la convention passée en septembre 2012 entre Peugeot et P.Starck octroyant les droits exclusifs pour sa fabrication et distribution, la Ville de Bordeaux a notifié le 7 février 2013 un marché pour la conception et la fourniture de vélos patinette « Pibal ».

Ainsi en juillet 2014, les premiers prêts « Pibal » ont été lancés et 580 « Pibal » ont été acquis par la Ville de Bordeaux.

Des incidents techniques (cassures et fissure de cadres) sont apparus malheureusement sur certains vélos qui ont obligé Peugeot à faire un rappel constructeur, notifié à la Ville par courrier en date du 27 juillet 2015. Comme suite, tous les usagers ont reçu un courrier demandant le retour du vélo pour une vérification approfondie. Ce retour des vélos s'est poursuivi sur plusieurs mois. En 2016, plusieurs expertises contradictoires ont été menées par la Ville (via l'Université de Bordeaux) et par Peugeot qui ont conclu respectivement à la rupture au niveau des soudures et une usure prématurée de certaines pièces dont les jantes et câbles de rappel des freins.

Néanmoins, les expertises n'ont pu mettre en évidence de faute dans la fabrication des vélos ou de mauvais usage par les utilisateurs imputable à la Ville.

Dans ce cadre, des discussions ont été menées par la Ville et Peugeot afin de mettre en œuvre le retour du « Pibal » dans la Ville. Les vélos ont tous été rapatriés par Peugeot en leur établissement.

Suite à l'évolution des normes et aux expertises menées, Peugeot a décidé de réviser le processus de fabrication des vélos et le nouveau cadre ainsi produit a été soumis à l'ensemble des tests en vigueur. Ces tests se sont, selon Peugeot, tous révélés positifs et rien ne s'opposait, toujours selon Peugeot, à l'homologation du « Pibal » ainsi révisé.

Néanmoins, Peugeot a émis de très sérieuses réserves sur le retour du « Pibal » et la relance du prêt. Selon la société, la conception du vélo incite à une utilisation « hors-norme », notamment par plusieurs personnes simultanément (une sur la selle, une sur la patinette).

Or, ce type d'utilisation n'est pas prévu par les tests d'homologation et implique, en outre une révision de la conception en profondeur, pour que le cadre du « Pibal » puisse supporter sur le long terme ce type d'usages, ce qui aboutirait probablement à la dénaturer.

De ce fait, Peugeot a donc posé des conditions très contraignantes pour le retour de ce vélo (signature d'une décharge de responsabilité par les habitants bénéficiaires du prêt, retour du vélo

au bout de 6 semaines pour révision à la charge de la Ville...). Ces conditions, très pénalisantes, ne sont pas compatibles avec les modalités de prêt instaurées par la Maison Métropolitaine des Mobilités Alternatives (ex : Maison du vélo).

Au regard de cette évolution, il est proposé un protocole transactionnel entre la Ville de Bordeaux et Peugeot.

Les principales modalités du protocole portent sur :

- La fourniture et la livraison par Peugeot de 50 vélos à assistance électrique, d'une valeur unitaire de 2 199€ TTC soit une valeur totale de 109 950 € TTC représentant environ la moitié du coût d'acquisition des 531 Pibals et garantis un an à compter de leur mise en service,
- L'indemnisation des frais engagés de Peugeot par la Ville de Bordeaux sur le rapatriement des « Pibal » et leur stockage pour un montant de 15 767,76 € HT, mais aussi des frais qui seront engagés pour leur destruction pour un montant de 2232,24 € HT.
- En conséquence de quoi, ce protocole transactionnel engagera le renoncement de toutes les parties à un recours

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs les conseillers municipaux, de bien vouloir si tel est votre avis, d'adopter les termes de la délibération suivante :

Le conseil de la ville de Bordeaux

VU le plan climat

VU le plan vélo métropolitain adopté le 2 décembre 2016,

VU la délibération de la Ville de Bordeaux du 30 avril 2001 portant acquisition de vélos afin de les mettre gratuitement à la disposition des habitants de Bordeaux,

VU l'arrêté n°2001/4898 de la Ville de Bordeaux du 28 juin 2001 précisant les modalités de prêt et de gestion des vélos acquis par la ville,

VU la convention signée entre la Ville de Bordeaux et P.Starck en date du 12 février 2012 pour fournir à titre gracieux à la Ville des dessins d'intention non développés d'un vélo de demain spécifique à Bordeaux,

VU la convention entre Peugeot et P.Starck lui octroyant les droits exclusifs pour la fabrication et distribution du « Pibal » du 27 septembre 2012,

VU la délibération du conseil municipal de novembre 2012 pour la conception, développement et fourniture de vélos « Pibal » dessinés par P.Starck,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE le protocole d'accord permet d'apporter une réponse équilibrée au dossier pibal et aux difficultés rencontrées d'une part, de promouvoir l'usage du vélo auprès des bordelais et participer activement à l'image de la Ville de Bordeaux et aux actions du plan climat et du plan vélo métropolitain d'autre part,

DECIDE

Article 1 : Le protocole d'accord entre Peugeot et la Ville de Bordeaux est approuvé.

Article 2 : Le Maire est autorisé à signer le protocole et les différents documents afférents,

Article 3 : Les dépenses afférentes au protocole seront prévues au budget principal 2019 et imputées au chapitre 67 article 6718.

ADOPTE A LA MAJORITE

VOTE CONTRE DU GROUPE SOCIALISTE

VOTE CONTRE DU GROUPE ECOLOGISTE

VOTE CONTRE DE M. FELTESSE

ABSTENTION DU GROUPE RASSEMBLEMENT NATIONAL-SIEL

M. le MAIRE

Madame WALRYCK.

