

DELEGATION DE Monsieur Jean-Louis DAVID

D-2017/318

Dépénalisation du stationnement payant. Barème tarifaire du paiement immédiat et du forfait de post stationnement (FPS). Autorisation.

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

Mesdames, Messieurs,

Le 1^{er} janvier prochain la réforme de dépénalisation et de décentralisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur. A cet effet, les articles 63 de la loi MAPTAM du 27/01/14 et 2333-87 du CGCT instituent le stationnement en véritable service public.

A ce titre, il appartient au maire de Bordeaux, détenteur des pouvoirs de police du stationnement, de prendre l'ensemble des mesures pour mettre en place ce nouveau dispositif destiné à mieux gérer le stationnement et favoriser les mobilités sur la commune.

Le nouveau cadre juridique instaure au 1^{er} janvier une redevance fixée librement par chaque collectivité compétente qui remplacera l'amende pénale à 17€ actuellement en vigueur sur tout le territoire national.

Cette redevance désignée « Forfait de Post Stationnement » (FPS) est due par tout automobiliste qui ne s'acquitte pas ou partiellement du paiement immédiat à l'horodateur ou par mobile.

Le montant de ce FPS doit être arrêté par le conseil municipal. Conformément à l'esprit de la loi, il est fortement recommandé que son montant soit dissuasif.

Toutefois, le nouveau cadre juridique prévoit que le montant du FPS ne peut être supérieur à la redevance due pour la durée maximale de stationnement autorisé, hors dispositif d'abonnement (résidents et professionnels), dans la zone concernée.

Il est donc aujourd'hui nécessaire de fixer un nouveau barème tarifaire de paiement immédiat qui vise à :

- Réduire la place de l'automobile dans l'hyper centre
- augmenter la rotation automobile en voirie et libérer l'espace public,
- favoriser le stationnement des riverains (résidents et professionnels),
- encourager fortement les déplacements vertueux pour l'environnement (déplacements piétons, vélos, véhicules d'auto-partage, en libre service, électriques...),
- orienter les automobilistes vers les parkings en ouvrage notamment pour les stationnements de plus de 2h00,
- diminuer la pollution et augmenter les bénéfices environnementaux,
- améliorer la mobilité sur la ville et plus généralement sur la Métropole.

Il vous est donc proposé de ne pas toucher à la structure tarifaire des 2 premières heures de stationnement (cf. tableau 1) mais d'en créer une 3^{ème} qui serait, afin d'être dissuasive, fortement valorisée (cf. tableau 2).

Le FPS dû par tout automobiliste qui ne s'acquitte pas spontanément de son stationnement sera donc de 35€ en secteur rouge et de 30€ en secteur vert ce qui situera la Ville dans la moyenne nationale des tarifs proposés. En cas de paiement spontané partiel, le montant déjà acquitté sera déduit du FPS dû.

Ce nouveau barème tarifaire n'impactera donc pas les automobilistes qui paient déjà aujourd'hui spontanément mais seulement ceux qui ne s'acquittent pas de leur stationnement en voirie. En effet, le montant du FPS sera beaucoup plus dissuasif que l'amende pénale actuelle à 17€ et devrait modifier sensiblement le comportement de ces derniers.

Les abonnements à tarifs préférentiels réservés aux résidents et professionnels ne seront pas réévalués et resteront très attractifs (cf. tableau 3).

Par ailleurs, la nouvelle loi de dépenalisation du stationnement instaure un dispositif de traitement du contentieux totalement différent de celui actuellement en place.

En effet, tout automobiliste pourra, pendant un mois après notification de son avis de paiement du FPS introduire un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) auprès de l'autorité ayant dressé cette redevance.

Si ce recours amiable est défavorable à l'automobiliste, ce dernier disposera alors de 30 jours pour introduire un recours contentieux cette fois auprès de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), juridiction administrative compétente pour traiter l'ensemble des recours FPS de second degré sur le territoire national.

Le traitement de ce dispositif du contentieux représentant une nouvelle charge, la Ville de Bordeaux a souhaité confier cette mission à un prestataire extérieur par l'intermédiaire d'un marché public à prestations.

La Ville profite de cette réforme pour revoir son organisation et confier ses activités notamment de surveillance à un prestataire extérieur ce qui lui permet de redéployer les agents de surveillance de la voie publique sur des activités qui ne peuvent être déléguées (surveillance du stationnement gênant et chargés de proximité).

Ce contrat qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier prochain comprendra également la gestion des bases abonnés résidents et professionnels du stationnement, la pose, la maintenance et la collecte des horodateurs ainsi que la surveillance des secteurs de stationnement payant en voirie.

Ce dispositif plus dissuasif vise donc à modifier sensiblement le comportement des automobilistes, à accroître les déplacements doux et à améliorer la mobilité sur la Ville et l'agglomération.

En conséquence, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire :

- à adopter le barème tarifaire du paiement immédiat et du forfait de post stationnement dans le cadre de la dépenalisation du stationnement payant, à compter du 1^{er} janvier 2018.

Tableau 1 :**TARIFS DE STATIONNEMENT JUSQU'AU 31 DECEMBRE 2017**

DUREE	SECTEUR ROUGE	SECTEUR VERT
30 mn (durée minimum)	1,30€	0,90€
1H00	2,50€	1,80€
1H15	3,20€	2,30€
1H30	3,90€	2,80€
1H45	4,70€	3,30€
2H00 (durée maximum)	5,00€	3,60€

Tableau 2 :**TARIFS DE STATIONNEMENT A
COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2018**

DUREE	SECTEUR ROUGE	SECTEUR VERT
30 mn (durée minimum)	1,30€	0,90€
1H00	2,50€	1,80€
1H15	3,20€	2,30€
1H30	3,90€	2,80€
1H45	4,70€	3,30€
2H00	5€	3,60€
2H15	10€	8€
2H30	15€	14€
2H45	25€	22€
3H00 (durée maximum)	35€	30€

Tableau 3 : TARIFS PRÉFÉRENTIELS DE STATIONNEMENT**RESIDENTS**

DUREE	SECTEURS ROUGE et VERT
24H	1€
1 semaine	6€
2 semaines	10€
1 mois	15€
3 mois	45€
6 mois	90€
1 an	165€

PROFESSIONNELS

DUREE	SECTEURS ROUGE et VERT
1 mois	30€
3 mois	90€

ADOPTE A LA MAJORITE

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

VOTE CONTRE DU GROUPE DU FRONT NATIONAL

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID ?

