DELEGATION DE Monsieur Jean-Louis DAVID

D-2019/226
Dénominations de voies et d'espaces publics

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

Mesdames, Messieurs,

Les membres de la commission de viographie se sont réunis en séance le 9 avril dernier à l'Hôtel de Ville. Ils ont émis un avis favorable concernant la dénomination de voies et d'espaces publics situés sur le **quartier 7 – La Bastide.**

- Dans le prolongement des dénominations actées lors des conseils municipaux des 17 septembre et 17 décembre 2018, il s'agit de poursuivre les dénominations de voies nouvelles et d'espaces piétons sur le **secteur Niel.** Les propositions exprimées sont le fruit d'un travail collaboratif et d'animations mené par la S.A.S d'Aménagement Bastide-Niel en réunion publique, relayé sur les réseaux sociaux et par la Commission Permanente du Quartier Bastide, selon le plan ci-joint.
- Ces dénominations visent à rendre hommage à plusieurs personnalités et à mettre en valeur l'héritage emblématique du quartier.

Suite à ces travaux, il vous est proposé de donner les noms suivants :

- Rue des Tulipes, pour dénommer la voie N°1
Symbole coloré et champêtre de la Hollande. C'est Charles de l'Ecluse, né à Arras en 1526, médecin et botaniste à l'Université des Pays Bas, de langue française, qui importa le premier la tulipe vers 1593. 120 espèces sont répertoriées. Les tulipes se rencontrent depuis l'Europe occidentale jusqu'à la Chine et le Japon en passant par l'Europe Orientale et l'Asie. Leur aire de diffusion englobe aussi l'Afrique du Nord et le sous-continent indien.

Cette voie a pour tenant le Quai de Queyries et pour aboutissant la Rue Muscadelle.

- Rue Carménère, pour dénommer la voie N°2
Pour rester dans la thématique des cépages. Le carménère porte le nom d'un groupe de cépages bordelais, de la famille des carmenets, comme le cabernet sauvignon. Il est le résultat d'un métissage entre le cabernet franc et le gros cabernet. C'est un cépage de cuve noir français connu depuis plusieurs siècles. Il s'agit d'une variété de vigne cultivée. Les parcelles ont été ravagées par le phylloxera au XIXe siècle. En France, en 1994, on n'en trouvait qu'une dizaine d'hectares. Depuis, ce cépage oublié connaît un regain d'intérêt dans le Bordelais et en particulier dans le Libournais.

Cette voie a pour tenant la Rue Muscadelle et aboutit Rue Sémillon.

- Rue Niki de Saint Phalle (1930-2002), pour dénommer la rue N°3
Artiste française, plasticienne, peintre, sculptrice et réalisatrice. Elle a d'abord été mannequin avant d'aborder l'art en autodidacte et s'inspirant de plusieurs courants ; membre du groupe des nouveaux réalistes, comme César, Christo, Yves Klein, etc. Figure absolue de la femme artiste, Niki de Saint Phalle a marqué le XXème siècle par ses réalisations et sa personnalité. Ses tableaux l'ont rendue internationalement célèbre dans les années 1960. Elle exprime un art coloré et joyeux, prônant la liberté et l'expression des sentiments. Elle a créé un très grand nombre d'œuvres fortes, de sculptures de taille impressionnante. Ses plantureuses sculptures de polyester, les « Nanas », sont des symboles de la féminité et de la joie de vivre. On peut également y voir une revendication qui va au-delà des femmes, les « nanas » noires, lui permettent de soulever la difficulté des personnes de couleur de s'imposer dans un monde de blancs comme pour les femmes de trouver leur place dans un monde d'hommes.
Elle a laissé une œuvre immense dont elle a fait de généreuses donations au Musée d'art contemporain de Nice ainsi qu'à d'autres musées.

Cette voie a pour tenant la Rue de la Rotonde et pour aboutissant une nouvelle voie à nommer dans la ZAC.

- Rue Paulette Merval (1920-2009), pour dénommer la voie N°4
Née à la Roche-Chalais et décédée à Bordeaux, est une chanteuse d'opérette des années 1950 à 1970. Elle étudie le violon et le chant au Conservatoire de Bordeaux, grâce à une dispense en raison de son jeune âge. En 1944 elle achève ses études musicales et remporte un prix d'opérette. Sa carrière débute après la seconde guerre mondiale en 1947. Les biographes célèbrent son allure, son timbre de voix, son chant et sa diction parfaite. Avec son mari Marcel Merkès, né à Bordeaux, elle assure environ 11 000 représentations, principalement au Théâtre Mogador à Paris, dont les plus grandes opérettes et comédies musicales du Théâtre lyrique.

Cette voie a pour tenant le Cours le Rouzic et aboutit Rue Bouthier.

- **Rue Marguerite Coutanceau (1753-1825),** pour dénommer la voie N°5
Née Marguerite Guillomance, fondatrice et sage-femme en chef de l'hospice de la Maternité de Bordeaux, nièce, élève et survivante de Marguerite Dutertre-Ducoudray. Elle employa son expérience et son instruction à former des élèves sages-femmes ; elle publia un ouvrage où les principes de son art sont exposés avec méthode et clarté.

Cette voie a pour tenant la rue Angélique du Coudray et pour aboutissant la Rue Simone des Forest.

- Cours Le Rouzic, pour dénommer la voie N°6
Prolongement du Cours le Rouzic jusqu'à la rue de la Rotonde.

- Rue Marcel Merkès (1920-2007), pour dénommer la voie N°7
Né à Bordeaux et décédé à Pessac ; est un chanteur d'opérette. Après avoir obtenu plusieurs prix de chant au Conservatoire de Bordeaux, il débute à l'âge de 22 ans au Grand Théâtre de Bordeaux. Il était surtout célèbre pour son duo avec sa femme Paulette Merval qu'il avait rencontrée au Conservatoire de Bordeaux. Ils y avaient obtenu leur premier prix d'opéra-comique et d'opérette. Ils totaliseront plus de 11 000 représentations, principalement au Théâtre Mogador à Paris, dont les plus grandes opérettes et comédies musicales du Théâtre lyrique.

Cette voie a pour tenant la Rue Charlotte Perriand et aboutit Cours le Rouzic.

- Rue Armand Darru, pour dénommer la voie N°8
La gare d'Orléans, anciennement gare de Bastide-Orléans, a été inaugurée le 20 septembre 1852 pour accueillir la ligne de chemin de fer Bordeaux-Paris. Elle est une des plus anciennes gares de France. Son architecture de style néo-classique bordelais, a été conçue par l'architecte Darru, de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Orléans et l'ingénieur Pépin-le-Haleur. Elle présente un plan en U, typique d'une gare tête de ligne, constitué d'un corps central et de deux ailes en retour. La façade sur la Garonne, présente deux pavillons d'angle. Elle est percée d'une demi-rosace pour éclairer le hall des voyageurs protégé par une halle métallique sur une longueur de 90 m, Cette halle s'est effondrée en 1950. De même, la statue monumentale de cette façade a disparu. Les façades et toitures de la gare, les salles d'attente et l'aile nord avec leur décor, les façades et toitures de l'ancienne remise des voitures et du bureau des douanes font l'objet d'une inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis le 28 décembre 1984.

Cette voie a pour tenant la Rue de la Gare d'Orléans et pour aboutissant la Rue Andrée Putman.

- Parvis Sœur Emmanuelle (1908-2008), pour dénommer l'espace N°9 : parvis d'entrée de la clinique Thiers
Souvent surnommée la « petite sœur des pauvres », enseignante, religieuse et écrivain franco-belge, naturalisée égyptienne à partir de 1991. Elle est connue pour ses œuvres caritatives en Egypte auprès des enfants et des plus démunis. Elle est un symbole, dans l'opinion française, pour la cause des déshérités.

Ce parvis a pour tenant l'Avenue Thiers et pour aboutissant la Rue Angélique du Coudray.

- Cour de l'Economat, pour dénommer l'espace piétons N°10
En mémoire de l'Economat SNCF, la coopérative qui achetait tous les produits de première nécessité et qui permettait aux agents de la SNCF de bénéficier de prix de « gros ». Il se trouvait à la place du bâtiment rénové par l'association Bord'ha.

Cet espace piétons a pour tenant l'Avenue Thiers et pour aboutissant le Parvis Sœur Emmanuelle.

- Passage de la Vinaigrerie, pour dénommer la voie N°11
En mémoire de l'ancienne vinaigrerie. Un moine de la communauté des Carmes de Bordeaux connaissait le secret de transformation du vin de Bordeaux en un excellent vinaigre. Au cours du 18è siècle, son vinaigre avait la meilleure réputation qui soit, et c'est au 19ème siècle qu'un liquoriste, Monsieur Perpezat, déposa la marque. La Vinaigrerie Générale est installée en Dordogne depuis 1995.

Ce passage a pour tenant la Rue Hortense et aboutit Quai de Queyries.

Il convient par ailleurs de rectifier les dénominations suivantes concernant le quartier La Bastide :

- le nom de la place Olympe de GOUGES et non Olympe de GOUGE
- le nom de la rue Manon ROLAND et non Manon ROLLAND
- le nom de la rue Clémentine-Hélène DUFAU et non Clémentine Hélène DUFFAU
- le nom de la rue des SARMENTS et non ses SARMENTS

Et, concernant le quartier Bordeaux Maritime :

- le nom de l'allée HAUSSMANN et non HAUSSMAN

Enfin, une **plaque commémorative au nom de Rabah Khaloufi** est proposée au stade Chaban Delmas, pour dénommer la salle de gymnastique, comprenant la salle de boxe du Club Athlétique Municipal de Bordeaux (CAM), en hommage à cet ancien boxeur poids mouche, bordelais d'adoption et décédé à Bordeaux en 2014 ; instigateur de cette salle inaugurée par Alain Juppé en 1999, personnalité du CAM, ayant disputé plus de 300 combats pour 285 victoires, 8 fois champion de France dans sa catégorie et compétiteur international ayant porté les couleurs de la France aux Jeux Olympiques de Mexico en 1968, de Munich en 1972 et de Montréal en 1976. Rabah Khaloufi a également œuvré pour enseigner aux jeunes les valeurs fondamentales de respect et de courage.

Si ces propositions vous agréent, Mesdames et Messieurs, je vous demande de bien vouloir les adopter.

ADOPTE A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Allez, Monsieur DAVID.

M. J-L DAVID

Oui Monsieur le Maire, cette délibération est la conséquence de la commission Viographie du 9 avril. Elle porte sur la dénomination de nombreuses voies dans le quartier La Bastide. On y honore Paulette MERVAL, Marcel MERKÈS, Armand DARRU, Sœur Emmanuelle. On y dénomme le cours de l'Économat, le passage de la Vinaigrerie. Et on termine sans rapport avec la Bastide et encore que parce que je crois qu'il avait évolué à la salle Jean Dauguet en son temps, par un hommage à Rabah KHALOUFI qui était un boxeur bordelais qui a d'ailleurs gagné 285 de ses combats sur les 300 qu'il avait… et qui était un fonctionnaire municipal. 300 combats, 285 victoires.

M. le MAIRE

300 combats, il a dû finir fatigué, le garçon.

M. J-L DAVID

Il est décédé en 2014.

M. le MAIRE

Qui a demandé la parole ? Madame BOUILHET.

MME BOUILHET

Monsieur le Maire, Chers Collègues, nous proposons d'honorer dans une prochaine délibération Georgette PLANA, née à Agen, dont la famille s'est installée à Bordeaux, Place de la Victoire où le restaurant de ses parents existe toujours. C'est une grande artiste populaire. Elle mériterait que sa mémoire soit conservée.

Nous réitérons notre demande aussi pour Hélie DENOIX DE SAINT-MARC qui est né à Bordeaux, et a été un résistant et un grand soldat.

Enfin, nous vous demandons concernant la sente Frantz FANON, quelle décision avez-vous prise, Monsieur le Maire. Et nous voterons pour cette délibération.

M. le MAIRE

Oui, Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Plusieurs choses. La première, nous avons procédé, la semaine dernière, avec la commission Viographie à une priorisation de l'ensemble des demandes qui nous ont été transmises, et on vous fera passer la liste de l'ensemble des personnalités que nous avons retenues, et l'ordre de priorité que nous avons donné, mais la primeur de ce travail a été transmise au Maire, avant que nous la transmettions aux autres conseillers.

Quant à Frantz FANON, comme je l'avais indiqué, au mois de septembre, nous ferons une commission Viographie spéciale en présence d'hommes et de femmes qualifiés pour nous apporter leur expertise, et de ceux d'ailleurs de cette enceinte, qui le souhaiteront, pour proposer une suite à cette affaire au Maire de Bordeaux.

M. le MAIRE

Oui, sur ce dossier, moi, j'ai compris que cela suscitait une émotion. Ce n'est pas la peine d'aller raviver des plaies qui sont à peine refermées. Donc, effectivement, la démarche qui a été entreprise est peut-être d'avoir un débat un peu plus apaisé sur la question en septembre. Je ne sais pas si on prendra une décision à l'issue, mais en tout cas, il y aura une expression là-dessus.

Madame DELAUNAY.