MME WALRYCK

Le projet de délibération suivant, je vais passer assez rapidement. Vous saviez que nous avons, au terme d'expertises et de nombreux échanges, convenu qu'il était opportun de retirer de la circulation définitivement le vélo PIBAL. On l'a, bien sûr, regretté. Et au terme des expertises qui ont été menées contradictoires de part et d'autre entre PEUGEOT et nous-mêmes, nous nous sommes mis d'accord sur un protocole transactionnel qui était équilibré entre les deux parties, dans la mesure où il n'a pas été démontré la responsabilité ni du constructeur PEUGEOT dans les défauts des vélos au niveau notamment des soudures de ce vélo patinette, ni la responsabilité de la Ville au travers des usagers puisque nous avons eu, vous le savez, neuf vélos sur les 580 mis en circulation en juillet 2014 qui ont eu quelques problèmes liés aux soudures notamment, et même s'il y avait d'autres petits problèmes accessoires qui, eux, ont été réglés.

Face à cela, l'ensemble des vélos ont été rapatriés à PEUGEOT. Et au terme, encore une fois, de beaucoup d'échanges, le protocole transactionnel nous permet à la fois, de la part de PEUGEOT, de recevoir pour nous 50 vélos à assistance électrique, d'une valeur qui correspond à la moitié de la valeur du parc de vélos PIBAL que nous avons acquis et qui ont été restitués au terme de leur retrait de mise en circulation, et puis de notre part, nous indemnisons la société PEUGEOT pour les frais qui correspondaient au rapatriement de l'ensemble des PIBAL, au stockage, et également aux frais qui sont engagés pour la mise au rebut de ces vélos.

Je m'empresse de rajouter que nous ne faisons pas une mauvaise affaire. Le vélo PIBAL a été une belle opération. Je rappelle le contexte. C'est une opération, on parlait en début de ce Conseil municipal, de démocratie participative, cela avait été un bel exemple. Nous avons mis à contribution les Bordelais, fin 2011, si j'ai bonne mémoire, n'est-ce pas Michel ? Ces Bordelais, 300, avaient à peu près répondu sur la base de deux dessins faits par Philippe STARCK. Je rappelle que c'était une prestation gratuite qu'il nous faisait. Il s'était donc inspiré des 300 retours qui avaient été effectués par les Bordelais pour dire : « Voilà comment j'imagine le vélo urbain de Bordeaux, compte tenu des usages que je souhaite en faire ». Et, ensuite, STARCK avait dessiné les grandes esquisses de ce vélo qui avaient été présentées aux Bordelais, d'où la réalisation d'un prototype. Prototype qui avait été présenté, je crois que c'était en février 2013. Ensuite, on avait fait expérimenter ces premiers vélos par une vingtaine de Bordelais, d'ambassadeurs, qui s'étaient portés volontaires. Au terme de cette expérimentation, on a fait remonter au constructeur quelles étaient les petites améliorations à apporter, chose qui a été faite. Ensuite, les vélos ont été mis en circulation, c'était en juillet 2014, une première salve. Une deuxième salve qui était arrivée en décembre, avec 200 vélos supplémentaires, et c'est quelques mois après que nous avons eu quelques retours, effectivement, on n'a pas voulu prendre de risque. Le constructeur a rappelé ses vélos. Une fois que l'ensemble des vélos, à fin 2016, ont été récupérés par le constructeur, il a fait de nouveaux essais pour tenir compte des défauts de soudure. Le problème, c'est que la réglementation en termes d'homologation a changé entre 2013 et 2016. L'application des directives et des normes européennes a changé et que l'homologation de ces vélos... certes, ils ont été homologués, mais le constructeur nous a dit : « Si on les remet à Bordeaux... »

M. le MAIRE

Bon, enfin, cela ne marche pas...

MME WALRYCK

Non, mais juste trois petites choses parce que c'est cela quand même qui est important. « Si on les remet en service, un, on ne pourra pas tous vous les redonner. Deux, il faudra que les usagers les ramènent, toutes les six semaines, pour les faire réviser par une société extérieure, et troisièmement, il faudra qu'ils signent une décharge quant au risque potentiel. »

M. le MAIRE

Merci Anne de nous avoir présenté ce dossier. Comme vous l'avez dit très justement, moi, je suis convaincu que le PIBAL a participé activement à mettre un vrai coup d'éclairage sur la pratique du vélo dans la ville. De par la notoriété du designer, de par le concept mi-trottinette mi-vélo de l'entreprise, on a fait travailler une entreprise française là-dessus, donc, moi je suis convaincu qu'à l'époque, Anne et Michel DUCHÈNE ont eu raison de pousser Alain JUPPÉ dans la voie de ce vélo « un peu révolutionnaire et siglé ». Non, non, mais j'en suis vraiment convaincu. C'était 2011. J'ai un chiffre que je veux bien rappeler. En 10 ans, la pratique du vélo à Bordeaux a pratiquement doublé, et je suis persuadé que de par ce genre d'initiative, on a aussi donné une audience à la pratique du vélo. Cela, c'est le côté positif.

Le côté négatif, c'est « un petit incident industriel », mais plus pour le constructeur que pour nous. C'était un vélo assez avant-gardiste. Il y a des problèmes de soudure. La réglementation a changé. Enfin, je ne redirai pas ce qu'a dit Anne. On préfère clore le dossier, on indemnise. Ils reprennent les vélos, et ils nous en donnent 50 électriques, mais moi ce que je retiens vraiment, c'est d'une part, l'audience que cela a donnée au vélo et je remercie, encore une fois d'ailleurs, Monsieur STARCK d'avoir participé au dispositif de façon bénévole.

Monsieur GUENRO.