M. J-L. DAVID

Oui, mes Chers Collègues, Monsieur le Maire, le 1^{er} janvier 2018, la réforme de la dépenalisation et de la décentralisation du stationnement payant entrera en vigueur. À ce titre, il appartient au Conseil municipal, au Maire de Bordeaux, détenteur des pouvoirs de Police du stationnement, de prendre l'ensemble des mesures pour mettre en place ce nouveau dispositif destiné à mieux gérer le stationnement et favoriser les mobilités.

Le nouveau cadre juridique instaure une redevance fixée librement par chaque collectivité qui remplacera l'amende pénale à 17 euros actuellement en vigueur sur le territoire national. Cette redevance qui s'appellera désormais « Forfait de post-stationnement » est due par tout automobiliste qui ne s'acquitte pas ou partiellement du paiement immédiat à l'horodateur ou par mobile. Le montant de ce forfait doit être arrêté par le Conseil municipal. Conformément à l'esprit de la loi, il est fortement recommandé que son montant soit bien évidemment dissuasif. Il est aujourd'hui nécessaire de fixer un nouveau barème tarifaire de paiement immédiat qui vise un, à réduire la place de l'automobile dans l'hypercentre de Bordeaux, augmenter la rotation automobile en voirie et libérer l'espace public, favoriser le stationnement des riverains, encourager fortement les déplacements vertueux pour l'environnement - déplacements piétons, vélos, véhicules, d'auto-partage, libre-service - orienter les automobilistes vers les parkings en ouvrage, notamment pour les stationnements de plus de deux heures, diminuer la pollution, augmenter les bénéfices environnementaux et améliorer la mobilité sur la ville et plus largement sur la Métropole.

Il vous est proposé de ne pas toucher à la structure tarifaire des deux premières heures de stationnement, cf. le tableau n° 1 que vous avez d'ailleurs en annexe de la délibération, mais d'en créer un troisième qui serait afin d'être dissuasif, fortement valorisé : 35 euros très exactement.

Le forfait post-stationnement dû par tout automobiliste qui ne s'acquitterait pas spontanément de son stationnement sera donc de 35 euros en secteur rouge, c'est-à-dire globalement l'hyper centre-ville, et de 30 euros en secteur vert, ce qui situera la ville dans la moyenne nationale des tarifs proposés. Pour exemple, Paris a fixé son forfait à 50 euros, Lyon à 60, Strasbourg 40, Rennes 44, Montpellier 33, Toulouse 35, Nantes 35, Grenoble 35.

Ce nouveau barème tarifaire n'impactera pas les automobilistes qui paient déjà aujourd'hui spontanément, mais seulement ceux qui ne s'acquittent pas de leur stationnement en voirie. En effet, le montant du forfait sera beaucoup plus dissuasif que l'amende pénale actuelle fixée à 17 euros.

La Ville profite de cette réforme pour revoir son organisation et confier ses activités notamment de surveillance à un prestataire extérieur, ce qui lui permet de redéployer les agents de surveillance de la voie publique sur des activités qui ne peuvent être déléguées aujourd'hui, surveillance du stationnement gênant, notamment. Ce contrat entrera également en vigueur au 1^{er} janvier prochain.

Il vous est demandé, mes Chers Collègues, Monsieur le Maire, d'adopter le barème tarifaire du paiement et du forfait applicable à compter du 1^{er} janvier 2018.

M. LE MAIRE

Madame DELAUNAY ?

MME DELAUNAY

Deux aspects Monsieur le Maire qui nous feront nous abstenir sur cette délibération. Le premier est le risque très probable de privatisation de cette dépenalisation parce que cela peut être l'occasion d'une course à la rentabilité. Et deuxièmement, parce que sur le plan des principes, il est vrai que déjà la commercialisation de l'espace public qui, de haute tradition, appartient à tout le monde, d'où son nom, pose question. Elle pose cependant moins question si ce sont les services de l'État ou les services des collectivités qui s'occupent de cette « commercialisation », mais cela en est bien une.

Deuxièmement, ce nouveau régime est extrêmement pénalisant pour les Bordelais qui travaillent, ou pour les pas Bordelais d'ailleurs. Et nous savons tous que quand on entre dans une activité - là je parle de manière générale - nous ne savons pas toujours à quelle heure précise on pourra en sortir. Et très loyalement, on a pu prendre un stationnement pour deux heures et voir que l'on dépasse cet horaire, cela m'est arrivé très récemment pour le

jury d'une thèse et je ne me sentais pas très fautive. Y a-t-il un moyen par Internet de pouvoir prolonger son stationnement sans avoir à relever tout de suite de la pénalité ?

Dernier point et c'est celui qui est pour moi le plus important, c'est pour les personnes qui travaillent, mais avec de petits moyens. Vous avez permis et je vous en remercie, à ma demande que les aides à domicile puissent bénéficier...

M. BRUGÈRE

À ma demande à moi !

MME DELAUNAY

Non, non, les conseils de Communauté urbaine en témoignent... puissent bénéficier... mais c'est sans importance, Cher Nicolas, ça montre notre union sur les problèmes vis-à-vis des âgées et je m'en réjouis, mais ce n'est pas le sujet.

Premièrement, vous avez permis que ceux-ci puissent bénéficier d'un abonnement, mais seulement si l'organisation qui les gère a son centre social à Bordeaux. Et ce n'est généralement pas le cas parce que ces structures sont des grandes structures bien souvent et donc ne sont pas domiciliées forcément à Bordeaux.

Le deuxième point est qu'il y a aussi des travailleurs qui, pourtant peuvent être identifiés, qui ne bénéficient de rien. Ce sont les femmes de ménage qui, pour autant, pourraient l'être par le biais de la FEPEM, la Fédération des Employés... je ne trouve pas la formule exacte, mais des individus, enfin à titre personnel et employeurs. Et ceci pourrait déjà nous donner le nom des personnes qui s'occupent du ménage des particuliers, des particuliers employeurs, j'arrive au terme, et qui ne bénéficient d'absolument aucune facilité.

Enfin, cela pénalise aussi, vous le savez bien, les familles. J'ai l'exemple très concret d'une personne qui va voir ses vieux parents régulièrement, qui sont dans une situation difficile, mais ça peut être le cas d'un enfant, je ne me polarise pas sur les séniors. Et les dépassements d'horaires sont quelque chose de totalement compréhensif.