MME DELAUNAY

Très brièvement Monsieur le Maire. Nous avons tous été un peu amusés par les fautes d'orthographe qui ont été corrigées.

M. le MAIRE

Il n'y a pas de fautes d'orthographe sur les noms propres.

MME DELAUNAY

Sur des noms propres, oui. Mais il y en a une autre qui n'a pas été débusquée et à laquelle je pense, depuis bien longtemps et je n'ai jamais voulu intervenir à son sujet. Eh bien, je voudrais mettre au pari, mais nous n'avons pas le temps. C'est CLEMENCEAU. CLEMENCEAU s'écrit C L E, sans accent. Et sur beaucoup de plaques et sur tous les documents municipaux pratiquement, il y a un accent même sur le site de la Mairie. Il avait horreur de cela.

M. le MAIRE

Vous ne l'avez pas connu quand même Michèle, ou alors vous faites plus jeune que votre âge !

MME DELAUNAY

Non. J'aurais pu bien le connaître, presque, mais pas tout à fait quand même, mais il s'était exprimé sur le sujet.

M. le MAIRE

Je retiens parce que je suis très sensible à ce genre de chose. Effectivement, il faut regarder.

MME DELAUNAY

Donc, j'exprime 20 ans de souffrance dans ce Conseil municipal sans avoir osé m'exprimer.

M. le MAIRE

Merci. Donc, on y fera attention sur CLEMENCEAU. Cela va vous faire plaisir, pareil, MITTERRAND, c'est 2 T, 2 R.

Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Oui Monsieur le Maire, déjà pour féliciter l'évolution positive en termes de féminisation des noms de rue, et tout de suite pour vous proposer une exception puisque ce week-end est décédé Michel SERRES, philosophe de la Région, du Lot-et-Garonne et grand universaliste ayant beaucoup de valeurs dans lesquelles les Bordelaises et les Bordelais se reconnaissent, et je pense que ce serait bien que nous ayons un endroit symbolique du nom de Michel SERRES.

M. le MAIRE

Très bonne idée. À retenir, Jean-Louis.

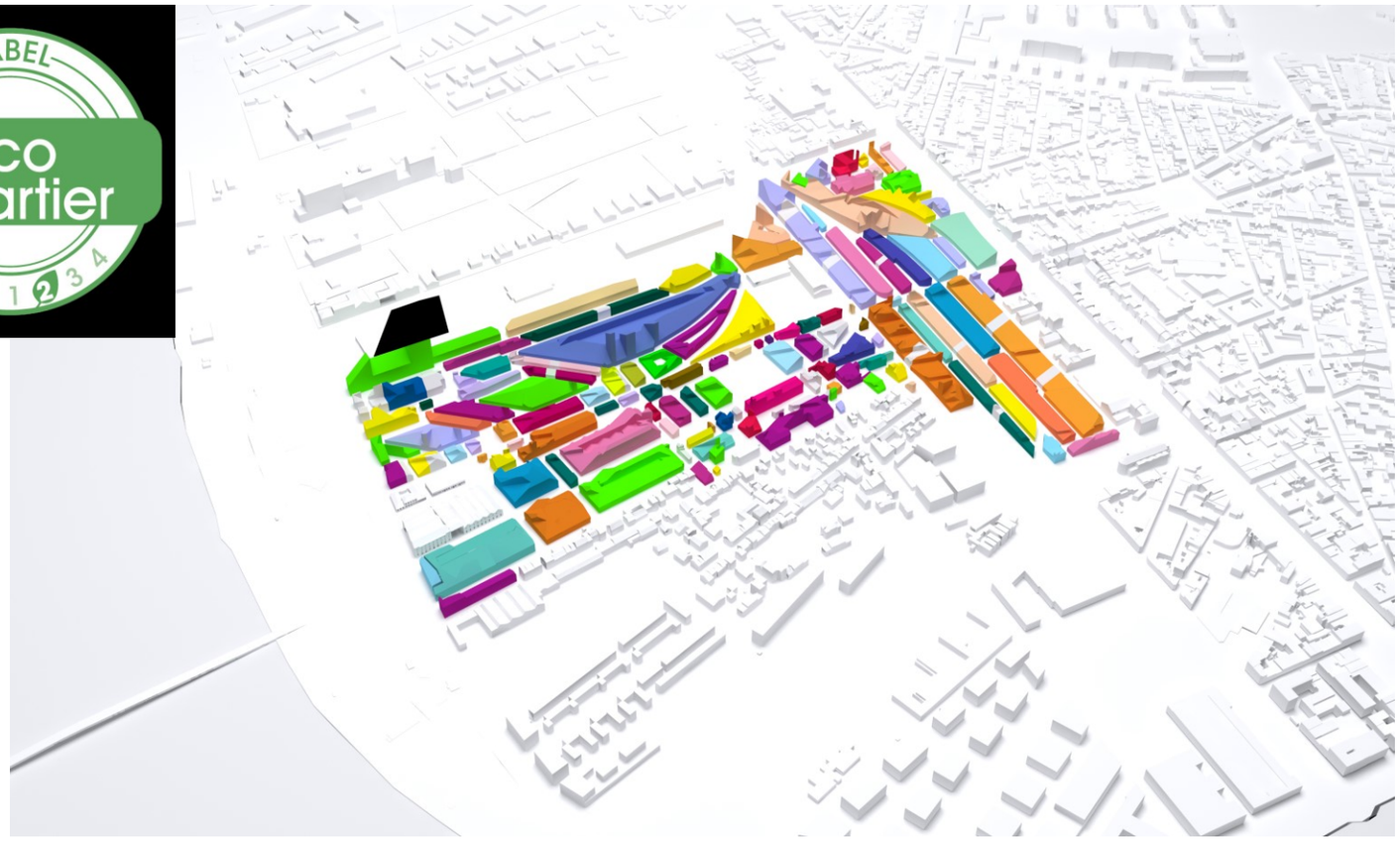
Qui est d'avis d'adopter cette délibération ? Tout le monde. Pas d'abstentions ? Pas de votes contre ?

Le point suivant.

MME JARTY-ROY

Délibération 227 : « Stationnement : Pass 52 Jours. »

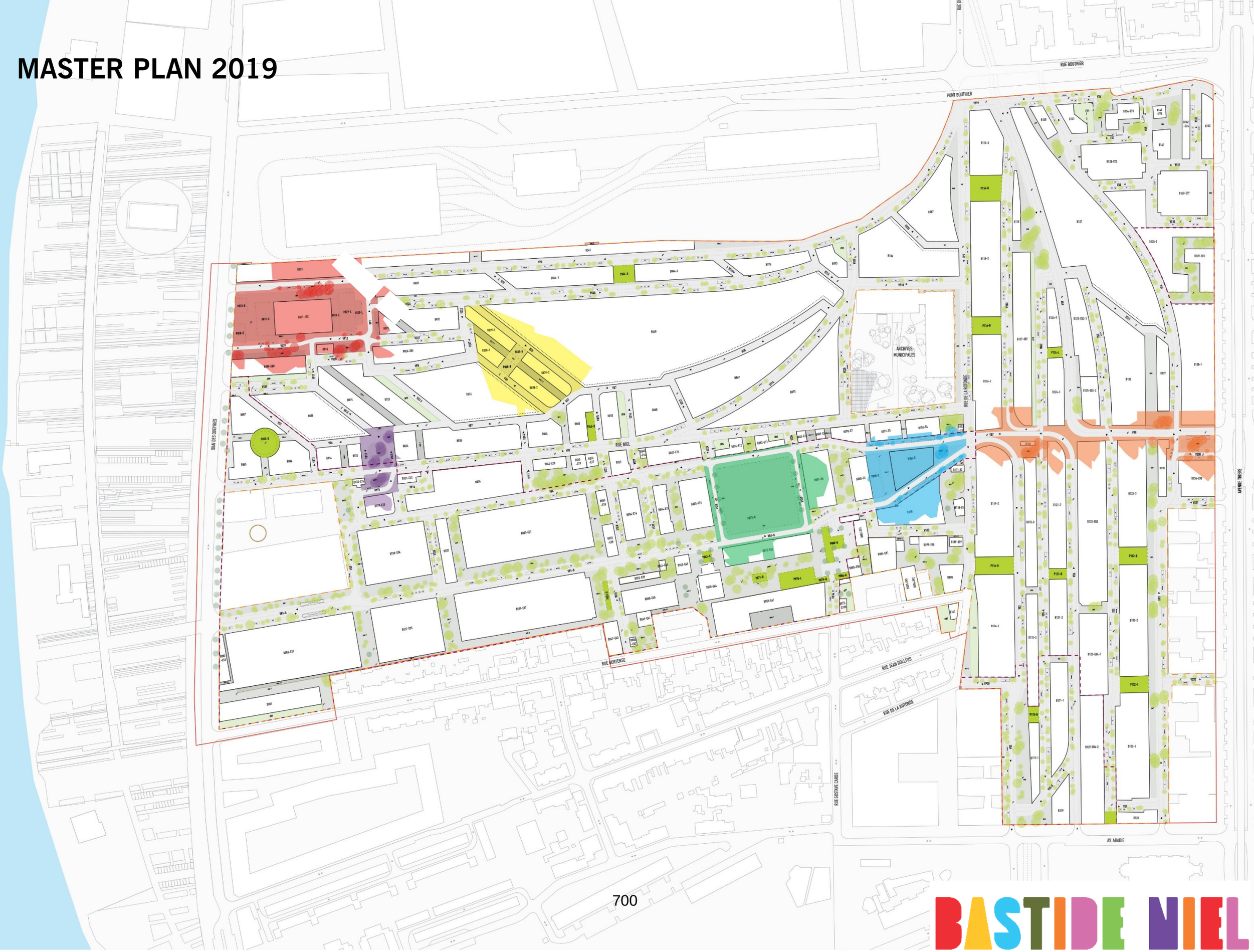
BASTIDE NIEL



COMMISSION DE VIOGRAPHIE

9 avril 2019

MASTER PLAN 2019



BASTIDE NIEL

TRAVAIL COLLABORATIF ET D'ANIMATIONS MENÉES PAR LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL :

- **30 janvier 2018 : APPEL À IDÉES MENÉ PAR LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL EN RÉUNION PUBLIQUE, RELAYÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX**

  -> 100 personnes ont proposé des noms de rues

- **13 février 2018 : COMMISSION PERMANENTE DU QUARTIER LA BASTIDE SELON LES RÈGLES DE DÉNOMINATION SUIVANTES :**

  - **50 % des noms proposés devront être issus de la liste des demandes d'hommages de la Ville**
  - **Respect du souhait du Maire de féminisation des noms des espaces publics**

  -> 15 Conseillers présents - 55 noms de rues proposées pour les opérations Bastide Niel et Brazza

BASTIDE NIEL

PRESENTATION EN CONSEIL MUNICIPAL DU 26 FEVRIER 2018 -> 1 VOIE NOMMEE

Rue de la Gare d'Orléans

PRESENTATION EN CONSEIL MUNICIPAL DU 17 SEPTEMBRE 2018 -> 16 VOIES NOMMEES

Rue des Aubarèdes
Rue du Jardin
Rue des Cépages
Rue du Merlot
Allée de l'île de Maillorgues
Rue Marie Bell
Allée Cavalière
Rue de la Treille
Rue des Républicains Espagnols
Rue Suzanne Favre
Place d'Armes
Allée des Platanes
Rue de la Reine des Roses
Rue Andrée Putman
Rue Sophie Scholl