M. GUENRO

Oui, Monsieur le Maire, chers collègues, nous voterons contre cette délibération pour plusieurs raisons. D'une part, parce que le protocole en lui-même nous semble assez défavorable à la ville. Si on prend les valeurs hors taxes et non pas TTC de la valorisation des 50 vélos, on est sur une compensation inférieure à 44 %, ce qui est assez faible par rapport à l'investissement initial. D'autre part, la mise au rebut des vélos n'est sans doute pas ce que l'on pouvait imaginer de mieux dans une optique d'économie circulaire et de réutilisation des pièces. Est-ce qu'il n'est pas possible de les donner à une recyclerie, par exemple ?

Sur le fond, en revanche, je pense qu'il faut revenir sur l'histoire du PIBAL pour en tirer quelques enseignements. Je ne suis pas certain qu'un PIBAL, même opérationnel, était de nature à développer significativement le vélo sur Bordeaux. L'objet désigné par STARCK et qui a fait l'objet d'une couverture médiatique que l'on peut qualifier quand même de très, très impressionnante en 2013-2014 était attirant comme une sorte de trophée, mais est-ce qu'il était vraiment indispensable au développement du vélo ? Je ne le crois pas pour plusieurs raisons. D'abord, parce qu'aucune ville au monde n'a choisi de créer un vélo pour développer la mobilité cyclable. Ensuite, parce qu'en ville où l'on passe son temps à s'arrêter et à démarrer toutes les 30 secondes, un vélo lourd, pesant 16 kg - un tank, diront certains - n'est pas forcément très adapté. Je pense que la France est un pays fasciné par l'innovation et les objets. Nous avons une volonté permanente de faire différemment des autres avec une priorité donnée aux innovations technologiques comme le vélo en libre-service, en free-floating ou encore le développement du vélo électrique. Or, je pense qu'en matière de développement du vélo, on ferait mieux de se contenter de copier les autres et de copier ce qui a marché sans chercher à innover. C'est avant tout la place récupérée par le vélo sur l'espace réservé à la voiture individuelle qui permet le développement du vélo.

Autrement dit, la priorité absolue est celle des équipements, des pistes cyclables, des continuités cyclables et des arceaux pour stationner son vélo. Alors, si nous avons des crédits illimités pour développer le vélo, moi, l'expérience PIBAL, elle ne me dérange pas plus que cela, mais dans le contexte actuel où les moyens consacrés au vélo sont tout de même très modestes, ces quelques centaines de milliers perdus sans compter l'énergie et le temps sur ce dossier sont, au final, un beau gâchis.

M. le MAIRE

Là pareil, Monsieur GUENRO. Que le process mécanique du vélo PIBAL ne soit pas une totale réussite pour une question de soudure, très bien, dont acte. J'ai dit le premier que c'était de l'innovation, cela n'a pas marché. Moi, je maintiens que l'audience que cela a donnée et l'ouverture de nos concitoyens sur la pratique du vélo a été positive.

S'agissant de vos dernières phrases sur la politique vélo, excusez-moi de le dire comme cela - et du coup, moi, je pense que l'on va présenter un document qui rappelle toute la politique vélo de l'agglomération et de la Ville de Bordeaux - c'est 70 millions d'euros qui sont consacrés sur les bandes cyclables, sur les pistes cyclables, sur les arceaux, sur l'évolution des tourne-à-droite et des tourne-à-gauche, la sécurisation sur les feux tricolores pour les cyclistes. Arrêtez de faire croire aux gens que l'on ne fait rien sur le vélo. On est la première ville, l'une des premières villes à faire une autoroute de vélos réservée aux vélos, rue Dandicolle, je n'en ai pas vu ailleurs. On se pose la question d'en faire d'ailleurs dans d'autres secteurs et on le fera. Donc, ne soyez pas minimaliste sur votre analyse s'agissant de la politique publique. 12 000 euros de protocole avec PEUGEOT, c'est *peanuts*. Moi, je retiens le côté positif et tout ce que l'on fait à côté.

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Monsieur le Maire, je pense que vous êtes dans la méthode Coué quand vous essayez de nous persuader que le vélo PIBAL a contribué au succès du vélo à Bordeaux. Vous êtes dans l'exagération. Ce n'est pas grâce au PIBAL. Vous avez, vous-même, cité d'autres initiatives qui, à mon avis, ont beaucoup plus contribué au succès de la politique cyclable à Bordeaux...

M. le MAIRE

Monsieur HURMIC, je me permets de vous couper, je ne le referai pas. Arrêtez d'analyser ce que moi je peux dire. Je ne dis pas que cela a été un succès formidable puisqu'il ne marche plus. Je vous dis simplement qu'en 2011, cela a permis de donner de l'intérêt sur la pratique du vélo à Bordeaux et cela, je le maintiens. Ce n'est pas parce que vous n'êtes pas d'accord avec moi qu'il faut considérer que j'ai tort. Il y a, des fois, je ne suis pas d'accord avec vous, mais je ne dis pas que nécessairement vous avez tort.