Je crois qu'il faut avoir d'une part un dispositif de recours important pour pouvoir faire que cette sanction ne s'abatte pas sur des gens qui font tout leur possible pour quelqu'un, pour une aide, et regarder cela parce que 37 euros, ça devient dans un modeste budget une très très lourde pénalité et je pense que nous devons y regarder à deux fois avant d'approuver cette disposition. Je vous remercie.

M. LE MAIRE

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, nous allons voter pour cette délibération dans quelques instants. Nous considérons qu'elle a un certain nombre d'aspects désagréables pour certaines catégories d'usagers de la chaussée urbaine, mais que, globalement, elle comporte plus d'avantages que d'inconvénients. Je veux d'abord rappeler que le but de ce nouveau cadre juridique qui nous offre, aujourd'hui, les possibilités que vous nous demandez d'adopter est aussi de permettre de réduire la place de l'automobile dans l'hypercentre, d'augmenter la rotation automobile en voirie et de libérer l'espace public, mais aussi de favoriser le stationnement des riverains et d'encourager fortement les déplacements vertueux pour l'environnement.

Tout ça est à prendre en considération au moment d'adopter ou de ne pas adopter la précédente délibération. Et je voudrais ici rappeler également, ce sont des chiffres qui sont importants à intégrer, c'est qu'il y a environ entre 30 et 35 % des automobilistes, à peine entre 30 et 35 % d'automobilistes qui actuellement paient spontanément leur stationnement. Et il faut savoir aussi que le taux de recouvrement des infractions atteint à peine 50 % des amendes, c'est-à-dire qu'actuellement le stationnement sur voirie à Bordeaux, comme ailleurs, est totalement sous-alimenté par rapport à ce qu'il devrait rapporter à la collectivité. Et je veux également noter le fait qu'à titre d'exemple, la Ville de Madrid qui a adopté la dépénalisation du stationnement, a vu son taux de paiement spontané du stationnement sur voirie augmenter de pratiquement 70 %. Tout ça indépendamment des aspects comptables et financiers que cela représente pour la Ville, des aspects environnementaux auxquels je viens de faire allusion, tout cela oriente cette délibération vers ce qu'il nous semble être relativement positif.

J'ajouterai que pour beaucoup, la réforme arrive à un moment où les technologies numériques permettent la gestion intelligente du stationnement et ces technologies sont désormais matures et d'ailleurs opérationnelles chez nos

voisins européens, comme la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Espagne, c'est pour ça que je citais l'expérience madrilène, il y a quelques instants.

Des technologies basées sur des réseaux de capteurs et terminaux connectés permettent, par exemple, de détecter la présence de véhicules sur des places équipées, de localiser des places de stationnement libres, de contrôler à distance les stationnements gênants ou dangereux. Tout cela est quand même, à mon sens, tout à fait positif pour la gestion future des stationnements sur voirie à Bordeaux.

J'ajouterai également pour finir de convaincre Madame DELAUNAY que ce type de politique permet de rendre la rotation des véhicules sur des places de stationnement beaucoup plus rapide et permettre et faire en sorte que les automobilistes tourneront beaucoup moins longtemps pour trouver une place en ville. Il faut savoir que cet argument-là n'est pas négligeable. Dans des grandes villes comme Bordeaux, 20 % des voitures en circulation sont à la recherche d'une place de stationnement. Tout ce qui pourra favoriser la quête rapide et la solution rapide d'une place de stationnement, à mon avis, va dans le bon sens et permet aussi, permettez-moi de le noter, de lutter contre la pollution atmosphérique qui est représentée par ces 20 % de véhicules qui sont actuellement à la recherche d'une place de stationnement.

Enfin, dernier point, vous le dites et vous avez raison, c'est qu'au-delà de deux heures, ce sera rentable pour les parkings souterrains privés et publics, ça sera tous bénéfiques pour les organismes qui gèrent les parkings privés quand c'est des parkings privés. Je pense que cela peut être l'occasion aussi pour la Ville ou pour la Métropole d'être beaucoup plus présente dans la politique de tarification et dans l'harmonisation des tarifs qui sont pratiqués dans l'ensemble des parkings hors voirie sur Bordeaux et sur la Métropole.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous voterons cette délibération.

M. LE MAIRE

Merci. Monsieur GUENRO.

M. GUENRO

Oui Monsieur le Maire, Chers Collègues, quelques mots concernant ce forfait de post-stationnement aussi bien en termes d'objectifs que de mise en œuvre. Je partage la plupart des objectifs poursuivis, à commencer par la volonté d'orienter les automobilistes vers les parkings en ouvrage au-delà de deux heures ou encore la libération de l'espace public. Si l'on veut augmenter la vitesse commerciale du réseau de bus et développer les modes actifs que sont la marche et le vélo, il n'y a pas beaucoup d'autres solutions que de récupérer de l'espace public dédié à la voiture pour en faire des pistes cyclables ou encore des couloirs pour TCSP.

Rappelons que plus de la moitié de l'espace public, plus de la moitié en ville est réservé soit à la circulation automobile, soit aux parkings. Poursuivre des objectifs de réduction de cette emprise est une bonne chose à la fois sur le plan climatique, mais aussi pour notre santé puisque 40 % des trajets quotidiens effectués en voiture concernent des trajets de moins de 2 km sur lesquels la marche et le vélo doivent évidemment être prioritaires.

Dans ce contexte, le forfait post-stationnement retenu doit avoir un effet dissuasif pour inciter les automobilistes restant plus de deux heures à regagner un parking public. Si j'ai bien compris le mode de calcul, ce forfait post-stationnement à 30 ou à 35 euros est dû par tranche de trois heures, ce qui veut dire que quelqu'un stationnant de 9 heures à 19 heures dans Bordeaux est potentiellement redevable d'un FPS de l'ordre de 105 euros à comparer à une journée de stationnement dans un parc de la ville qui revient à peu près à 19 euros.

De ce point de vue là, sur le côté dissuasif, je n'ai pas d'objection principale à faire. Néanmoins, le problème de la dissuasion quand elle touche tout le monde de manière indifférenciée, c'est qu'elle peut être extrêmement pénalisante pour des catégories de population. Je ne veux pas reprendre ce que Michèle DELAUNAY a dit, mais quand vous êtes salarié d'une société de services à domicile basée en dehors de Bordeaux et que vous avez 50 km à faire dans votre journée, forcément en voiture en allant de Bordeaux à Pessac en passant par Cenon, vous êtes impacté de manière très significative dans votre activité.