BASTIDE NIEL

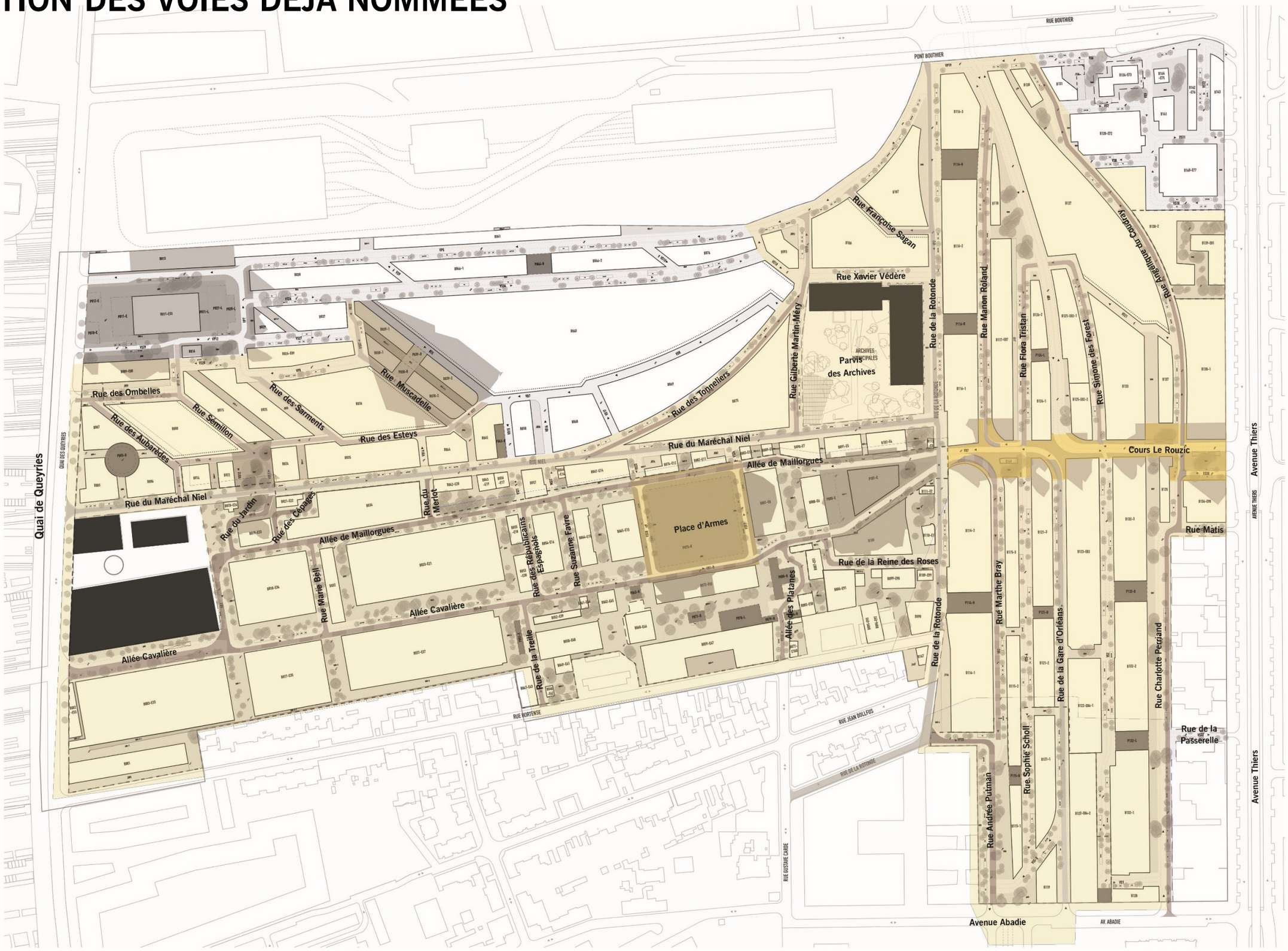
PRESENTATION EN CONSEIL MUNICIPAL
DU 17 DECEMBRE 2018 -> 16 VOIES NOMMEES

Rue des Ombelles
Rue Sémillon
Rue des Esteys
Rue des Sarments
Rue Muscadelle
Rue des Tonneliers
Rue Gilberte Martin-Méry
Rue Françoise Sagan
Rue Manon Roland
Cours Le Rouzic
Rue Flora Tristan
Rue Simone des Forest
Rue Angélique du Coudray
Rue Matis
Rue Charlotte Perriand
Rue Marthe Bray

POUR LA PROCHAINE COMMISSION DE VIOGRAPHIE LA SAS D'AMENAGEMENT VA RELANCER UN APPEL A IDEES A LA MAISON DU PROJET DE BASTIDE NIEL ET VIA LE SITE INTERNET BASTIDE NIEL ET LES RESEAUX SOCIAUX

BASTIDE NIEL

PRÉSENTATION DES VOIES DÉJÀ NOMMÉES

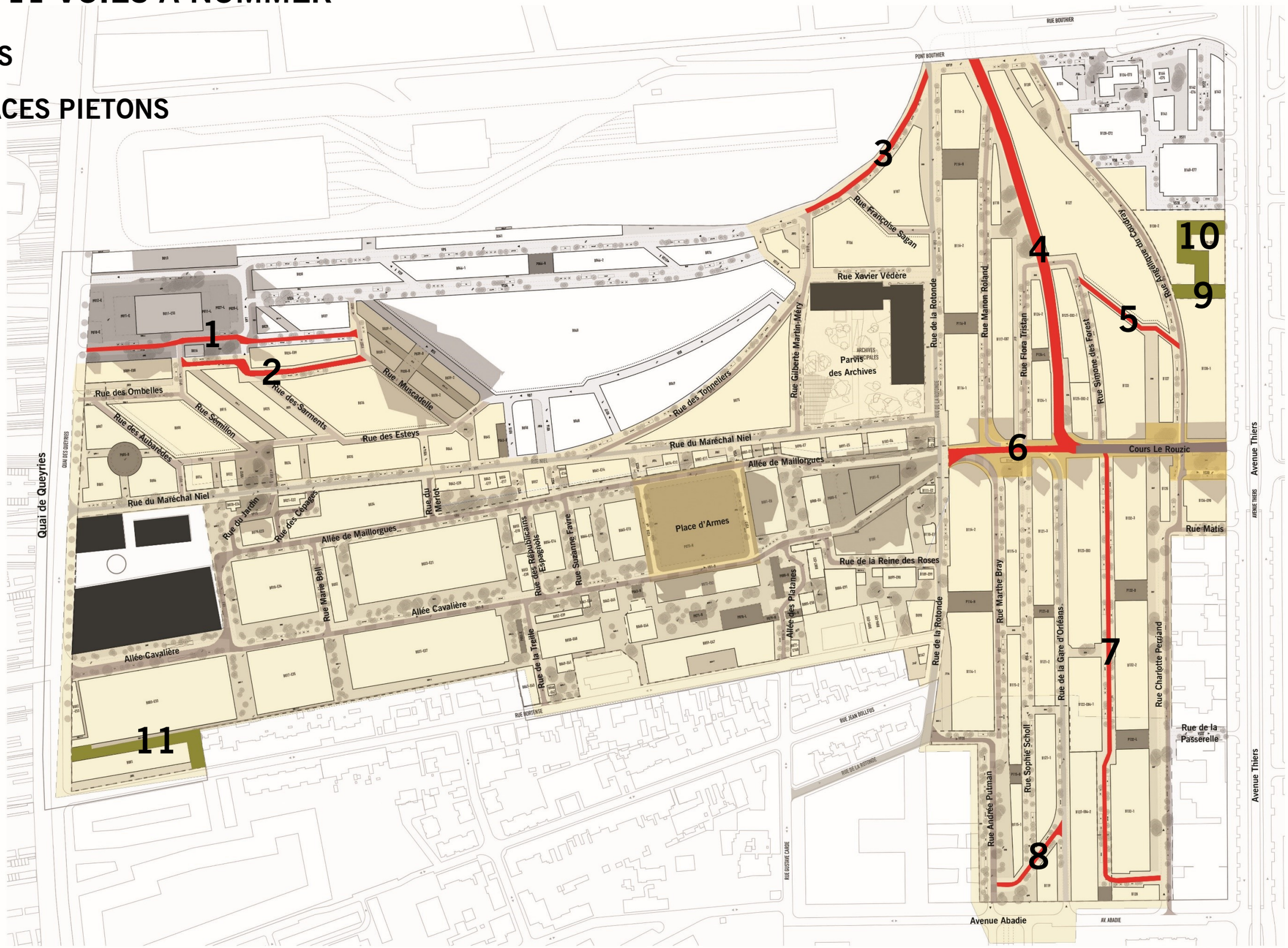


BASTIDE NIEL

PHASE 3 : 11 VOIES A NOMMER

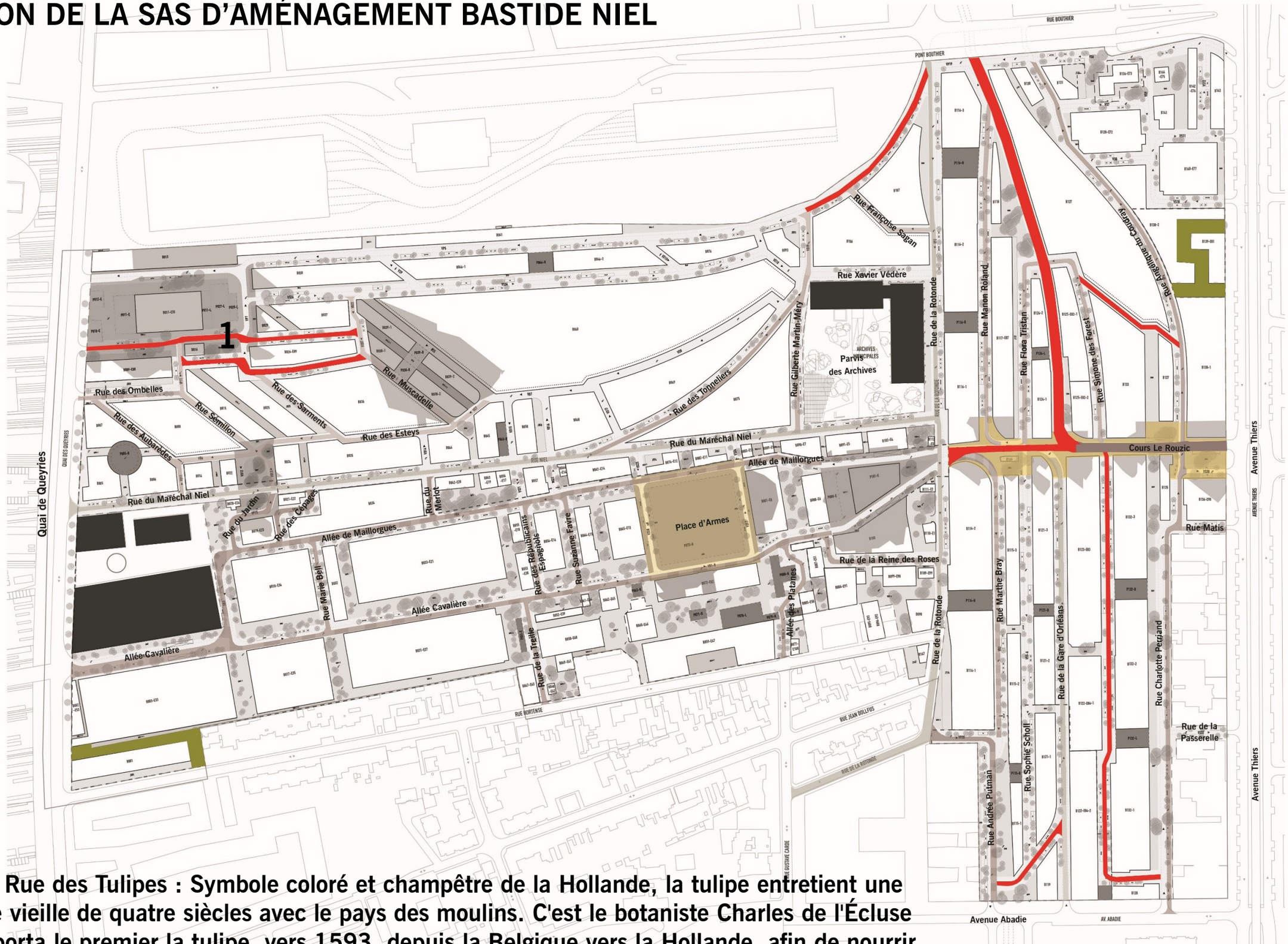
8 VOIES

3 ESPACES PIETONS



BASTIDE NIEL

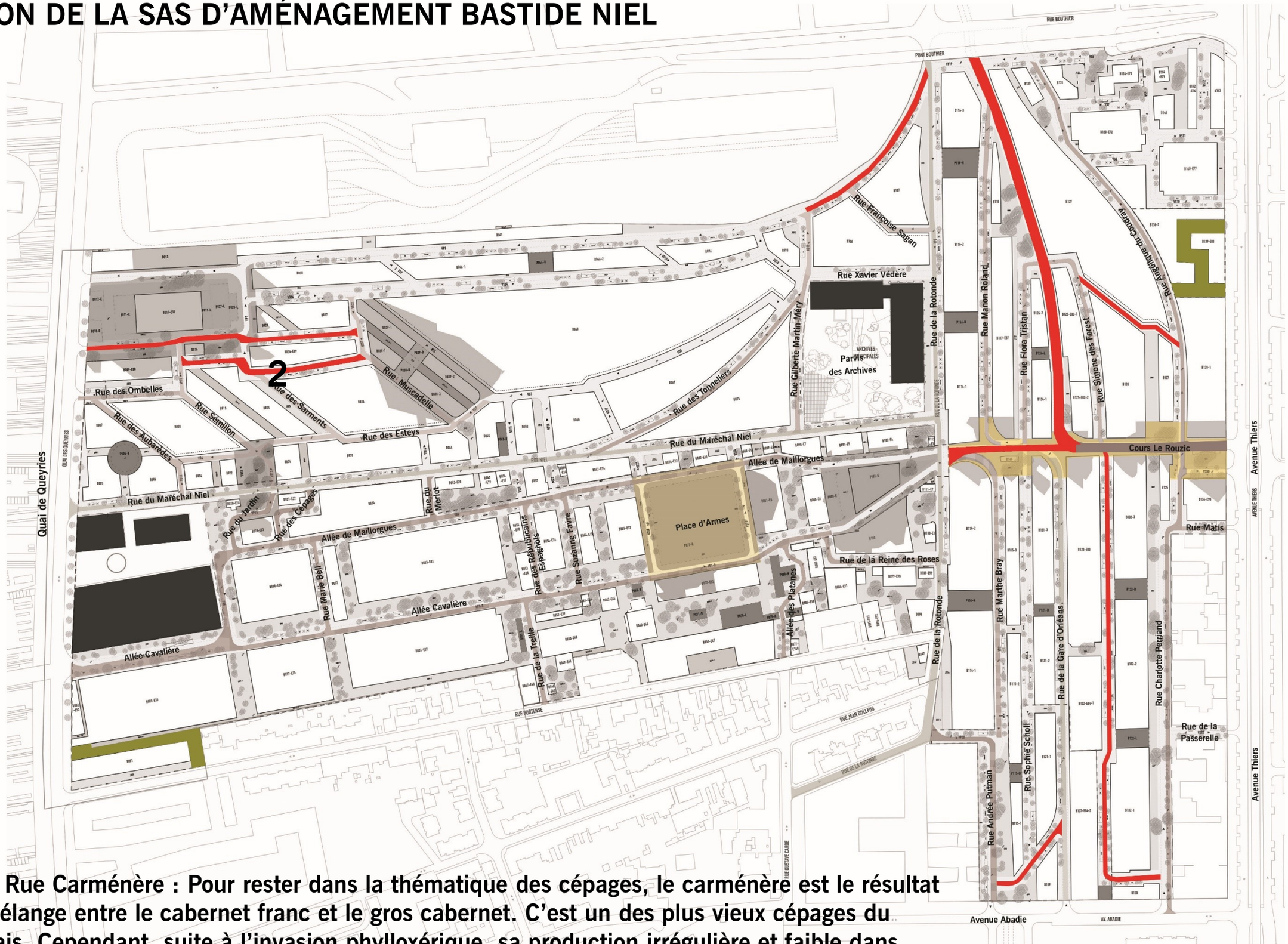
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 1 : Rue des Tulipes : Symbole coloré et champêtre de la Hollande, la tulipe entretient une histoire vieille de quatre siècles avec le pays des moulins. C'est le botaniste Charles de l'Écluse qui importa le premier la tulipe, vers 1593, depuis la Belgique vers la Hollande, afin de nourrir le Jardin botanique de l'université de Leyde.
Tenant Quai de Queyries -> Aboutissant Rue Muscadelle