M. HURMIC

Je revendique le droit de ne pas être d'accord avec vous, et avec votre analyse que j'ai trouvée un peu dithyrambique sur le succès du PIBAL. C'est quand même un gros fiasco le PIBAL, c'est un fiasco énorme. Cela a été une opération de com certes, mais qui s'est retournée contre vous. Les 580 vélos PIBAL que vous avez commandés, vous avez été obligé de les faire rapatrier chez PEUGEOT parce qu'il y avait un problème de soudure et qu'ils étaient dangereux. Ils étaient dangereux. Donc, PEUGEOT a été obligé de récupérer ses vélos PIBAL que vous avez retirés de la circulation. C'est cela, quand même, le point de départ de cette affaire. Ensuite, vous avez négocié avec PEUGEOT, mais permettez-moi de vous dire que c'est un marché de dupes que vous nous présentez aujourd'hui. PEUGEOT dit : « On va faire 50-50. » Mais on n'a aucune part de responsabilité dans le fait que ce vélo a été mal fabriqué. Il y a un vice de construction. Il y a un défaut de soudure qui n'est pas imputable à la Ville de Bordeaux. Il est exclusivement imputable au fabricant. Donc PEUGEOT aurait dû nous rembourser de l'intégralité des 247 000 euros que nous lui avons payés. Je ne vois pas en quoi c'est une transaction d'accepter la proposition de PEUGEOT qui consiste à dire : « On fait *fifty-fifty* ». Non, on n'a pas à faire *fifty*. C'est vous, PEUGEOT, qui êtes responsable de ce fiasco, et donc c'est à vous d'en assumer la responsabilité. Que vous nous disiez après, pour essayer de sauver un peu la face, que la réglementation a changé entre-temps. Je veux bien vous croire, mais peu importe, c'est avant que les vélos avaient été rapatriés chez PEUGEOT et c'est avant que les vélos avaient été déclarés dangereux et inaptes à la circulation.

Donc, à mon avis, une bonne transaction avec PEUGEOT aurait voulu que PEUGEOT nous rembourse l'intégralité de l'argent que nous avons dépensé. Donc, non seulement, ils ne nous remboursent le 44 %, contrairement à ce qui est dit. Ils nous disent : « C'est *fifty-fifty* ». Non, c'est 44,4 % qui nous sont remboursés parce qu'ils jouent sur le hors taxes et le TTC. Ils nous remboursent 44 % donc cela veut dire que presque 60% est à notre charge.

Et aussi deuxième aspect du marché de dupes qui nous est aujourd'hui proposé, on nous demande de payer 2 200 euros pour payer la destruction des vélos. C'est quand même honteux. On ne détruit pas des vélos. Certes, le cadre doit être cassé, le cadre est dangereux, mais sur un vélo, il n'y a pas qu'un cadre, il y a tous les accessoires, il y a les roues, il y a le pédalier, il y a le changement de vitesse. Tout cela n'a jamais été déclaré dangereux. Nous avons la chance d'avoir à Bordeaux des associations qui sont dans le recyclage des vélos et qui n'auraient pas demandé mieux que récupérer ces PIBAL. Elles sont nombreuses, il y en a même sur l'agglomération. Non seulement cela ne vous aurait pas coûté un seul centime, mais en plus, elles auraient fait de l'argent sur le recyclage. Je vous rappelle, Madame l'Adjointe, vous avez peut-être tendance parfois à l'oublier, nous sommes un territoire zéro déchet et jeter des vélos, excusez-moi...

M. le MAIRE

On ne les jette pas dans la Garonne, Pierre, enfin, arrête un peu !

M. HURMIC

Non, mais vous les détruisez. Non, mais ce n'est pas jeter dans la Garonne, zéro déchet, c'est de ne plus produire de déchets, et jeter 580 vélos au motif que le cadre est dangereux, c'est du gaspillage et on n'est pas dans le zéro déchet. Donc, les deux aspects font que cette délibération est inacceptable et que naturellement, nous voterons contre.

M. le MAIRE

Monsieur ROUVEYRE. Madame BOUILHET avait demandé la parole après, mais d'abord Monsieur ROUVEYRE qui avait demandé avant.

M. ROUVEYRE

Monsieur le Maire, mes chers collègues, le PIBAL a été un succès sur un point : cela a été une excellente campagne de communication. On a recensé plusieurs dizaines de dizaines d'articles, notamment dans de grands quotidiens régionaux et ils étaient plutôt positifs, enthousiastes. C'est assez amusant, d'ailleurs, si vous faites cette revue de presse. Vous aviez quelques personnes un peu contestataires qui, avant l'arrivée vraiment du PIBAL disaient : « Oh attention, il va y avoir des problèmes. » J'ai retrouvé un article où notamment, et on le tournait un peu en dérision, je trouvais, dans l'article, un papi qui disait : « Oh non, ce PIBAL, ce n'est pas bon. Le cadre ne va pas être bon. » Et au final, ce papi, si on l'avait consulté, on aurait peut-être évité cette erreur d'aller dans cette démarche dont je ne pense pas non plus, et c'est mon deuxième point, qu'il a vraiment démocratisé l'accès du vélo. Ce qui a démocratisé, on peut le reconnaître ici, c'est le VCub. Le vélo en libre-service, lui, a véritablement permis d'améliorer la diffusion des pratiques et du vélo à Bordeaux.

D'ailleurs à ce titre-là, moi, je constate qu'en matière d'appropriation du vélo en ville et sur la Métropole, il y a eu du mieux. Effectivement, on a des chiffres tout à fait intéressants. Le nombre de déplacements à vélo a doublé entre 2009 et 2017. La part modale du vélo sur la Métropole est passée de 4 à 8 %. Sur Bordeaux, la part modale, elle, elle atteint 15 %. De ce point de vue, c'est plutôt une bonne chose. Néanmoins, on est quand même très loin de ce qui peut se pratiquer ailleurs, notamment quand on voit la Ville de Strasbourg qui a une superficie moins étendue que la nôtre et qui a plus de kilomètres de pistes cyclables. Quand on voit quand même que l'on n'a que dix box à vélos fermés, dans les box TBM. Quand on constate également que, sur les cinq dernières années, il y a eu 546 accidents à vélo. Cela doit nous interroger quand même sur notre politique vélo. Moi, je ne dis pas qu'il n'y a rien. D'ailleurs, personne ici a dit qu'il n'y avait pas d'actions en matière de politique vélo, mais on est quand même très loin de ce que l'on pourrait avoir.