Autre sujet important, celui du choix du délégataire. Pourquoi ce choix ? On n'a, en effet, aucun élément financier ni organisationnel nous expliquant pourquoi on a fait appel à un prestataire et pourquoi la même prestation ne pouvait pas être réalisée en interne. Est-ce que vous pouvez nous éclairer sur ce sujet ?

Dernier point que je souhaitais aborder concernant le stationnement, c'est la situation de nos rues, celles à échoppes notamment, entre 19 heures le soir et 9 heures le matin, c'est-à-dire hors période de surveillance du stationnement. Aujourd'hui la situation est simple dans les rues à échoppes, les trottoirs sont entièrement remplis de voitures avec une situation assez cruelle pour les personnes à mobilité réduite, à la fois les familles avec poussette ou les

personnes en fauteuil, c'est que ces publics-là sont officiellement *persona non grata* sur tous les trottoirs des rues à échoppes de nos villes de 19 heures à 9 heures du matin. Et j'avoue ne pas bien comprendre quelle est la position de la ville par rapport à ça. Est-ce qu'il y a un droit de fait de stationner sur les trottoirs après 19 heures en raison de l'absence de solutions alternatives ? Quelles solutions sont envisagées pour permettre à la fois la cohabitation des poussettes, des voitures et des fauteuils dans nos rues à échoppes le soir et le matin ? Je n'ai pas eu de réponse par rapport à ça en Commission.

Pour conclure, si nous partageons les objectifs poursuivis par ce forfait post-stationnement, nous considérons insuffisante la prise en compte de la mobilité contrainte professionnelle, les services à la personne, et pour nous, il y a quelque chose qui relève de l'opacité sur la partie « Recours à prestataire extérieur », ce qui explique notre abstention.

M. LE MAIRE

Madame BOUILHET.

MME BOUILHET

Oui Monsieur le Maire, Chers Collègues, disons le tout net, mes Chers Collègues, sous un habillage vertueux et pétri de bien-pensance, cette délibération est motivée par trois principes. L'automobile est l'ennemi public n°1, il faut davantage de recettes fiscales pour la ville, il faut grassement rémunérer les sociétés privées sur le dos des contribuables. Vous indiquez vous-mêmes vouloir réduire la place de l'automobile dans l'hypercentre. Résultat, Bordeaux est sur le podium des villes les plus embouteillées de France et la situation ne fera qu'empirer vu vos projets. L'amende pour non-paiement de stationnement initialement de 17 euros habilement rebaptisée FPS augmente de 100%. Nous constatons plusieurs conséquences. La rupture de l'égalité des citoyens devant la loi puisque le montant de la FPS est décidé par chaque municipalité. Le risque réel d'un montant délirant de la FPS, nous avons déjà l'exemple de Madrid où l'amende est à 90 euros. Un dispositif de traitement du contentieux totalement différent de celui actuellement en place. Et confier les activités notamment de surveillance à un prestataire extérieur.

Pour résumer, on peut augmenter sans limites le racket des automobilistes et le produit des amendes de police sera partagé entre les collectivités territoriales et les sociétés privées. Vu ce que l'on constate déjà partout où les services de fourrière sont confiés aux sociétés privées, on ne peut que s'attendre à des dérives. Les sociétés privées chargées de la surveillance et du contentieux chercheront à faire un maximum de bénéfices.

J'ajouterai que je partage la même inquiétude que Madame DELAUNAY sur un tarif prohibitif pour des gens modestes. En conséquence, nous voterons contre cette délibération.

M. LE MAIRE

Madame DELAUNAY.

MME DELAUNAY

Un point supplémentaire que je n'ai pas signalé tout à l'heure et qu'a évoqué pas totalement, mais en partie, Nicolas GUENRO, c'est la place maintenant de grosses motos sur nos trottoirs qui ne sont pas là seulement le soir, mais qui se servent des trottoirs comme stationnement habituel parce qu'ils ne le paient pas.

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Oui, Monsieur le Maire, quelques réponses rapides. Pour dire à Madame DELAUNAY que nous ne commercialisons pas le domaine public, on l'organise tout simplement et on le fait avec les moyens qui nous sont donnés aujourd'hui. Une petite rectification, les personnels de services à qui nous avons octroyé la possibilité d'utiliser l'abonnement peuvent le faire tous, même s'ils n'ont pas leur siège social à Bordeaux à condition d'être agréés par le Conseil départemental qui, lui, donne l'agrément à ces entreprises de services. C'est important de ne pas rester sur l'information précédente parce qu'elle n'est pas exacte.

Sur le personnel de ménage, sur lequel les uns et les autres ont appelé l'attention du Maire à plusieurs occasions, nous avons cherché à trouver un système et nous avons regardé dans les autres villes de France comment ça se passait et nous ne l'avons pas trouvé. L'Observatoire du stationnement qui a été créé conjointement à la Métropole avec la Ville de Bordeaux et que j'anime avec Christophe DUPRAT, s'est saisi de ce dossier sans, pour l'instant, avoir trouvé la moindre réponse. Il en va de même sur un certain nombre de sujets particuliers que nous remettons d'actualité au fur et à mesure que nous organisons le stationnement sur voirie.

Sur ce qu'a dit Monsieur GUENRO tout à l'heure, la réponse sur l'externalisation, elle est un peu dans les propos de Pierre HURMIC tout à l'heure : 35 % des espaces de voirie sont surveillés aujourd'hui par les ASVP et pas plus parce que nous n'avons pas les moyens de faire plus, et 50% sont recouverts, ce qui n'est pas un score extraordinaire.

Je voulais redire aussi qu'à cette occasion, nous avons lancé la semaine dernière ce que l'on appelle « le macaron partagé », c'est-à-dire qui permet, c'est pour répondre aux inquiétudes de Madame DELAUNAY aussi là-dessus, qui permet à chaque abonné d'identifier quatre véhicules et de pouvoir choisir le véhicule qu'il va utiliser dans la semaine ou dans la journée. Ça répond en partie à un certain nombre de difficultés.

Voilà ce que je voulais donner comme réponse aux uns et aux autres sur cette mesure qui est, je le rappelle et vous l'avez bien dit, de nature à organiser le stationnement et l'espace public en ville et non pas à le commercialiser.

M. LE MAIRE

Madame JAMET.