BASTIDE NIEL

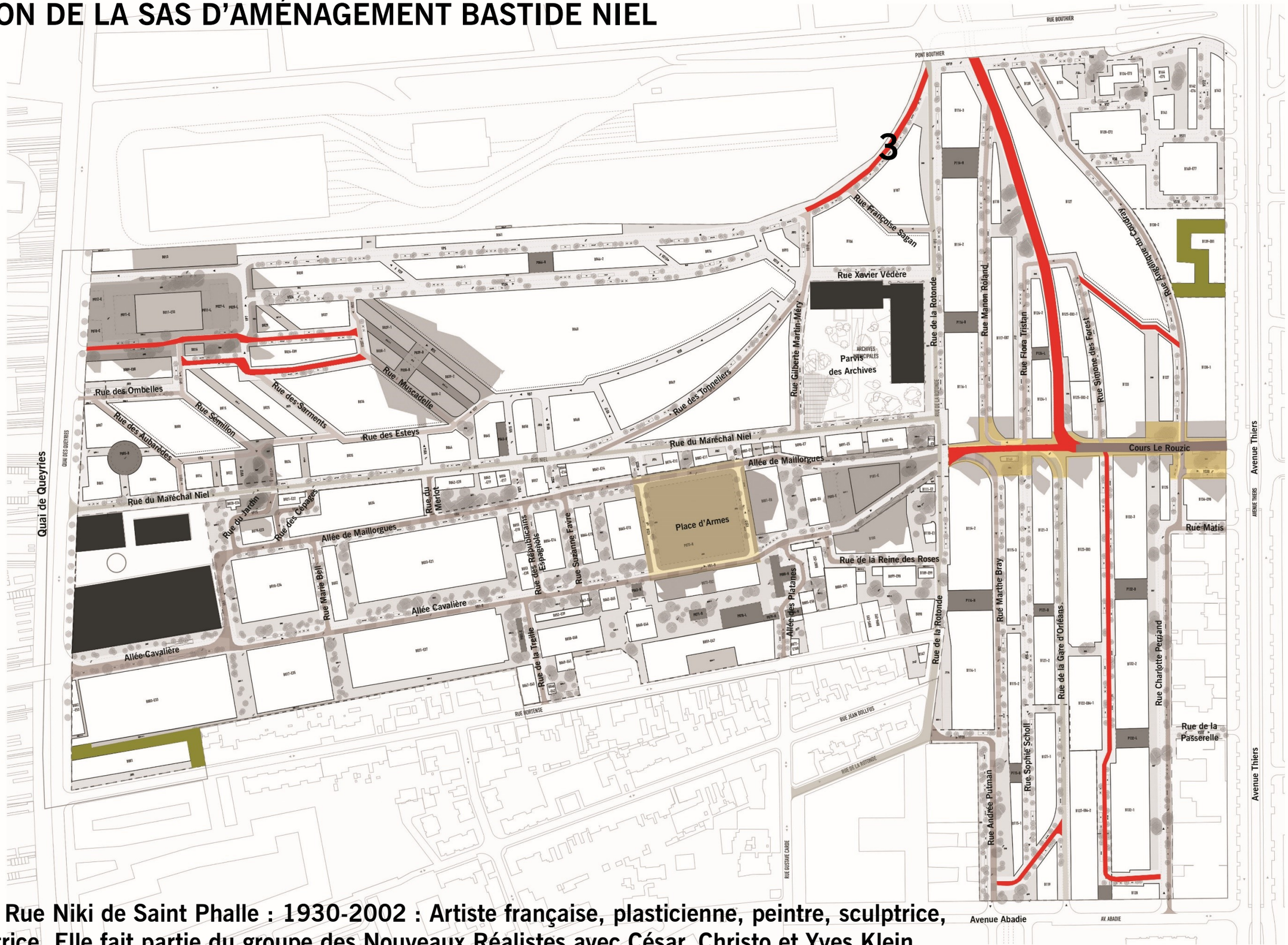
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 2 : Rue Carménère : Pour rester dans la thématique des cépages, le carménère est le résultat d'un mélange entre le cabernet franc et le gros cabernet. C'est un des plus vieux cépages du Bordelais. Cependant, suite à l'invasion phylloxérique, sa production irrégulière et faible dans notre région viticole l'a quasiment fait disparaître.
Tenant Rue Muscadelle -> Aboutissant Rue Sémillon

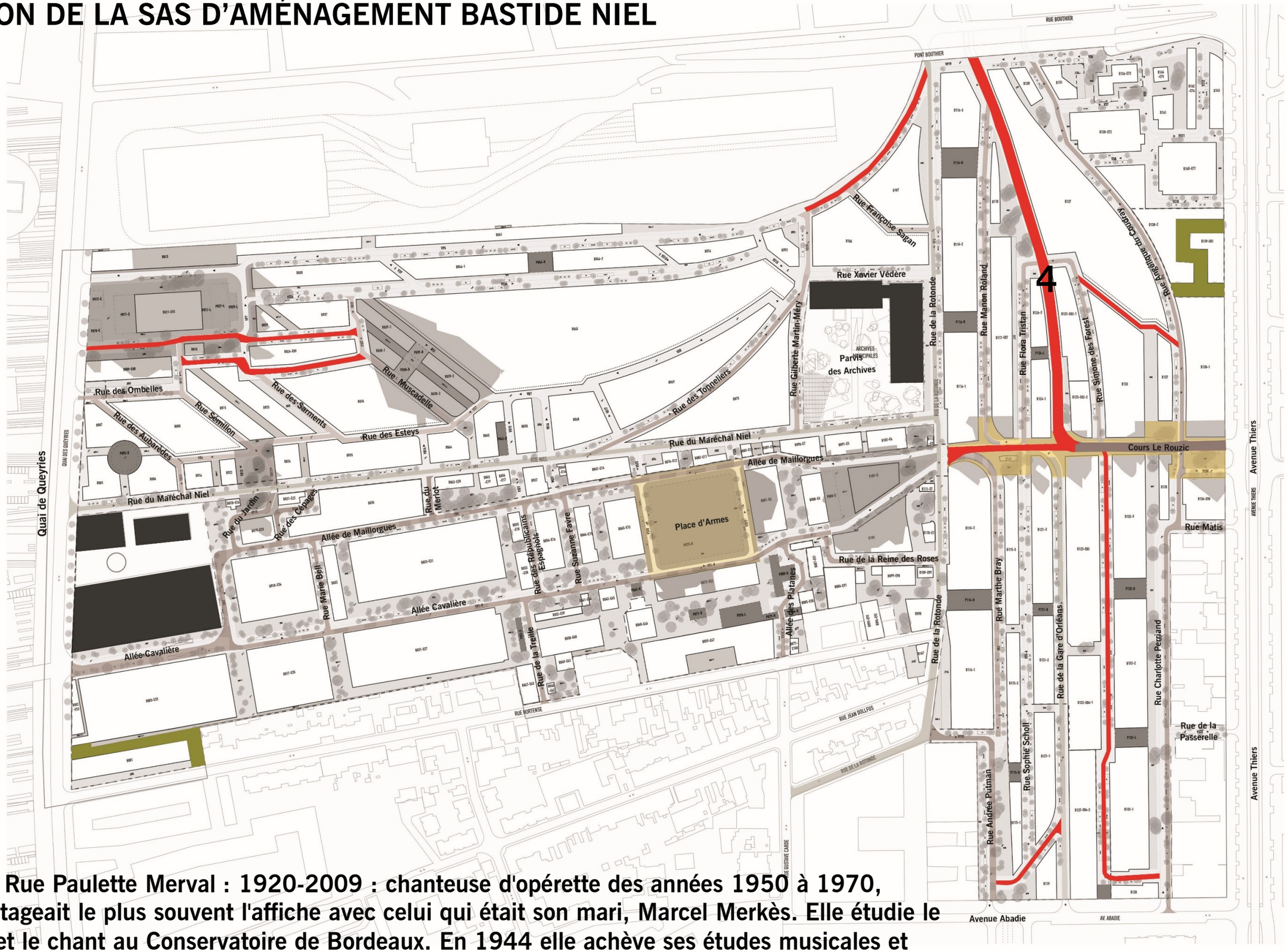
BASTIDE NIEL

PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 3 : Rue Niki de Saint Phalle : 1930-2002 : Artiste française, plasticienne, peintre, sculptrice, réalisatrice. Elle fait partie du groupe des Nouveaux Réalistes avec César, Christo et Yves Klein, Tenant Rue de la Rotonde -> Aboutissant Nouvelle voie à nommer dans la ZAC

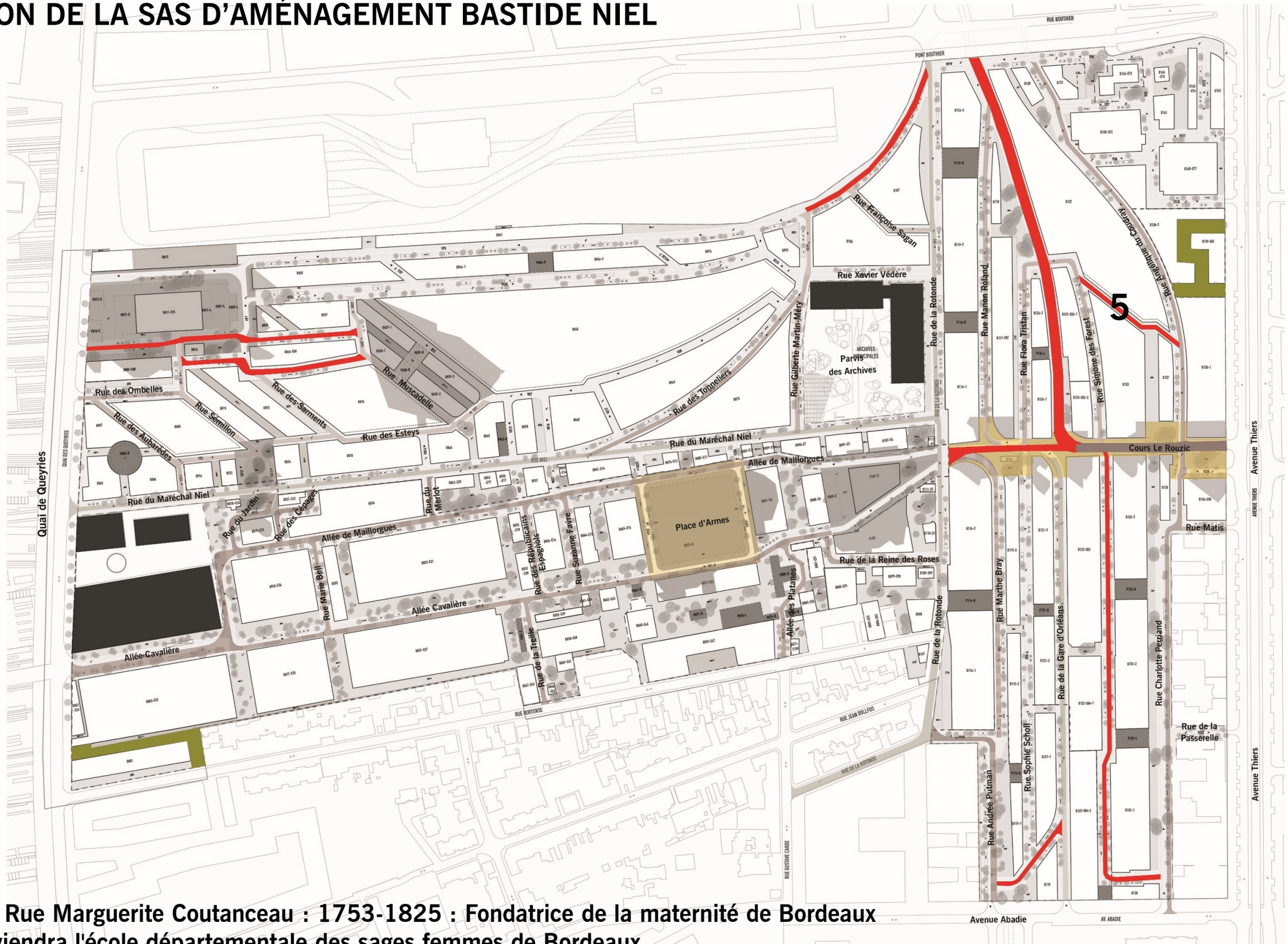
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 4 : Rue Paulette Merval : 1920-2009 : chanteuse d'opérette des années 1950 à 1970, qui partageait le plus souvent l'affiche avec celui qui était son mari, Marcel Merkès. Elle étudie le violon et le chant au Conservatoire de Bordeaux. En 1944 elle achève ses études musicales et remporte un prix d'opérette.
Tenant Cours Le Rouzic -> Aboutissant Rue Bouthier