J'entends bien que Madame WALRYCK se braque quand on parle du PIBAL. J'ai appris maintenant que c'était finalement elle et Monsieur DUCHÈNE qui en étaient responsables, je l'ai vu faire un « OK », mais peut-être qu'il l'assumera. Néanmoins, disons-le ici, ce n'est pas pénible de reconnaître, qu'en dehors de l'opération de communication, et pour reprendre les mots de Pierre HURMIC, ce PIBAL était un fiasco.

M. le MAIRE

Madame BOUILHET.

MME BOUILHET

Monsieur le Maire, chers collègues, cette démarche dogmatique du vélo PIBAL se termine par un fiasco, nous le pensons nous aussi. Il s'agit d'un gaspillage d'argent public, plus de 100 000 euros aujourd'hui, sans compter les dépenses déjà effectuées.

Concernant les nouveaux vélos électriques fournis par PEUGEOT, quel sera le coût de la maintenance ? 50 vélos électriques pour qui ? Pour quoi ? Nous proposons qu'ils soient mis à la disposition des employés municipaux, cela faciliterait le suivi et la maintenance et limiterait les problèmes de vandalisme et de vol. Nous nous abstenons sur cette délibération. Merci.

M. le MAIRE

Je rappelle que, s'agissant des collaborateurs tant Bordeaux Métropole que la Ville de Bordeaux, il y a déjà un pool de vélos de prêt qui existe.

Monsieur DUCHÈNE.

M. DUCHÈNE

Merci Monsieur le Maire. Tout d'abord pour dire tout simplement que le Maire a raison, le PIBAL a participé à la dynamique du développement du vélo dans la ville.

Pour répondre à Monsieur Matthieu ROUVEYRE, ce n'est pas Anne WALRYCK, c'est moi, et j'en prends la totale responsabilité du PIBAL. Je vous vais raconter l'anecdote. C'était dans la cour de la Mairie, Philippe STARCK qui était venu à Cyc' lab - certains l'ont oublié, on a été les premiers à organiser un événement local et national sur le vélo du futur et le futur du vélo qui s'appelait Cyc' lab - STARCK était venu, avait fait une très brillante intervention, et voyant mon vélo, m'avait dit « Trop design, je vous propose d'en faire un pour la Ville de Bordeaux. » J'ai dit : « On n'a pas les moyens », et il avait répondu : « Non, je le fais gratuitement. » Pourquoi Philippe STARCK a dessiné un vélo gratuitement pour Bordeaux ? C'est tout simplement parce qu'il aimait le Maire de Bordeaux, il l'aimait bien parce qu'il avait apprécié les rencontres qui tournaient autour de Cyc' lab. Et ce qui lui avait beaucoup plu, c'est que peut-être, pour une des premières fois dans sa vie de designer, il a travaillé avec des particuliers, avec des citoyens, avec les habitants d'une ville. Et on oublie juste une chose dans les interventions qui viennent d'être faites, le vélo PIBAL a été dessiné par les habitants de cette ville aussi. Ils ont participé à cette dynamique. Ils ont travaillé avec le designer. Je me rappelle qu'il y avait eu une forte participation et peut-être que - c'était peut-être une erreur de notre part - on a essayé de tirer les prix vers le bas. Mais le problème auquel nous avons été confrontés, c'est aussi qu'en Europe aujourd'hui plus personne ne produit de vélos. Il n'y a plus aucune entreprise qui produit de vélos. Il y a un sellier en Italie qui produit encore des selles de vélo. Le reste est produit en Chine. Il a été très difficile pour PEUGEOT et pour nous de trouver une entreprise de qualité qui produise un vélo très particulier que les habitants et STARCK appelaient « la mule ». C'est un vélo qui a été pensé pour les familles, pour transporter un enfant sur le marchepied, pour aller faire ses courses, se faufiler dans les flux de déplacements, et pousser le vélo. C'est pourquoi on l'appelait le PIBAL. Donc, un vélo qui était à l'image des habitants de cette ville et qui s'inscrivait dans la dynamique. Et quand le Maire dit : « Il a participé, ce vélo, à la dynamique du vélo dans cette ville », il a raison. Il a tout à fait raison parce que ce n'était pas la seule solution pour développer le vélo, mais c'était une des solutions.

Vous savez, on était classé, en 2013, 4^{ème} ville mondiale pour le développement du vélo, et en 2017, 6^{ème} ville cyclable au monde. C'est bizarre, l'opposition n'a pas rappelé ces résultats. Cela veut dire que cette ville qui avait oublié la place du vélo a retrouvé véritablement cette place un peu hégémonique, qui peut parfois poser problème, du vélo dans la ville. Le développement du vélo dans la Ville de Bordeaux, c'est une réussite totale. Il n'y a pas eu que cela. Il y a eu les tourne-à-droite. Il y a eu les contresens cyclables. Il y a eu toute une politique qui a été menée et qui a abouti aux chiffres que je viens de vous donner.

Et il y a eu un mot assez extraordinaire de Monsieur ROUYEYRE qui dit : « Ce n'est pas le PIBAL qui a développé l'usage du vélo, c'est le VCub ». Mais Monsieur ROUYEYRE, petite erreur, c'est que les prêts de vélos de la Ville de Bordeaux ont démarré bien avant le VCub. Quand le VCub est arrivé, et ce n'est pas une critique pour VCub, il y avait déjà le Vélib' qui s'était développé à Paris. Lorsque le VCub est arrivé à Bordeaux, il y avait déjà les prêts de vélos qui ont permis une explosion assez extraordinaire de l'usage du vélo. Il ne faut pas se tromper dans les rôles - pardon pour Vincent FELTESSE, cela ne remet pas en cause ce qu'il a pu faire en tant que Président de la Communauté urbaine -, mais, en tout cas, le développement du vélo à Bordeaux, c'est nous et pas vous.