MME JAMET

Oui, juste pour revenir un peu aussi sur l'intervention de Nicolas GUENRO et la non-réponse de Jean-Louis DAVID sur la problématique des trottoirs et du stationnement sur les trottoirs, qui est généralement à cheval sur une bande cyclable ou sur une piste cyclable en plus, donc ça pose des problèmes aux cyclistes.

M. J-L. DAVID

La nuit ou le jour ?

MME JAMET

Vous n'avez pas répondu.

M. LE MAIRE

Parce qu'il n'y a pas de réponse, Chère Madame, sauf dans la vertu qui vous caractérise. Il y a des quartiers d'échoppes où je le sais bien, la nuit, les trottoirs sont envahis par les voitures. Nous avons, pendant toute une période, développé une politique de pose systématique de potelets ou de croix de Saint-André, je ne sais plus comment on les appelle, pour dissuader l'utilisation des trottoirs et nous avons ainsi reconquis beaucoup d'espaces. Il y a des moments où il ne faut pas non plus tomber dans l'excès de répression et si je commence à réprimer toutes les voitures la nuit qui sont sur les trottoirs, alors là, on aura la révolution dans Bordeaux.

MME JAMET

Par contre, on fait des opérations coup de poing pour sensibiliser des cyclistes au respect du règlement. C'est une bonne chose...

M. LE MAIRE

Les cyclistes, ils ont beaucoup à faire, laissez-moi vous dire...

MME JAMET

Et c'est pour ça que ce serait bien de faire des opérations coup de poing pour les automobilistes qui sont en mauvais stationnement et qui mettent en danger les autres usagers.

M. LE MAIRE

Vous permettez s'il vous plaît ? Maintenant, vous n'avez plus la parole. Les cyclistes, ils n'ont rien à dire dans la matière parce que je ne vois pas en quoi ils pourraient circuler sur les trottoirs à la place des voitures. Ce n'est pas le problème.

MME JAMET

Je ne vous dis pas que les cyclistes sont sur les trottoirs, je vous dis que la voiture...

M. LE MAIRE

Sachons raison garder, vous souhaitez une réponse sur cette question, je vous la donne. On fera ça avec tact et mesure comme les médecins savent faire, non ? Ce n'est pas, je crois, une de leurs pratiques.

Pour le reste, moi, je ne cherche pas à évincer totalement la voiture du centre-ville, évidemment non. On voit bien que le report modal qui est très important à Bordeaux sur les transports en commun et sur les vélos, n'a pas fait disparaître la voiture et qu'elle continuera à représenter, je ne veux pas donner de pourcentages définitifs, mais de l'ordre de la moitié des moyens de transport dans la ville. Cela dit, il faut essayer de limiter son accès au centre-ville pour des raisons à la fois de trafic, des raisons de pollution, des raisons d'aménité de la ville, c'est ce que nous essayons de faire par une politique à petits pas.

Je serais très intéressé un jour d'avoir une explication précise de la politique du Front National en matière de stationnement parce que s'il y a bien un domaine où votre démagogie n'a pas de limite, c'est bien celui-là. Pour vous c'est très simple, il faut que tout titulaire de voiture dans Bordeaux - et même lorsqu'il y a deux ou trois voitures par logement - puisse trouver un logement gratuit sur la chaussée devant chez lui. Eh bien, ça, ça ne marche pas et je crois que les gens ne vous croiront pas. Ça ne marche pas.

Nous essayons d'agir par tous les moyens pour fluidifier un peu les choses. Je crois beaucoup au plan de déplacement d'entreprise et au plan de déplacement d'administration pour inciter les salariés - alors je reviens au stationnement dans la journée - à utiliser d'autres moyens que la voiture individuelle pour venir travailler en ville. Je prends deux exemples. Le CHU qui a développé... on a encore signé une convention à ce sujet sur le plan de déplacement d'entreprise. Plus gros employeur de salariés de la Métropole et au-delà, 14 000 salariés. Le pourcentage de salariés du CHU qui viennent en voiture, je parle sous le contrôle de Nicolas BRUGÈRE qui siège avec moi au Conseil de surveillance, est passé de 61 à 50%. C'est spectaculaire et c'est cette politique-là qu'il faut conduire.

La Caisse d'Épargne qui vient de s'installer sur Saint Jean Belcier a de même développé une politique d'incitation à ses salariés pour qu'ils utilisent d'autres moyens que la voiture personnelle. Là, je n'ai pas les chiffres, mais c'est aussi spectaculaire de voir par rapport à leur implantation dans l'hyper-centre comment les choses se sont modifiées. Il faut continuer à aller dans ce sens.

Sur l'encombrement sur les trottoirs, je vous ai répondu.

Sur les grosses motos ou les moins grosses d'ailleurs, nous avons un problème. Nous avons un vrai problème. Ce mode de transport est en cours d'explosion à Paris, on le voit, dans toutes les villes, chez nous aussi. Et là, il y a une grosse difficulté. Quelles sont les solutions ? Une forme de tolérance sur certains espaces. Le trottoir de la Cité municipale est devenu un important parking à motos ou à Vespa. Il va falloir que nous reconvertissons des places de stationnement pour voitures en places de stationnement pour grosses motos avec des arceaux adaptés et paiement naturellement du stationnement payant.

C'est une politique très difficile parce que ça consiste à diminuer le nombre de places pour le stationnement payant. Mais enfin, on est confronté à cette difficulté. De même que sur les vélos, il faut que nous ayons une politique beaucoup plus ambitieuse de développement des parkings à vélos, y compris dans les grands pôles de regroupement. J'ai fait cette remarque tout récemment à propos de la gare. Autour de la nouvelle gare, on a prévu 750 places de parking de vélos. À Strasbourg, il y en a 1 500. Ne parlons pas de Copenhague où il y en a 10 000, je crois. Là aussi,

il faut que nous développiions tous les moyens pour qu'on puisse se déplacer confortablement - il ne s'agit pas que ce soit une punition - confortablement, autrement qu'en prenant sa voiture individuelle. J'ajoute le covoiturage bien sûr et toutes autres sortes d'incitations de ce type.

Voilà un peu ce que nous essayons de faire. Si vous connaissez une seule ville, grande, en France, une seule grande ville en Europe où on peut stationner facilement, gratuitement, devant le commerce où on va, devant le bureau où on va travailler, ou devant son domicile, je suis preneur, je m'y déplace immédiatement avec vous pour m'en inspirer. Ça n'existe pas en fait.