BASTIDE NIEL

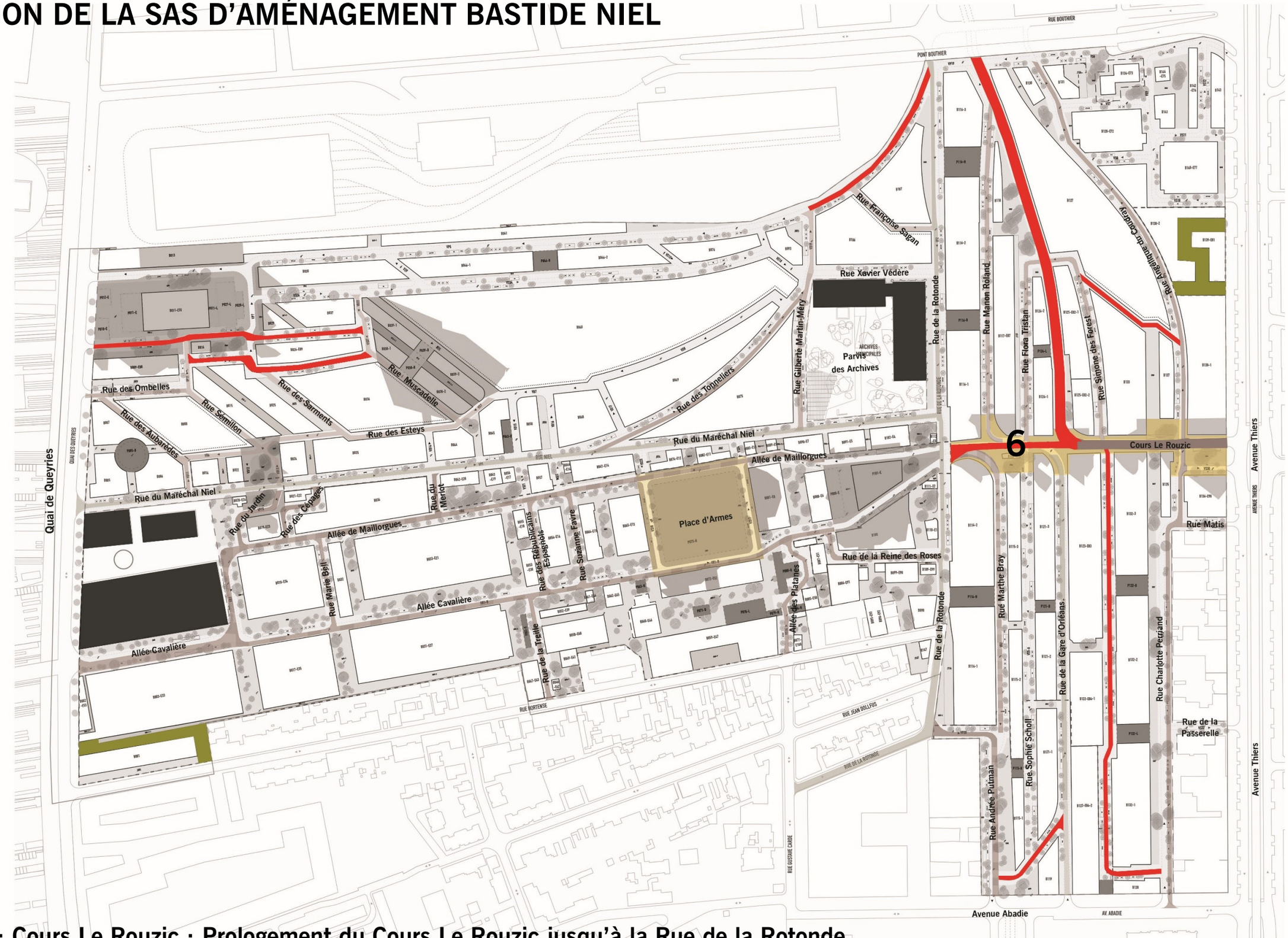
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 5 : Rue Marguerite Coutanceau : 1753-1825 : Fondatrice de la maternité de Bordeaux qui deviendra l'école départementale des sages femmes de Bordeaux
Tenant Rue Angélique Du Coudray -> Aboutissant Rue Simone des Forest

BASTIDE NIEL

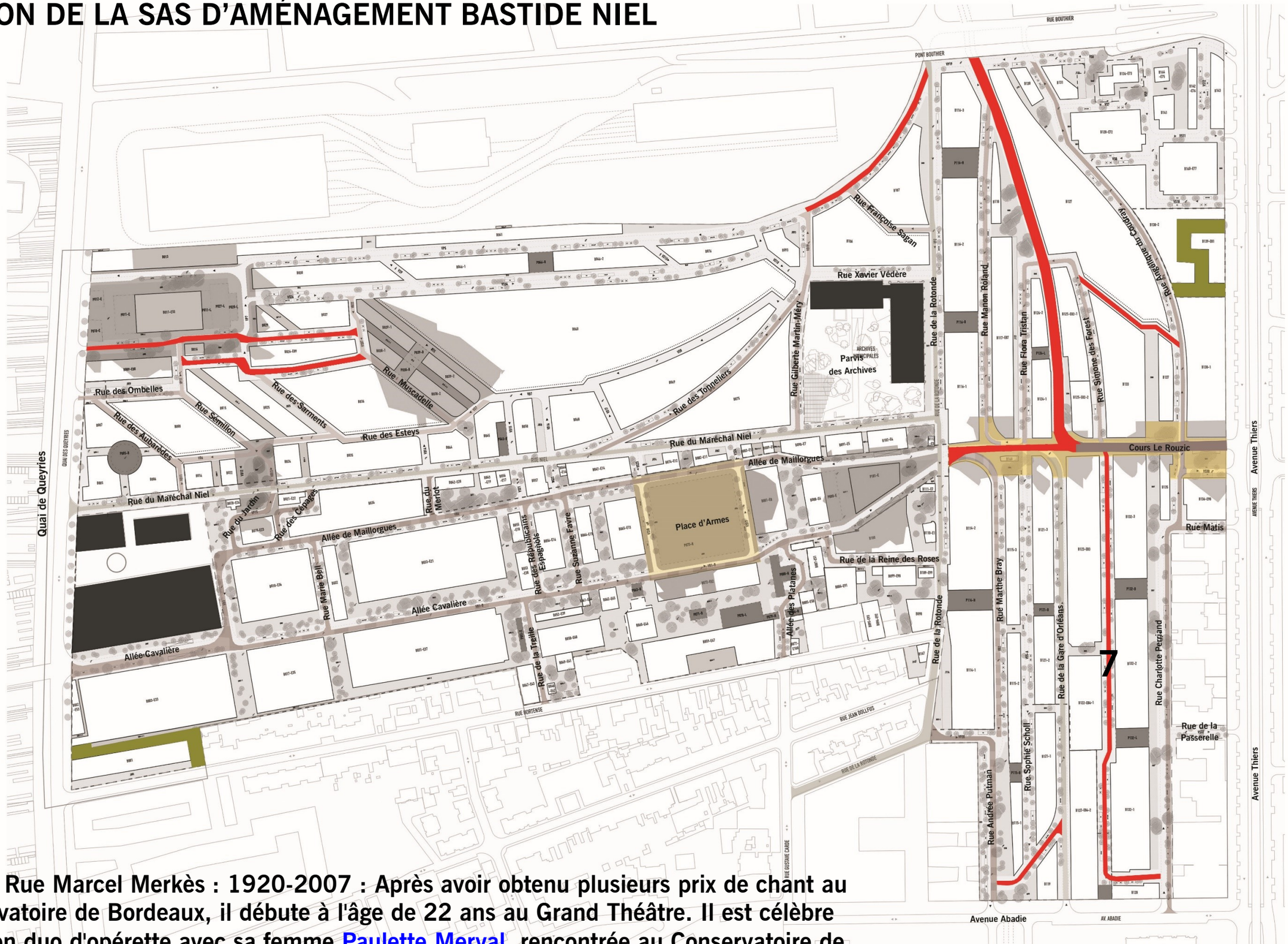
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 6 : Cours Le Rouzic : Prologement du Cours Le Rouzic jusqu'à la Rue de la Rotonde

BASTIDE NIEL

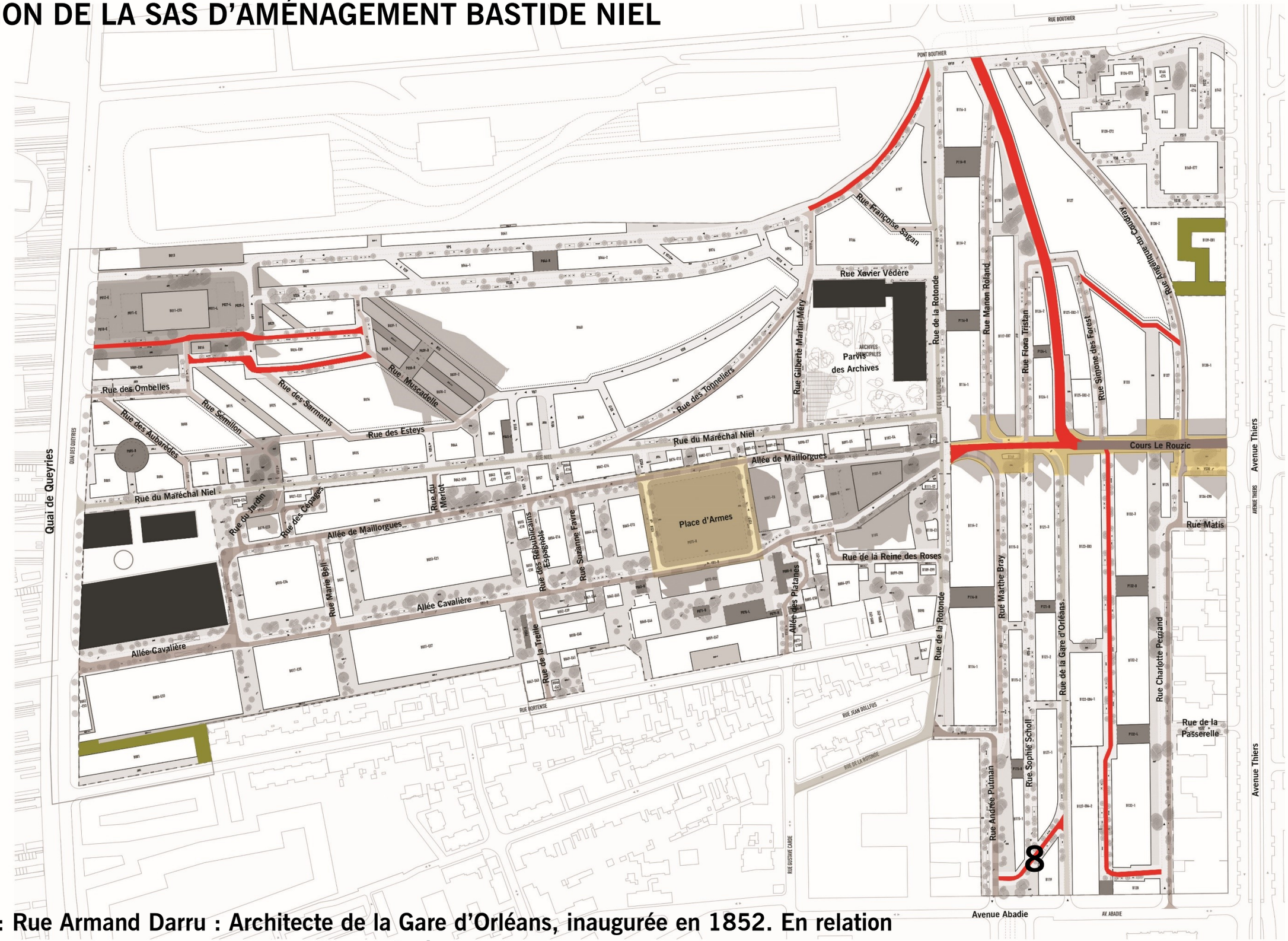
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 7 : Rue Marcel Merkès : 1920-2007 : Après avoir obtenu plusieurs prix de chant au Conservatoire de Bordeaux, il débute à l'âge de 22 ans au Grand Théâtre. Il est célèbre pour son duo d'opérette avec sa femme Paulette Merval, rencontrée au Conservatoire de Bordeaux. Ils y obtiennent leurs premiers prix d'opéra comique et d'opérette.
Tenant Rue Charlotte Perriand -> Aboutissant Cours Le Rouzic