Autre chose Monsieur GUENRO, vous avez parfois des mots un peu durs. Me permettez-vous de parler de CITIZ, vous en êtes le responsable, je crois. CITIZ, c'est quoi aujourd'hui ? C'est 80 véhicules. Depuis plusieurs années, vous vous battez, et c'est tout à fait respectable, pour le développement de la voiture en partage, c'est bien cela ? Vous en êtes à 80 véhicules. Il y a 1 500 000 véhicules qui se déplacent dans cette Métropole. Vous n'avez pas, vous aussi, réussi de manière extraordinaire. Lorsque vous nous critiquez sur le vélo, c'est un peu l'hôpital qui se moque de la charité. Donc, essayez d'être un peu plus gentil avec nous. C'est vrai que, parfois, nous faisons des erreurs. Est-ce que le PIBAL est une erreur ? Non, je ne crois pas. C'était une réussite.

Par la suite, nous avons été confrontés à des problèmes techniques. Juste petite parenthèse. Quelqu'un a dit que le vélo n'était pas adapté, c'est vous Monsieur GUENRO. Mais s'il n'était pas adapté, pourquoi les Bordelais faisaient-ils la queue devant la Maison du vélo pour emprunter ce vélo ? Pourquoi, alors même qu'on a voulu récupérer les vélos, les Bordelais ne voulaient pas les rendre ? Vous avez même, je crois, une ou deux personnes qui ont encore gardé le vélo et qui ne veulent pas le rendre. Je vais vous dire le problème de fond dans le PIBAL, c'est le problème du principe de précaution. Vous avez 600 vélos, vous en avez 5 qui posent problème, et évidemment au niveau réglementaire, au niveau juridique, on en arrive à retirer l'ensemble des vélos. Alors, oui, cela n'a pas été une réussite extraordinaire peut-être au niveau de cette réalité d'aujourd'hui, mais, en tout cas, pendant plus d'un an, les Bordelais l'ont utilisé. Les Bordelais ont été bien contents de l'utiliser, et finalement, ils étaient tellement contents qu'ils ne voulaient pas le rendre. Donc, c'est plutôt une réussite à ce point-là, et je pense qu'il a participé avec d'autres politiques sur le vélo à la réussite de notre politique cyclable.

M. le MAIRE

Félicitation pour ce rappel un petit peu historique et pragmatique des choses. Je rajouterai d'ailleurs aussi un élément que l'on oublie trop souvent de rappeler, et c'est Anne WALRYCK qui me le rappelait l'autre jour, on est la ville qui a le secteur piéton le plus grand de France.

Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Monsieur le Maire, trois remarques, mais je voulais d'abord faire une remarque préalable à Michel DUCHÈNE que j'aime bien par ailleurs, comme il le sait. Je trouve que dans le Conseil municipal, on n'a pas trop à dire quelle est l'activité professionnelle des uns et des autres et de s'en servir comme... Non, je pense que c'est une règle qui est saine au sein du débat politique. On a chacun des activités professionnelles à côté ou pas d'ailleurs, mais peu importe.

Trois remarques sur la question du vélo.

Un, sur le PIBAL, je ne reviendrai pas dessus, je considère aussi que c'est un fiasco.

Deuxièmement, ce qui est sûr, c'est que la politique vélo au sein de Bordeaux et de la Métropole bordelaise, depuis des années, est un véritable succès. On l'a vu sur la progression de la fréquentation, du fait de la politique municipale, du fait de la politique de la Métropole, du fait aussi que nous avons une ville plate, pas très étendue et une météo assez idoine. Il faut aussi rendre à César ce qui est à César surtout quand César, c'est la météo.

Troisième point, peut-être le plus important, j'ai bien entendu ce que Monsieur DUCHÈNE a dit comme politique mise en place : les tournes-à-droite, le prêt de vélo gratuit, les VCub, les feux rouges. Ce qui est symptomatique, c'est que la question des infrastructures n'ait pas été mentionnée. Et c'est vrai que, jusqu'à maintenant, on a réussi à développer l'usage du vélo avec finalement assez peu d'infrastructures, de pistes cyclables dédiées. Et je pense que, dans les mois et années qui viennent, compte tenu du chevauchement piéton, trottinette, vélo, voiture, il va falloir que l'on fasse des choix. Ils ne seront pas aisés, on l'a bien vu, on reparlera du stationnement, mais qu'est-ce que l'on privilégie ? Parce que je pense que l'on est à une espèce de nœud gordien et la ville ne fonctionne plus de manière agréable. On est beaucoup à être cyclistes dans cette assemblée. Il y a quelques années, il y avait une forme de liberté, de quasi-ivresse, à faire du vélo. Maintenant, il y a du stress. On est 20 à 25 à chaque feu rouge. Les contresens cyclables, cela devient de plus en plus compliqué, et je pense que là, on est à un moment de bascule, et on doit s'interroger sur quelles sont les infrastructures lourdes et qu'est-ce que cela veut dire par rapport aux autres usages au sein de Bordeaux ou de la Métropole ?

M. le MAIRE

Ce qui veut dire que l'on peut s'interroger même avant mars 2020 du coup. Non, non, mais tant mieux. Sachant que sur les mobilités, il y a déjà des réflexions qui sont menées. Je partage votre analyse. Aujourd'hui, on en est à « Quel est le partage de la rue justement ? » entre le piéton, on parle trop peu du piéton... Moi le premier, il m'arrive de prendre des trottoirs à vélo, et je vois bien la ... (*brouhaha dans la salle*) si, je vois bien la difficulté...