Je mets aux voix cette délibération. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

MME JARTY-ROY

Délibération 319 : « Bordeaux rue Lucien Faure - Réalisation des travaux d'éclairage public - 2ème phase »

D-2017/319

Bordeaux rue Lucien Faure - Réalisation des travaux d'éclairage public - 2ème phase - Convention- Décision - Autorisation

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

Mesdames, Messieurs,

La requalification en boulevard urbain de la rue Lucien Faure, entre le cours du Raccordement et la place de Latule, nécessite la mise en œuvre d'un aménagement complet de l'espace public incluant l'éclairage public.

Dans un souci de cohérence, mais aussi pour coordonner les interventions, optimiser les investissements publics et limiter la gêne des riverains ou des usagers, Bordeaux Métropole assure la réalisation de l'ensemble des équipements qui constituent l'aménagement complet de la voie, et notamment les ouvrages d'éclairage public, de compétence communale.

Dans ce contexte, Bordeaux Métropole, responsable de l'aménagement des espaces publics et plus particulièrement des espaces viaires, a été sollicitée par la commune de Bordeaux pour participer à la réalisation des ouvrages d'éclairage public de la rue Lucien Faure 2ème phase

Les travaux d'éclairage public consistent à créer un nouveau réseau et mettre en œuvre des ensembles d'éclairage : candélabres et luminaires.

Les travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre de Bordeaux Métropole

La présente convention a pour objet d'arrêter les modalités techniques et financières de la réalisation d'ouvrages de compétence communale par Bordeaux Métropole.

Conformément à l'article 2, Bordeaux Métropole fera l'avance du coût des travaux à mettre en œuvre pour la réalisation de l'opération évaluée à 452 000 € TTC avant appel d'offre.

Cette somme est à la charge de la commune, déduction faite d'un fond de concours forfaitaire calculé sur le nombre de candélabres figurant au projet, par application du barème établi à l'article 1 du chapitre 2 de la convention.

Le montant du fond de concours sera de 89 029.24 € TTC.

La commune sera redevable envers Bordeaux Métropole de 362 970.76 € TTC.

Ce montant pourra être ajusté au vu du coût réel des travaux dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général.

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

Le Conseil municipal,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.5215.26 modifié par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004,

VU l'article 2 II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'ouvrage privée, modifié par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004,

VU la délibération cadre n° 2005-0353 du Conseil de Communauté en date du 27 mai 2005,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE pour effectuer la mise en œuvre d'un aménagement complet de l'espace public incluant l'éclairage public,

DECIDE

Article 1 : d'approuver la convention de partenariat entre la Commune de Bordeaux et Bordeaux Métropole,

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Maire à signer la convention dont le projet est ci-annexé,

Article 3 : de décider du versement de 362 970.76 € TTC à Bordeaux Métropole dans le cadre des travaux d'éclairage public,

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Maire à signer toutes les pièces nécessaires.

Fait et délibéré au siège de la Mairie de Bordeaux le

ADOpte A L'UNANIMITE

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID ?

M. J-L DAVID

Oui, pas de commentaires particuliers. Tout est dans la délibération. Il s'agit de l'aménagement des travaux d'éclairage public de la Rue Lucien Faure.

M. LE MAIRE

Des questions ? Des oppositions ? Des abstentions ?

MME JARTY-ROY

Délibération 320 : « Fonds d'investissement des quartiers 2017. Quartier Caudéran »

**MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES
DE REALISATION D'OUVRAGES
DE COMPETENCE COMMUNALE
PAR BORDEAUX METROPOLE
RUE LUCIEN FAURE - 2^{ème} phase**

Entre les soussignés :

- La COMMUNE de bordeaux, représentée par Monsieur Jean-Louis DAVID, adjoint au Maire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération n° en date du .

ci-après dénommée « la Commune »

d'une part,

- BORDEAUX METROPOLE, représentée par Monsieur Alain Juppé, Président, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération n° en date du

ci-après dénommée «Bordeaux Métropole»

d'autre part,

PREAMBULE

Bien que des éléments constitutifs de l'éclairage public soient considérés comme des accessoires du domaine public routier, le législateur a exclu du champ de la compétence "voirie" transférée aux métropoles ces équipements, lesquels demeurent donc de compétence municipale.

Pourtant, il s'avère nécessaire, dans un souci de cohérence mais aussi pour coordonner les interventions, optimiser les investissements publics et limiter la gêne des riverains ou des usagers, que Bordeaux Métropole assure la mise en œuvre de l'ensemble des équipements qui constituent l'aménagement complet de la voie.

Dans ce contexte, Bordeaux Métropole, responsable de l'aménagement des espaces publics et plus particulièrement des espaces viaires, a été sollicitée par la Commune de Bordeaux pour réaliser les ouvrages d'éclairage public. L'intervention technique de la Métropole s'effectuera dans le cadre de l'article 2 II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'ouvrage privée (dite loi MOP), modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004.

L'intervention financière de Bordeaux Métropole s'effectuera par le versement d'un fonds de concours au sens de l'article L.5215.26 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

CHAPITRE 1 - INTERVENTION TECHNIQUE DE BORDEAUX METROPOLE

ARTICLE 1 – PRINCIPE

Dans le cadre des dispositions de l'article 2 II de la loi MOP, Bordeaux Métropole est sollicitée par la Commune de Bordeaux pour assurer la maîtrise d'ouvrage unique de la création de l'éclairage public de la rue Lucien Faure entre le cours du Raccordement et la place de Latule, pour poursuivre l'aménagement déjà réalisé du quai de Bacalan jusqu'au cours du Raccordement.

ARTICLE 2 – PROGRAMME ET ESTIMATION PREVISIONNELLE

2-1 – Programme du projet.

Dans le cadre du projet d'éclairage public validé par la commune de Bordeaux, la réalisation du réseau prévu comprend, comme dans la 1^{ère} phase faisant l'objet de la première convention :

- La fourniture et la mise en place des gaines et câbles,
- La confection des socles des candélabres,
- Le câblage général de l'installation avec la reprise du gainage, le raccordement sur le réseau existant et la dépose du réseau abandonné,
- La fourniture et la pose des candélabres qui se répartissent comme suit :
 - 34 candélabres : hauteur 8,50 m à 2 luminaires ($8\text{ m} < h \leq 10\text{ m}$)
 - 8 candélabres : hauteur 4 m à 1 luminaire ($4\text{ m} \leq h \leq 8\text{ m}$)
 - 2 grands mâts d'éclairage : hauteur 15 m ($h > 10\text{ m}$) à 4 ou 5 luminaires

2-2 – Estimation prévisionnelle du projet.