BASTIDE NIEL

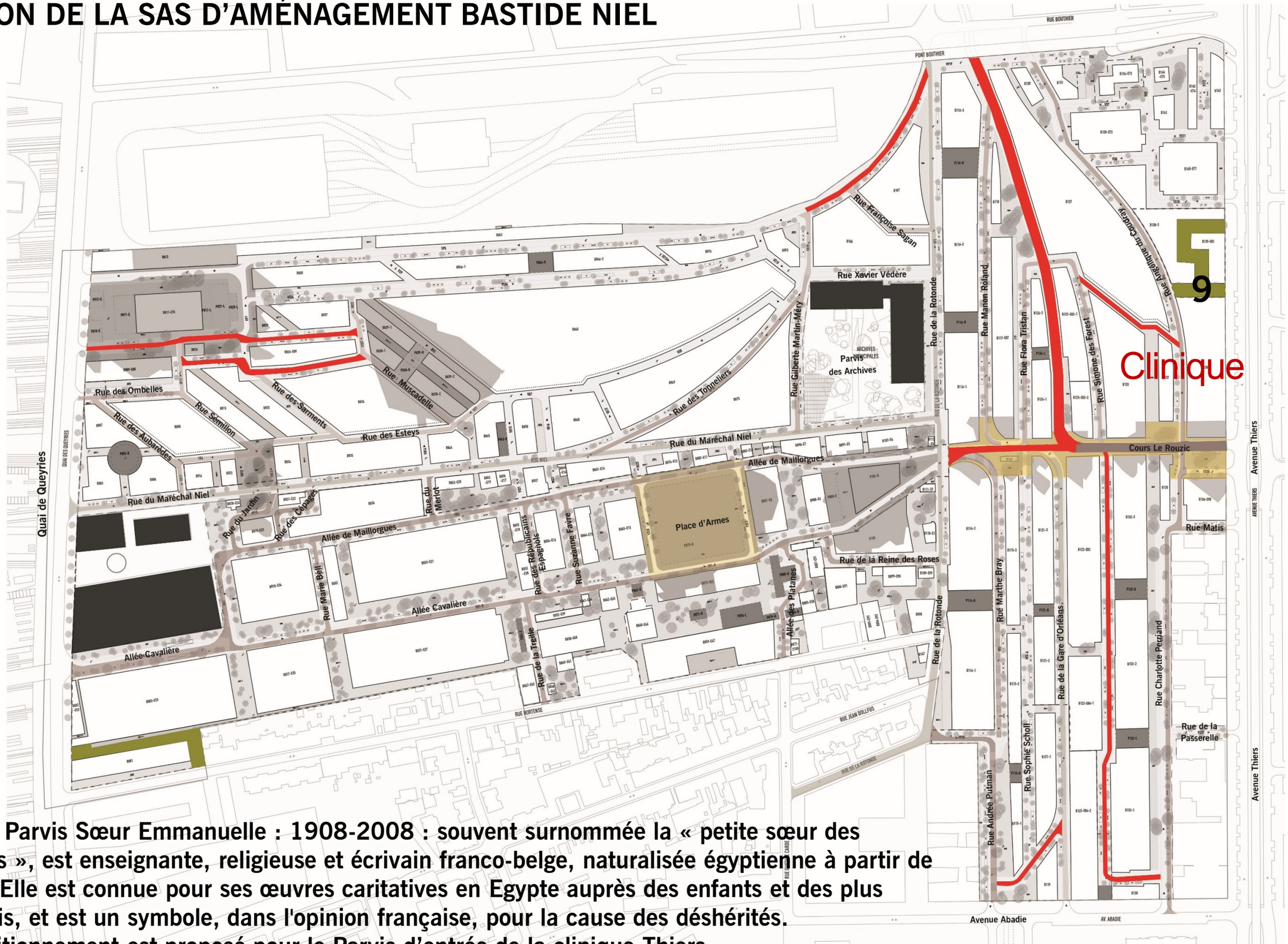
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 8 : Rue Armand Darru : Architecte de la Gare d'Orléans, inaugurée en 1852. En relation avec sa connexion avec la Rue de la Gare d'Orléans.
Tenant Rue de la Gare d'Orléans -> Aboutissant Rue Andrée Putman

BASTIDE NIEL

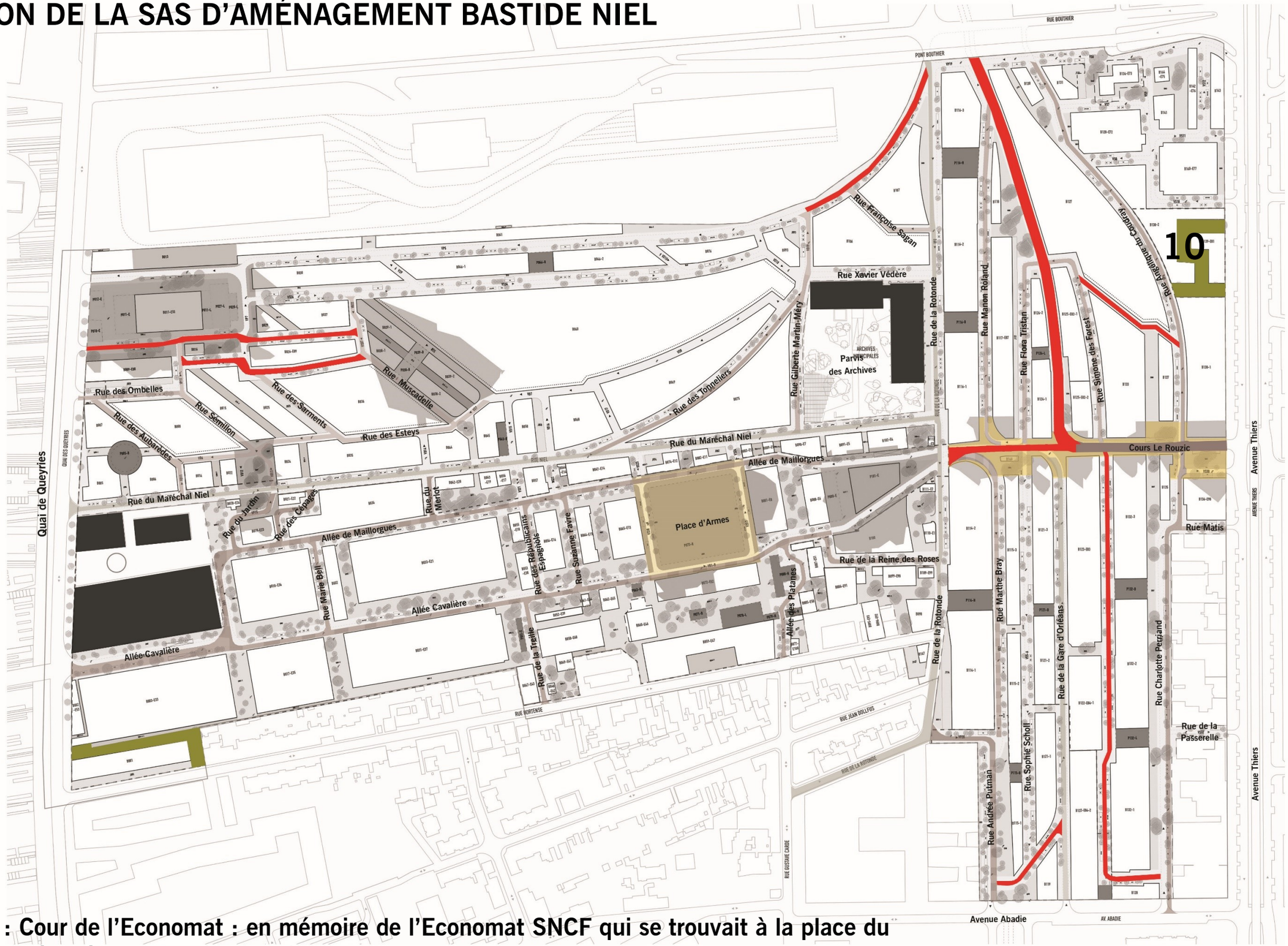
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 9 : Parvis Sœur Emmanuelle : 1908-2008 : souvent surnommée la « petite sœur des pauvres », est enseignante, religieuse et écrivain franco-belge, naturalisée égyptienne à partir de 1991. Elle est connue pour ses œuvres caritatives en Egypte auprès des enfants et des plus démunis, et est un symbole, dans l'opinion française, pour la cause des déshérités.
Ce positionnement est proposé pour le Parvis d'entrée de la clinique Thiers.
Tenant Avenue Thiers -> Aboutissant Rue Angélique du Coudray

BASTIDE NIEL

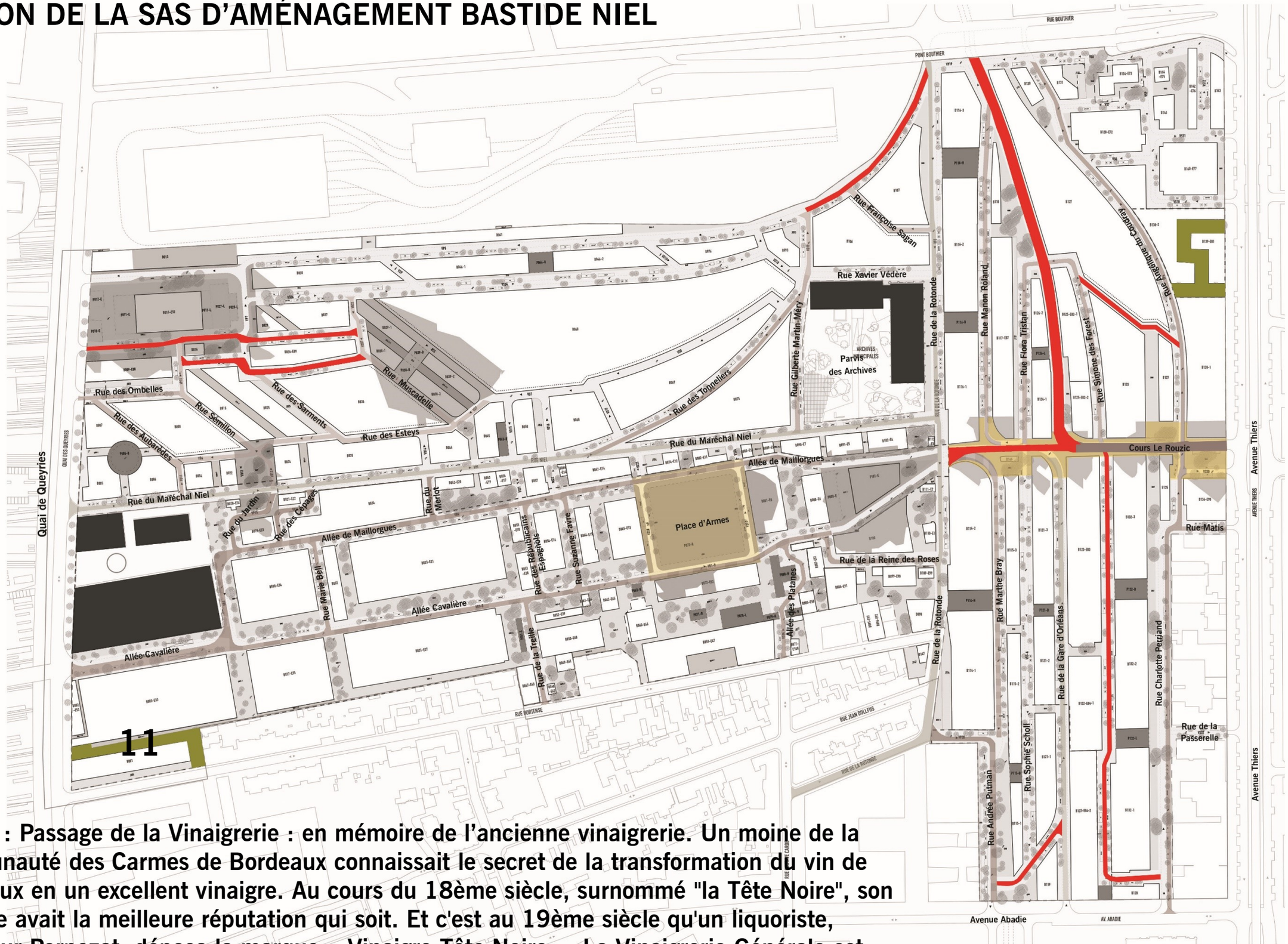
PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 10 : Cour de l'Economat : en mémoire de l'Economat SNCF qui se trouvait à la place du bâtiment rénové par l'Association Bord'ha.
Tenant Avenue Thiers -> Aboutissant Parvis Sœur Emmanuelle