Et je pense que l'on aura un débat plus approfondi quand on présentera la charte sur le *free floating*, mais je n'aime pas ce terme, les véhicules non motorisés ou électriques deux roues en libre accès. On aura ce débat sur les conflits d'usage et quelle est la pratique que l'on peut réserver à chacun. Et moi, je n'oublie pas le piéton. Je redonne un chiffre : la moyenne d'un utilisateur du tram ou du bus ou d'une utilisatrice à Bordeaux intra-muros, c'est pour faire quatre stations ou quatre arrêts. C'est la moyenne. Intra-muros. Moi, je le vois tous les matins, il y a des gens qui descendent à l'arrêt suivant. Ils montent avec moi, à l'arrêt que je prends, et ils descendent à l'arrêt suivant. Je suis persuadé que l'on a beaucoup à faire pour rappeler aux gens que la marche à pied, cela va plus vite, c'est bon pour la santé, et que cela peut se faire aussi de façon plutôt conviviale plutôt que d'utiliser toujours les transports en commun et cela libérerait de la place pour les autres.

Madame DELAUNAY.

MME DELAUNAY

Une phrase qui s'adresse à Michel DUCHÈNE. Michel DUCHÈNE, je ne veux pas vous entendre dire que Philippe STARCK a fait ce vélo parce qu'il aimait Bordeaux. Est-ce que vous vous rendez compte la pub que cela lui a faite ?

M. le MAIRE

Oh, il n'en avait pas besoin à l'époque !

MME DELAUNAY

Mais si, il en a besoin. La preuve, c'est qu'actuellement, il est quand même en très fort déclin.

M. ROBERT

C'était 2011 !

MME DELAUNAY

Et deuxième chose, moi, j'ai expérimenté, si j'ose dire, sa générosité parce qu'il m'avait promis en 2013 de dessiner, de designer un déambulateur qui soit sexy et que les personnes âgées n'aient pas honte d'utiliser.

M. FELTESSE

En fait, c'était le PIBAL, le déambulateur !

MME DELAUNAY

Non. Eh, oui, c'était le PIBAL. Mais en réalité, il attendait derrière beaucoup d'autres choses que je ne pouvais pas lui financer ou lui apporter. Donc, j'ai été extrêmement refroidie sur l'humanisme de Philippe STARCK.

M. le MAIRE

Merci. Quelques mots de clôture de Madame WALRYCK, que l'on va libérer après parce qu'elle est pressée.

MME WALRYCK

Je serai très brève parce que Michel DUCHÈNE a très, très bien répondu à la majeure partie des questions. J'étais quand même très, très étonnée de votre appréciation sur le PIBAL. Moi aussi, évidemment, je pense que cela a été largement un élément qui a contribué à donner encore plus d'appétences, encore plus d'envies aux Bordelaises et aux Bordelais de pratiquer le vélo. Comme le disait Michel et le chiffre exact, c'est qu'ils ont tellement aimé ce vélo qu'il y en a 49 qui ont préféré payer la caution plutôt que de rendre le vélo. Cela a été un vrai succès et non pas un fiasco.

Deuxièmement, je suis extrêmement étonnée sur le fond que vous puissiez critiquer comme cela tout ce qui peut être innovant, tout ce qui a pu être essayé. Je ne comprends pas ce type de raisonnement qui me paraît être particulièrement rétrograde. On ne réussit pas à tous les coups. C'est bien de tester et d'expérimenter. Et encore une fois, cela a été un levier de progression de l'usage du vélo dans la ville. Et je suis extrêmement étonnée, notamment de la part de Nicolas GUENRO.

Les questions qui ont été posées sur la mise au rebut, bien entendu, que nous avons une politique qui ne date pas d'hier, qui consiste à pouvoir donner tous les vélos qui sont mis au rebut parce qu'ils sont trop âgés, trop vieux, trop abîmés, etc., et que, depuis des années et des années, la meilleure preuve en est, à fin de l'année 2018, nous avons réformé 462 vélos de la Maison du vélo devenue la MAMA, la Maison des Mobilités Alternatives que nous avons donnés à différentes associations, qui vont de VéloCité, à Cycles & Manivelles, au Garage moderne, à Etu'Récup, à Récup'R, etc., Léon à Vélo, etc., et cela, on le fait depuis des années comme vous le savez. S'agissant de la mise au rebut du PIBAL, c'est un peu différent. Pour les raisons évoquées, le principe de précaution, il n'y a pas de réutilisation possible des cadres. Cela veut dire que le constructeur qui a confié la mise à rebut à une société extérieure doit nous donner le certificat de destruction, effectivement, de simplement cette partie-là. Tout le reste de PIBAL va être totalement recyclé, bien entendu, et nous avons demandé des garanties en la matière.

Et puis enfin, je dirais que par rapport aux questions qui ont été posées sur le vélo électrique, je rappelle qu'à ce jour, la demande ne se dément pas à la Maison du vélo, on en parlera une prochaine fois. La demande majeure porte sur des vélos classiques et sur des vélos à assistance électrique. Or, dans la transaction, justement, on va avoir encore 50 vélos électriques à assistance électrique supplémentaires. Sachez que nous avons commandé et que nous aurons cet été un peu plus de 250 vélos supplémentaires dont des vélos à assistance électrique, mais également des tricycles, des vélos cargo famille, des vélos cargo marchandise, des vélos pliants et des vélos également à la demande des associations pour les personnes en situation de handicap et pour les seniors dans le cadre de notre politique sénior.

Et puis, quant à Pierre HURMIC, je m'étonne des questions posées par un avocat puisque cette transaction relève d'un encadrement très réglementaire, bien entendu.

M. le MAIRE

Merci pour toutes ces précisions. Allez. On met aux voix. J'imagine que sont contre tous ceux qui se sont exprimés sur ma gauche. Les Verts. Très bien. Qui s'abstient ? Le FN, 2. Et qui est pour ? La majorité municipale. Merci.

On vous libère, Madame WALRYCK. Merci. Et Monsieur ROBERT peut reprendre la suite des choses.