L'évaluation du coût des travaux d'éclairage public est de 452.000 € T.T.C, calculée sur la base des travaux définis dans le programme ci-dessus.

ARTICLE 3– CONTENU DE LA MISSION DE BORDEAUX METROPOLE

La mission de Bordeaux Métropole porte sur les éléments suivants :

1. Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera réalisé ;
2. Elaboration des études ;
3. Etablissement des avant-projets qui devront être approuvés par la commune ;
4. Signature et gestion des marchés de travaux et fournitures, versement de la rémunération des entreprises et fournisseurs ;
5. Notification à la commune du coût prévisionnel des travaux d'éclairage public tel qu'il ressort du marché attribué ;
6. Direction, contrôle et réception des travaux ;
7. Gestion financière et comptable de l'opération ;
8. Gestion administrative ;
9. Actions en justice ;

et d'une manière générale, tous actes nécessaires à l'exercice de ces missions.

ARTICLE 4 – REGLES DE PASSATION DES CONTRATS

En application de l'article L.5211-56 du CGCT et pour les besoins de l'opération, Bordeaux Métropole propose à la commune qui l'accepte, d'utiliser les marchés qu'elle a passés avec toutes les conséquences de droit.

La commune ne pourra faire ses observations qu'à Bordeaux Métropole et en aucun cas aux titulaires des contrats passés par celle-ci.

ARTICLE 5 – REMISE DES OUVRAGES

Après réception des travaux notifiée aux entreprises et à condition que Bordeaux Métropole ait assuré toutes les obligations qui lui incombent pour permettre une mise en service immédiate des ouvrages (remise des plans de récolement après exécution, DIUO, certificat de conformité des installations ...), ces derniers sont remis en pleine propriété à la commune.

A cette occasion il sera établi un procès verbal contradictoire de remise en gestion de ces ouvrages.

Quitus est alors donné à Bordeaux Métropole de sa mission.

CHAPITRE 2 – INTERVENTION FINANCIERE DE BORDEAUX METROPOLE

ARTICLE 1 – PARTICIPATION FINANCIERE

Dans le cas de la création ou de la requalification d'une voie, lorsque la commune décide de réaliser ou de restructurer des équipements en coordination avec le projet métropolitain, Bordeaux Métropole préfinancera leur mise en place.

Bordeaux Métropole procédera à la mise en place des gaines, massifs de fondation, câbles de l'éclairage public, passage des câbles et branchements (tranchée, démolition de la partie dure, gaine Ø 75, câblote Ø 25, grillage avertisseur, sable de protection), socles et candélabres qui seront à la charge de la commune, déduction faite d'un fonds de concours forfaitaire calculé sur le nombre de candélabres ou consoles figurant au projet suivant le barème 2016 ci-après :

- 1.820,02 € T.T.C par candélabre $4\text{ m} \leq h \leq 8\text{ m}$,
- 2.047,52 € T.T.C par candélabre $8\text{ m} < h \leq 10\text{ m}$,
- 2.426,70 € T.T.C par candélabre $> 10\text{ m}$,
(la hauteur « h » du candélabre étant celle du point lumineux le plus haut)
- 1.463,59 € T.T.C par console sur façade ou sur poteau supportant d'autres réseaux (téléphone, alimentation électrique).

Ces montants ont été obtenus par application de la formule :

$$F_n = F_o \left(\frac{I_n}{I_o} \right)$$

F_o = Forfait pris en compte en 2005
 I_o = TP12 valeur indice de référence au 01/01/2005
 I_n = TP12 valeur dernier indice connu au 1^{er} janvier de l'année 2016

Ces forfaits sont actualisés, une fois l'an au 1^{er} janvier de chaque année, sur la base du dernier indice TP12 publié à cette date.

La base annuelle du forfait pris en compte pour le calcul du fonds de concours est déterminée par la date de commencement des travaux d'éclairage public figurant dans l'ordre de service de commencement des travaux d'éclairage public.

Conformément aux dispositions de l'article L.5215-26 du CGCT et au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées, le montant du fonds de concours pourra être ajusté car il ne peut excéder la part du financement assurée, hors subventions, par la commune.

Le montant à la charge de la commune pourra varier du fait du coût réel des travaux dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général.

Lorsque la commune procède à l'enfouissement des réseaux, autres que celui d'éclairage public, préalablement à l'intervention métropolitaine, elle doit le faire en s'assurant de la compatibilité de la position de ses ouvrages avec ceux du projet de voirie et prend en charge le coût de l'opération.

L'éclairage public provisoire phase chantier est à la charge financière de la commune.

ARTICLE 2 – FINANCEMENT

Bordeaux Métropole fera l'avance du coût des travaux à mettre en œuvre pour la réalisation de l'opération évaluée (avant appel d'offres) à 452.000 € T.T.C.

Bordeaux Métropole mettra en recouvrement auprès de la commune les sommes qu'elle a acquittées, déduction faite du fonds de concours forfaitaire de 89.029,24 € TTC.

Cette somme correspond au calcul suivant :

- | | |
|---|-------------------|
| - 34 candélabres : hauteur 8,50 m à 2 luminaires (8 m < h ≤ 10 m) | 69.615,68 € T.T.C |
| - 8 candélabres : hauteur 4 m à 1 luminaire (4 m ≤ h ≤ 8 m) | 14.560,16 € T.T.C |
| - 2 grands mâts d'éclairage : hauteur 15 m (h > 10 m) à 4 ou 5 luminaires | 4.853,40 € T.T.C |

La commune sera redevable envers la Métropole de 362.970,76 € TTC (soit 452.000 € T.T.C – 89.029,24 € T.T.C).

Le montant à la charge de la commune pourra varier du fait du coût réel des travaux dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général

La commune aura été informée préalablement du coût prévisionnel de ces travaux, conformément au point 5 de l'article 3 du chapitre I ci-dessus.

Par ailleurs, le montant à la charge de la commune sera également réduit à due concurrence du montant des subventions de toute nature que Bordeaux Métropole percevra au titre de cette opération.

ARTICLE 3 – REMUNERATION

Bordeaux Métropole ne percevra pas de rémunération pour ses missions qui s'effectueront donc à titre gratuit.