BASTIDE NIEL

PROPOSITION DE LA SAS D'AMÉNAGEMENT BASTIDE NIEL



N° 11 : Passage de la Vinaigrerie : en mémoire de l'ancienne vinaigrerie. Un moine de la communauté des Carmes de Bordeaux connaissait le secret de la transformation du vin de Bordeaux en un excellent vinaigre. Au cours du 18ème siècle, surnommé "la Tête Noire", son vinaigre avait la meilleure réputation qui soit. Et c'est au 19ème siècle qu'un liquoriste, Monsieur Perpezat, déposa la marque « Vinaigre Tête Noire ». La Vinaigrerie Générale est installée en Dordogne depuis 1995.
Tenant Rue Hortense-> Aboutissant Quai de Queyries

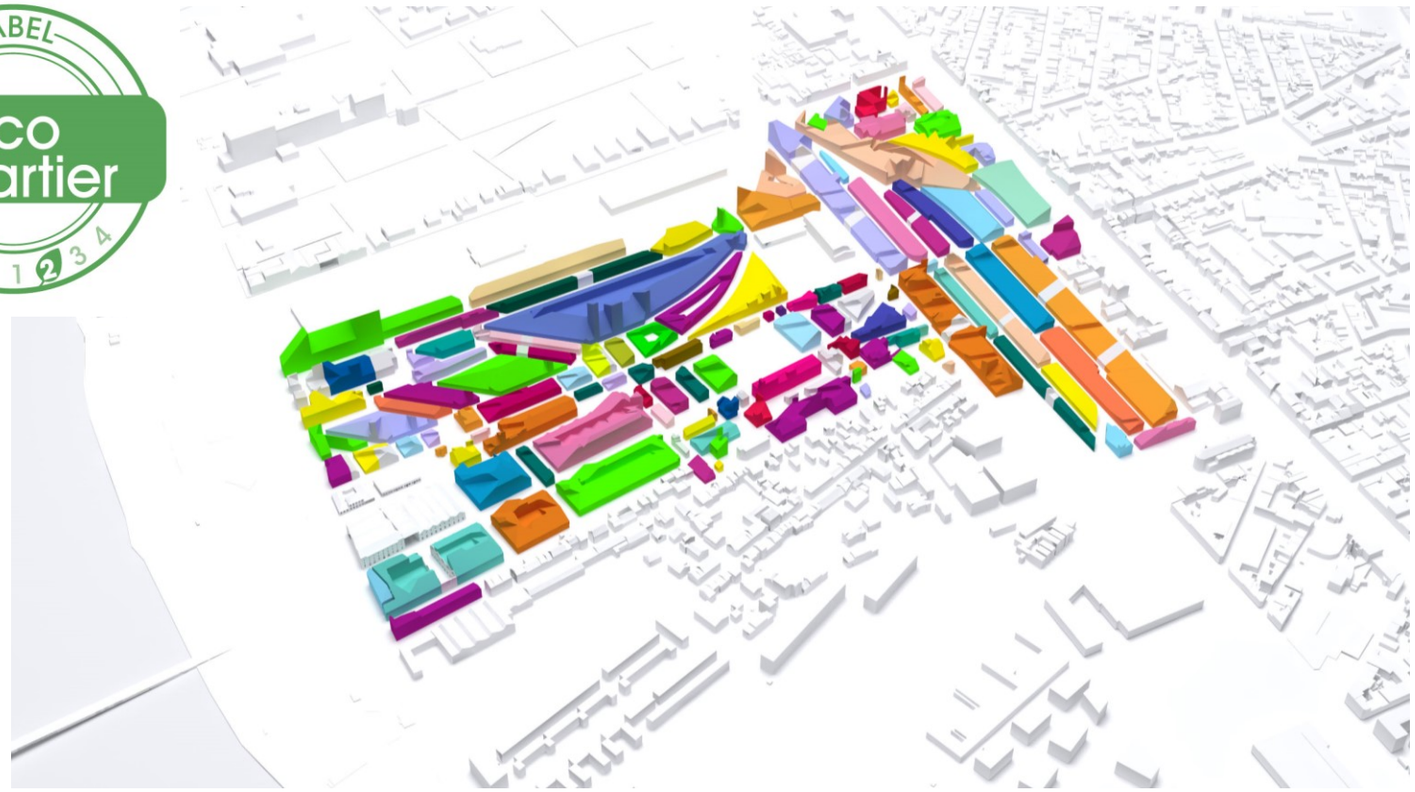
BASTIDE NIEL

RECAPITULATIF DES NOMS PROPOSES

Rue des Tulipes
Rue Carménère
Rue Niki de Saint Phalle
Rue Paulette Merval
Rue Marguerite Coutanceau
Cours Le Rouzic
Rue Marcel Merkès
Rue Armand Darru
Parvis Sœur Emmanuelle
Cour de l'Economat
Passage de la Vinaigrerie

BASTIDE NIEL

LABEL Éco Quartier étape 1 2 3 4



D-2019/227
Stationnement : Pass 52 Jours

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

Mesdames, Messieurs,

Afin de poursuivre la modernisation de la politique du stationnement, il vous est aujourd'hui proposé de décider de la mise en place d'un « Pass 52 jours », afin de répondre à deux besoins :

->Pour les résidents bordelais abonnés au stationnement payant : permettre le stationnement d'un second véhicule dans la limite de 52 jours ;

->Pour tout bordelais non possesseur d'un abonnement : la possibilité d'acquérir 52 jours de stationnement.

Il est rappelé les éléments de contexte suivants :

La gestion des recettes de stationnement de la Ville (recette à l'horodateur et gestion des abonnés résidents ou professionnels) a été confiée par convention de mandat à la Société Urbis Park Services à compter du 1er janvier 2018.

Le dispositif actuel d'abonnement résident est le suivant :

- inscription, soit sur le site internet EasyPark Bordeaux, soit à l'accueil de la Police municipale de Bordeaux avec transmission des pièces justificatives dont la carte grise du véhicule concerné aux services de Urbis Park Services ;

- validation par Urbis Park Services de l'inscription dans les 7 jours suivants la demande ;

- paiement de l'abonnement sur le site internet ou à l'horodateur avec la référence au numéro d'immatriculation du véhicule.

En conséquence, la gestion du « Pass 52 jours » doit être distinguée selon qu'il s'agit de personnes abonnées ou non ainsi qu'il suit :

1/ pour les résidents abonnés, l'attribution d'un « Pass 52 jours » se fera sans impacter le système actuel : chaque abonné obtiendra un crédit maximum de 52 jours (calculé au prorata temporis de l'abonnement restant à courir) utilisable pour un autre véhicule que celui enregistré dans l'application.

2/ pour les résidents non abonnés : ce système ne peut être dupliqué. La demande de « Pass 52 jours » sera établie pour des véhicules pour lesquels il est impossible d'avoir les numéros de plaque d'immatriculation au moment de l'inscription.

Compte-tenu de ces éléments, il est proposé pour le « Pass 52 jours » des personnes non abonnées que, comme pour tout abonnement, l'inscription et le paiement s'effectueront de manière dématérialisée sur le site EasyPark Bordeaux. Un poste en libre-service et un accompagnement de l'usager dans ses démarches seront proposés à l'accueil de la police municipale.

Modalités de gestion :

Deux modes de réservation seront permis via la plate-forme EasyPark Bordeaux ou celle de la plate-forme téléphonique qui sera créée au sein du Bureau d'Accueil de la Police Municipale et de la Tranquillité Publique.

Les jours de stationnement pourront être utilisés en une ou plusieurs fois, pour tout véhicule qui sera inscrit par le possesseur du « Pass 52 jours ». Il est à souligner que, si ces jours ne sont pas utilisés à l'issue de l'année qui suit l'inscription, ils seront considérés comme perdus.

Conformément au Règlement (UE) 2016/679 dénommé « Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), pour chaque réservation, l'utilisateur du « Pass 52 Jours » et la personne qui bénéficie du stationnement recevront un justificatif de confirmation.

Vu la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles et notamment son article 63,

Vu la loi 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République et notamment son article 73,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2233-1, L2213-2 L2333-87, et R. 2333-120-1 et suivants,

Vu la délibération du conseil municipal du 30 juillet 1971 instituant le principe du stationnement payant,

Vu la délibération D-2013/499 du conseil municipal du 23 septembre 2013 instituant la mise en place d'un tarif spécifique professionnel,

Vu la délibération D-2014/327 du conseil municipal du 23 juin 2014 instituant une politique de stationnement au service des usagers,

Vu la délibération D-2018/103 du conseil municipal du 26 mars 2018 instituant une politique de stationnement au service des usagers et autorisant Monsieur le Maire à signer la convention de mandat modifiée.

Considérant que les nécessités de la circulation dans la commune de Bordeaux imposent de règlementer le stationnement sur son territoire afin d'améliorer notamment la fluidité d'utilisation de l'espace public, et d'apporter une réponse opérationnelle aux enjeux environnementaux et sécuritaires en lien avec la motorisation,

Considérant que la mise en œuvre du stationnement payant sur certaines voies de circulation permet de répondre aux objectifs du plan de déplacement urbains de Bordeaux Métropole, d'améliorer le respect et les conditions de stationnement en surface de courte en durée en favorisant le taux de rotation des véhicules et d'accompagner la démotorisation du centre-ville par une modification des usages en vue d'une amélioration de la qualité de l'air et de l'efficience du partage de l'espace public, dans un contexte de densification croissant,

Considérant toutefois que la politique de stationnement doit prendre en compte la diversité des usages et des usagers ; que certaines catégories d'usagers sont dans une situation différente de nature à justifier de bénéficier d'un tarif réduit, Considérant la possibilité ouverte par l'article L.2333-87 I 2° du code général des collectivités territoriales d'instaurer une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers.

Ceci étant exposé, si tel est votre avis, Mesdames et Messieurs, il vous est demandé de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire à ;

-Créer un nouveau tarif pour le « Pass 52 jours » pour les non-abonnés ;

-Fixer le tarif du « Pass 52 jours » à 52 euros ;

-Doter les abonnés d'un crédit de 52 jours gratuits (au prorata temporis de la durée de leur abonnement) pour le stationnement d'un autre véhicule ;

-Effectuer tous actes en ce sens.

ADOPTE A L'UNANIMITE

M. le MAIRE

Allez, Monsieur DAVID.

M. J-L DAVID

Mes Chers Collègues, brièvement parce que le 11 février dernier, le Maire de Bordeaux a annoncé un certain nombre d'améliorations au dispositif du stationnement réglementé sur la ville dont vous savez qu'il est un des leviers les plus importants de notre politique de mobilité tant il participe à décongestionner la circulation, et donc, à dépolluer notamment l'intra-boulevards.

Parmi les mesures qui ont été, à cette occasion, annoncées, il y a celle de la mise en œuvre d'un Pass 52 jours. Ce Pass 52 jours, c'est une possibilité qui est donnée gratuitement à tous les abonnés, à tous les titulaires d'un abonnement, qui leur permet d'utiliser dans 52 jours parce qu'il y a 52 semaines dans une année, et dont ils peuvent disposer soit pour le deuxième véhicule de leur famille, soit pour donner le droit de façon sécable, d'ailleurs, à tel ou tel qui vient en visite chez ses parents, chez ses amis, etc.

Donc, cette délibération propose la mise en œuvre de ce Pass 52. Stéphanie GIVERNAUD a beaucoup travaillé avec moi et nos équipes de l'administration sur le sujet. C'est une mise en place qui n'est pas simple. Elle sera accompagnée de la mise en place d'un numéro unique qui s'appellera *Allô, stationnement Bordeaux*, et qui permettra à chaque interlocuteur d'avoir des informations complémentaires sur la mise à disposition du Pass en question.

Je vous fais grâce, mais on y reviendra sûrement, des autres dispositions que le Maire de Bordeaux a demandées. Les autres améliorations à la fois sur les professionnels de toute nature, les startups à l'intérieur des boulevards, et tous ceux qui peuvent contribuer à une meilleure qualité de vie sur notre territoire.

M. le MAIRE

Merci. C'est une bonne disposition qui va faciliter la vie d'un certain nombre de nos concitoyens. Sur les professionnels, c'est vrai que l'on avance aussi.

Tout cela est cohérent. Je pense que cela a porté ses fruits en termes d'usage sur l'espace public. Cela a libéré des places pour les résidents à proximité de leurs logements. Donc, moi, je trouve que c'est une amélioration qui est apportée, et c'est une étape supplémentaire.

Allez, Monsieur GUENRO.