MME MIGLIORE

Délégation de Monsieur Fabien ROBERT. Délibération 129 : « Saison culturelle Liberté ! Bordeaux 2019. Attribution de subventions. Mécénats. Demandes de subventions. Convention avec le Musée du Louvre pour l'exposition La Passion de la liberté. »

PROTOCOLE D'ACCORD

Marché pour la fourniture de vélo patinette « Pibal »

ENTRE :

1°) La Ville de Bordeaux, xxxxxxxx 33045 Bordeaux cedex,

Représentée par le maire, Monsieur _____, domicilié en cette qualité au siège de la ville xxxxxx 33045 Bordeaux cedex, dûment autorisé par délibération du conseil municipal en date du.....

2°) La Société PEUGEOT représentée par :

Représentée par Monsieur _____, agissant en qualité de XXXX de la Société PEUGEOT dont le siège social est xxxxxx, inscrite au SIREN sous le n° xxxxx

IL EST RAPPELE

Une convention de création a été signée le 12 février 2012 entre la Ville de Bordeaux et Philippe Starck afin que celui-ci fournisse à titre gracieux à la Ville des dessins d'intention non développés d'un « vélo de demain » spécifique à Bordeaux.

Par la suite, la Société Peugeot a signé le 27 septembre 2012 une convention avec Philippe Starck lui octroyant les droits exclusifs pour sa fabrication et distribution et la Ville lui a notifié le 7 février 2013 un marché négocié sans mise en concurrence pour la conception et la fourniture des Pibals.

Il a été acquis 580 Pibals au coût unitaire de 355 € HT. Ces vélos devaient être mis à disposition de la population de la métropole de Bordeaux sous forme de prêt.

Entre leur mise en service en juillet 2014 et août 2015, 9 Pibals ont été ramenés suite à rupture ou fissure du cadre.

Par courrier du 3 août 2015, la Société Peugeot a invité la Ville à récupérer l'ensemble des Pibals, par mesure de précaution, pour préserver la sécurité des utilisateurs afin qu'il puisse être procédé à une vérification approfondie de leur état. Les Pibals sont restés dans un premier temps dans le local de la Ville rue Giacomo Matteoti.

L'expertise réalisée à la demande de la Ville par l'Université de Bordeaux a confirmé une rupture au niveau des soudures sur les Pibals concernés et une usure prématurée de certaines pièces dont les jantes et câbles de rappel de freins.

Il n'a pu être mis en évidence ni de faute dans la fabrication des vélos ni de mauvais usage des vélos par leurs utilisateurs.

La Ville a demandé à la société Peugeot les solutions envisagées pour remettre en service les 531 Pibals, 49 ayant été mis hors service ou non restitués. Celle-ci a préconisé de refaire les cadres et réaliser une remise à niveau des vélos (freins, transmission) avec passage de nouveaux tests du fait que la norme EN14764 de 2013 avait été remplacée par la norme ISO 4210).

Une série de test d'homologation a été réalisée sur des préséries au second semestre 2016 et le reste de la flotte a été rapatrié en décembre 2016.

En avril 2017, la Société Peugeot a indiqué que le fait que le Pibal passe les tests ne garantissait pas l'absence de nouveaux dysfonctionnements. Elle préconisait une première période de mise en service sur seulement 100 vélos et la réalisation systématique d'une révision du vélo par un prestataire extérieur toutes les 6 semaines.

Devant ces contraintes incompatibles avec le prêt de vélo, les pibals s'avèrent inutilisables.

La Ville de Bordeaux et la Société Peugeot ont décidé de mettre un terme à leur différend dans l'esprit des circulaires du 7 septembre 2009 relative au recours à la transaction pour la prévention et le règlement des litiges portant sur l'exécution des contrats de la commande publique et du 6 avril 2011 relative au développement du recours à la transaction pour régler amiablement les conflits.

Après discussion et échanges, les parties sont arrivées à l'accord suivant :

Article 1 : Du fait de l'absence de responsabilité avérée de chacune des parties, la Société Peugeot livrera à la Ville une flotte de 50 vélos à assistance électrique (VAE), modèle premium de type Peugeot eC01 D9 **ou D10****, d'une valeur unitaire de 2 199€ TTC soit une valeur totale de 109 950 € TTC représentant environ la moitié du coût d'acquisition des 531 Pibals et garantis un an à compter de leur mise en service.

Article 2 : La Ville indemniserà la Société Peugeot du coût de rapatriement des vélos fin 2016 (**11 200€**) et de leur stockage (**1 939,80€**) pour un montant total de **13 139,80€** dans un délai global maximal de 30 jours à compter de la notification du présent protocole, sur le compte du groupement du titulaire.

Article 3 : La Ville indemniserà la Société Peugeot du coût de mise au rebus des Pibals par la société Revival – Derichebourg d'un montant de 2232,24 € sur présentation des factures correspondantes dans un délai global maximal de 30 jours à compter de la notification du présent protocole, sur le compte de la société.

Article 4 : En contrepartie, les parties abandonnent irrévocablement toute demande, réclamation ou contestation de quelque nature qu'elle soit, qu'elle ait été à ce jour formulée ou non, au titre de l'exécution du marché n° 12 155 U.

Article 5 : Moyennant son respect le protocole vaudra transaction au sens des articles 2044 et 2052 du Code civil.

Article 6 : Les parties se réservent la possibilité, en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations contenues dans le présent protocole, d'engager à son encontre, une action en responsabilité contractuelle sur le fondement du présent protocole.

Article 7 : Il est convenu de la compétence du tribunal administratif de Bordeaux pour tout différend relatif à l'interprétation et à l'exécution de la présente transaction.

Fait à Bordeaux, le

En 3 exemplaires originaux, un pour chaque partie.

Pour La Ville de Bordeaux,

Le Maire,

Pour la Société PEUGEOT

Le

M.....