ARTICLE 4 – REGIME BUDGETAIRE ET COMPTABLE

Lorsque la commune confie, par convention, à Bordeaux Métropole la création d'équipements, les équipements ainsi réalisés sont dès l'origine, la propriété de la commune.

En conséquence, conformément aux dispositions prévues au tome II, titre 3, chapitres 3 et 4 de l'instruction M 57, Bordeaux Métropole retracera dans ses comptes cette opération pour le compte de tiers au compte 458 qui fera l'objet d'une subdivision appropriée tant en dépenses qu'en recettes.

Bordeaux Métropole est autorisée à inscrire au compte 458 :

- en dépenses :
un crédit dans la limite du coût prévisionnel des travaux prévu à l'article 2 « Financement », soit 452.000 € T.T.C.
- en recettes :
le montant de la contribution de la commune prévue à l'article 2, soit 452.000 € T.T.C
- la participation financière prévue à l'article 1 du chapitre 2 de la présente convention, pour un montant forfaitaire et non révisable de 89.029,24 € T.T.C.

Cette participation financière s'analysant pour la métropole comme « une subvention ou dotation d'équipement en nature », celle-ci l'inscrira à son budget au compte 20414 et créditera le compte 458 par une opération d'ordre à intervenir entre le compte 20414 « subventions d'équipements versées aux communes » en dépenses et le compte 458 en recettes.

ARTICLE 5 – Fonds de compensation sur la taxe de la valeur ajoutée (FCTVA)

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

En conséquence, la commune fera son affaire de la récupération du FCTVA pour les travaux réalisés pour son compte.

La métropole lui fournira un état des dépenses acquittées pour réaliser l'opération avant la fin de l'année où sera intervenue la remise des biens prévue à l'article 5 du chapitre 1 de la présente convention.

ARTICLE 6 - PAIEMENTS

6-1 Modalités de paiement des travaux réalisés

Le mandatement des travaux sera assuré par Bordeaux Métropole dans les délais réglementaires.

Tout intérêt moratoire, qui serait dû par Bordeaux Métropole pour défaut de mandatement dans les délais en vigueur, sera à sa charge.

6-2 Modalités de paiement de la part communale

Conformément aux dispositions de l'article 2 « Financement », la commune sera redevable envers la métropole d'une somme dont le montant sera celui des sommes réellement acquittées par Bordeaux Métropole pour les travaux d'éclairage public, déduction faite de sa participation.

Le versement correspondant sera effectué au nom de Bordeaux Métropole au compte ouvert au nom de Monsieur le Trésorier Principal de Bordeaux Métropole, Receveur de Bordeaux Métropole de la façon suivante :

- 50 % à l'engagement des travaux, sur présentation par Bordeaux Métropole d'un titre de recette 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.

Les règlements par la commune devront intervenir dans un délai maximum de 30 jours à compter de la réception de l'avis de mise en recouvrement.

ARTICLE 7 - LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération.

A Bordeaux, le

Pour la commune de Bordeaux,

L'Adjoint au Maire

Monsieur Jean-Louis David

Pour Bordeaux Métropole,

Le Président

Monsieur Alain Juppé

ANNEXE 1

**Aménagement de la rue Lucien Faure
Commune de Bordeaux
Travaux d'éclairage public**

**Estimation forfaitaire de la participation financière
de Bordeaux Métropole
pour la commune de Bordeaux**

Type	Forfait 2016	Quantité	total
Candélabre 4 m ≤ h ≤ 8 m	1820,02 € T.T.C	8	14.560,16 € T.T.C
Candélabre 8 m < h ≤ 10 m	2047,52 € T.T.C	34	69.615,68 € T.T.C
Candélabre > 10 m	2426,70 € T.T.C	2	4.853,40 € T.T.C
TOTAL TTC			89.029,24 € T.T.C

ANNEXE 2

**Aménagement de la rue Lucien Faure 2^{ème} phase
Commune de Bordeaux
Travaux d'éclairage public**

Calcul de la part prévisionnelle due par la commune de Bordeaux

Travaux génie civil et raccordements	TOTAL
Montant prévisionnel HT travaux éclairage public réalisés par Bordeaux Métropole (1)	376.667,00 €
Montant TVA (20 %) (2)	75.333,00 €
Montant prévisionnel T.T.C travaux éclairage public réalisés par Bordeaux Métropole	452.000,00 €
Estimation forfaitaire T.T.C de la participation financière de Bordeaux Métropole (voir annexe 1) (3)	89.029,24 €
Montant prévisionnel T.T.C dû par la commune de Bordeaux (total = 1 + 2 - 3)	362.970,76 €

D-2017/320
Fonds d'investissement des quartiers 2017. Quartier
Caudéran. Subvention d'équipements.

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

Mesdames, Messieurs,

Par délibération 2012/35 du 25 juin 2012, une dotation en faveur des équipements des quartiers a été instaurée et attribuée sur proposition des Maires-Adjoints de quartier.

Le montant par quartier a été modifié par délibération du 29 septembre 2014, le montant global restant lui inchangé à 163 720 euros.

Pour l'année 2017, le montant alloué au quartier Caudéran est de 25 042,00 euros.

Il est proposé d'attribuer une partie de cette dotation de la manière suivante, sur proposition du Maire-Adjoint de Quartier :

Nature de l'opération	Bénéficiaire	Montant (en euros)
Achat d'équipements sportifs	Club Athlétique Municipal de Bordeaux	7881,80

Il vous est demandé de bien vouloir :

- valider la répartition de cette affectation attribuée pour le quartier Caudéran, au chapitre 204.
- autoriser M. le Maire ou son représentant à procéder aux transferts financiers correspondants dans le cadre de la prochaine décision modificative.

ADOpte A LA MAJORITE

VOTE CONTRE DU GROUPE ECOLOGISTE

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID ?

M. J-L DAVID

Sur proposition du Maire-Adjoint du quartier de Caudéran, une subvention d'achat d'équipements sportifs pour le CAM de Bordeaux.

M. LE MAIRE

Très bien. Même traitement ? Merci.

MME JARTY-ROY

Délégation de Madame Emmanuelle CUNY - Délibération 321 : « Projet éducatif de territoire (PEDT) 2017-2020»

M. LE MAIRE

Pardon. Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Nous votons contre la délibération du FIQ.

M. LE MAIRE

Ok. C'est noté. On revient à la délibération de Madame CUNY.