M. GUENRO

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues, cette délibération a le mérite de s'attaquer à deux problèmes importants de stationnement rencontrés par les Bordelais, d'une part la seconde voiture du conjoint travaillant loin de Bordeaux, et d'autre part, les visiteurs des gens qui n'ont pas de voiture et donc qui n'avaient pas d'abonnement.

En conséquence, nous voterons cette délibération avec quelques courtes remarques à la marge. Les salariés en horaires décalés, travaillant la nuit, par exemple, ne pourront pas bénéficier du Pass 52 jours, et n'ont pas de solution actuellement quand ils sont dans un foyer avec deux personnes avec voiture.

Après, il peut y avoir un effet pervers qu'il va falloir surveiller. D'autres salariés vont être incités à reprendre leur voiture au quotidien pour bénéficier du Pass 52 jours. Je prends l'exemple de quelqu'un qui paie 780 euros à l'année chez ParCub. Peut-être qu'il sera tenté d'économiser 780 euros en reprenant sa voiture tous les jours, mais c'est compliqué de pister tous ces cas-là.

J'ai été surpris aussi de constater que le Pass était payant pour ceux qui n'avaient pas d'abonnement, et gratuit pour ceux qui avaient un abonnement. Du coup, là, on est dans un déséquilibre où pour deux voitures, on paie 165 euros par an. Il faudra surveiller tout cela.

Voilà. Je n'avais pas d'autres remarques. On votera cette délibération.

M. le MAIRE

Je remarque que cela va dans le bon sens effectivement, il peut y avoir l'effet pervers que vous avez livré.

Sur les horaires décalés, je ne vois pas le problème. Si les gens sont vraiment en horaires décalés, en quoi cela les bloque ?

M. GUENRO

Sans micro, inaudible.

M. le MAIRE

Bon, il y a toujours le cas d'école. Madame BOUILHET.

MME BOUILHET

Monsieur le Maire, Chers Collègues, nous vous remercions de reprendre partiellement une de nos propositions, celle du deuxième macaron pour les résidents, les professionnels ou les visiteurs pour stationner à un coût moins prohibitif. Nous voterons pour cette délibération.

M. le MAIRE

Bien. Je crois que cela suscite l'adhésion, Monsieur DAVID, que le travail engagé auprès des comités d'usagers et des représentants des différentes associations porte leurs fruits.

Bon. On passe au vote, au moins qu'il y ait des précisions. Tu veux apporter des précisions ? Non.

M. J-L. DAVID

Non, j'ai bien noté les observations de Monsieur GUENRO, on pourra travailler. Tout cela est très évolutif. La preuve, il fallait passer par l'étape précédente qui consistait à libérer l'espace public avant de pouvoir proposer ces améliorations-là, et je pense que l'on pourra améliorer la situation au fur et à mesure.

M. le MAIRE

Merci. Qui est d'avis d'adopter ? Tout le monde, donc j'imagine. Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ? Adoptée à l'unanimité. Point suivant.

MME JARTY-ROY

Délibération 228 : « Services privés d'objets de mobilité en libre-service sans borne (ou en freefloating). Modalités d'organisation et grille des tarifs au titre de l'occupation du domaine public. »

D-2019/228
Services privés d'objets de mobilité en libre service sans borne (ou en free-floating). Modalités d'organisation et grille des tarifs au titre de l'occupation du domaine public

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

Mesdames, Messieurs,

La ville de Bordeaux dans le cadre de sa politique de développement durable a souhaité privilégier les modes alternatifs de déplacements respectueux de l'environnement rejoignant ainsi la stratégie métropolitaine des mobilités approuvée par le Conseil de Bordeaux Métropole en janvier 2016 qui vise à réduire la part modale de l'automobile et à encourager les initiatives concourant au développement de cette pratique non polluante.

L'enquête déplacements allégée réalisée en 2017 révèle une part modale de l'automobile inférieure à 50% ; preuve que les actions engagées depuis plusieurs années donnent des résultats.

L'arrivée à Bordeaux dès la fin de l'année 2017 et en 2018, de nouveaux objets de mobilité (vélos, scooters et trottinettes) mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés, est une opportunité de développer l'usage d'alternatives à la voiture individuelle. Ces nouveaux objets représentent cependant un risque en matière d'encombrement de l'espace public et de sécurité des déplacements, des piétons notamment, si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.
La loi d'orientation des mobilités (LOM) restant à ce jour imprécise, et dans l'attente de sa promulgation et de ses décrets d'application, il est proposé conjointement avec Bordeaux Métropole de mettre en place le dispositif suivant, via la signature d'une charte avec les différents opérateurs précisant les points suivants :

- Limitation du nombre d'unités mises en circulation par opérateur,

- Paiement d'une redevance à l'année par objet exploité,

- Obligation pour les opérateurs et leurs clients de stationner ces objets de mobilité dans des espaces prévus à cet effet.

Dans le cadre de ce dispositif, la ville de Bordeaux prévoit donc d'établir des autorisations d'occupation temporaire du domaine public à l'ensemble des opérateurs de ces nouveaux objets de mobilité, signataires de la charte et de procéder à l'application d'une redevance d'occupation du domaine public créée sur la base d'une tarification de stationnement de surface « multizones » par objet de mobilité et par an pour les objets affectés exclusivement à un service en libre-service sans borne (ou en free-floating), proposé par des opérateurs professionnels, dans le périmètre tel que défini par le Maire de Bordeaux, pour un montant forfaitaire fixé à :

- 30 € par an et par vélo (classique ou à propulsion électrique),

- 30 € par an et par trottinette électrique,

- 50 € par an et par scooter électrique.

Je vous remercie donc, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir :

- Adopter la création des tarifs concernant les objets de mobilité affectés exclusivement à un service en libre-service sans borne (ou en free-floating),

- Décider l'application des tarifs indiqués à compter du 1er juin 2019,

- Autoriser Monsieur le Maire à signer tous les documents nécessaires à cet effet.

ADOPTE A LA MAJORITE

VOTE CONTRE DU GROUPE RASSEMBLEMENT NATIONAL-SIEL

M. le MAIRE

Allez, Monsieur DAVID.

M. J-L DAVID

On a beaucoup déjà parlé de ce sujet ici ou à la Métropole. Il s'agit d'adopter une charte qui a été conçue avec les opérateurs, avec la Direction de la mobilité de la Métropole, et avec une fois encore notre équipe d'élus. La consigne ou du moins la mission octroyée par le Maire sur le sujet consistait en deux choses. D'abord, nous sommes favorables à ces moyens de déplacement nouveaux, autres qui peuvent permettre aux Bordelais d'aller d'un point à un autre sans trop de difficulté, mais nous avons souhaité, c'est ce que Nicolas FLORIAN m'a donné comme mission, réguler cette opération, de façon à ce que l'espace public ne soit pas vampirisé par la totalité des usagers de ces différents objets en libre-service.

Nous essayons, avec les opérateurs, de contenir tout le dispositif. Nous les aiderons, dans les mois à venir, avec les moyens dont nous disposons, c'est-à-dire les moyens de surveillance et d'occupation du domaine public : agents de proximité, agents de plaçage, policiers municipaux, car la réussite de ce dispositif ne passera que par une bonne organisation du dispositif lui-même.

(Retentissement d'une alarme)

M. le MAIRE

Voilà, c'est l'heure limite. On a été très longs. Je ne sais pas, il y a une alarme.

M. le MAIRE

Bon, eh bien je suspends la séance.

Interruption de séance de 19 heures 17 à 19 heures 26

M. le MAIRE

On réouvre la séance. Qui avait demandé la parole ? Madame AJON.

MME AJON

Monsieur le Maire, Chers Collègues, l'arrivée sur Bordeaux de ces nouveaux services de mobilité, mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés, est une opportunité de développement à l'usage alternatif des mobilités par rapport à la voiture individuelle. Elles apportent en particulier une intermodalité avec les transports collectifs pour parcourir, par exemple, le dernier kilomètre. Cependant, cela représente en effet un risque en termes d'encombrement de l'espace public et de sécurité. Donc, les précautions à prendre sont intéressantes. Aussi, nous sommes très favorables à cette charte qui pose un certain nombre d'engagements et de précautions demandées aux opérateurs. Cependant, il me semble qu'elle pourrait apporter plus de cohérences et définir plus de sens que nous souhaitons mettre dans ce type de mobilité à l'attention des citoyens.

À ce titre, je regrette, nous regrettons que nous n'ayons pas défini de règles plus transparentes sur le choix des opérateurs avec la mise en place, par exemple, d'appel à manifestations d'intérêt ou d'appel à marchés en allant vers une *free floating* gérée par KEOLIS via un marché public, plus transparente aussi et plus équilibrée avec une clause de revoyure pour les opérateurs.

Mais enfin, et surtout, je regrette que nous n'ayons pas mis plus de sens et d'ambition en mettant une clause sur le statut de la protection des ouvriers de l'ombre qui permettent d'alimenter ces nouveaux objets. Je veux parler des auto-entrepreneurs qui rechargent les véhicules la nuit. Leur précarité est pour nous une vraie question si nous voulons réellement porter une politique de développement durable, nous ne pouvons ignorer leur statut. Nous voterons donc cette délibération. C'est un premier pas dans l'accompagnement de ces nouvelles mobilités, mais nous serons très attentifs à ces évolutions nécessaires. Je vous remercie.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur GUENRO.

M. GUENRO

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues, deux remarques rapides concernant cette charte. D'abord, j'ai quelques doutes sur la compatibilité entre les zones de dépose et le concept même de *free floating*. On sait déjà qu'avec un vélo personnel, marcher 50 mètres pour aller à des bornes alors que l'on a un poteau à côté de soi, c'est compliqué. Là, pour les trottinettes, j'ai quelques doutes.

Ensuite, je pense qu'il est nécessaire de réaliser des études d'impact indépendantes afin d'enrichir cette charte pour ne pas tomber dans la simplicité de « tout objet électrique en ville et forcément vertueux ». Nous avons, certes, des problématiques de pollution de l'air auxquelles répondent les objets électriques, mais nous devons aussi affronter une crise mondiale des ressources avec un impératif de frugalité. Un véhicule électrique qui contribue à la qualité de l'air à Bordeaux ou à Paris peut constituer une catastrophe écologique en Bolivie ou au Pérou, par exemple, à travers les mines de lithium. Aussi faudra-t-il sans doute à l'avenir moduler les tarifs, non pas en fonction de l'encombrement, mais en fonction de l'utilité de l'objet par rapport à la collectivité. Ainsi, par exemple, si une étude d'impact prouve qu'un scooter électrique remplace majoritairement un trajet en voiture, il devrait payer moins cher qu'une trottinette qui va remplacer, par exemple, un trajet en tramway. Je pense que l'on a intérêt vraiment à mettre la pression sur les études d'impact pour ne pas moduler les prix que sur l'encombrement.

M. le MAIRE

Je serais tenté de vous dire que c'est un premier pas, que l'on organise les choses. Là où j'ai une oreille attentive à ce que vous dites, c'est sur les conflits d'usage. Quand on parle de dépôt « sauvage », il n'y a pas que cela, il y a l'utilisation de l'espace public. Aujourd'hui, quelle est la place du piéton dans tout cela ? On fait un premier pas. Moi, je trouve que cela va dans le bon sens. Et sans être cynique, les études d'impact, vous ne pouvez pas d'un côté nous reprocher de ne pas aller assez vite sur certains sujets, et, après, quand on prend des décisions de considérer qu'il faut encore réfléchir, travailler, donc là, c'est une base. Moi, je pense qu'il faut une clause de revoyure dans six mois, dans un an ou je ne sais pas. Il faut fixer une échéance où on fasse un vrai bilan tant de l'usage que de toutes ces considérations environnementales. C'est effectivement, certes, bien d'avoir du déplacement doux, mais si derrière, cela a d'autres conséquences encore plus néfastes, cela sera un contresens. Moi, je pense qu'il faut se donner du temps, et c'est comme cela que j'avais compris les choses.

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Oui, brève intervention aussi en complément des deux précédentes auxquelles j'adhère totalement.

Les conflits d'usage, ce n'est pas seulement avec les piétons, Monsieur le Maire, c'est les conflits d'usage, par exemple, avec les vélos.

M. le MAIRE

Bien sûr, oui, tous les utilisateurs.

M. HURMIC

…notamment les arceaux de stationnement des vélos, on n'en a pas beaucoup. Il ne faudrait pas qu'ils soient pris d'assaut maintenant par les vélos qui sont en *free floating*. Je pense qu'il faut vraiment qu'on se donne les moyens de multiplier nos équipements vélos dans la ville et également nos pistes cyclables. Nos pistes cyclables actuellement connaissent aussi beaucoup de succès avec ce que l'on appelle les vélos cargos qui sont très utilisés. Il faut penser peut-être à les élargir, certaines d'entre elles. Il faut également les multiplier puisque tous ces véhicules qui n'auront pas le droit de circuler sur le trottoir vont *de facto* venir sur la chaussée et tant mieux, ou sur les pistes cyclables quand il y en a. Évitons les conflits d'usage avec les vélos.

Et enfin, dernière observation, ce serait bien que cela vous permette aussi d'accélérer votre programme de mise de l'ensemble des rues de Bordeaux en zone 30. Je crois que vous aviez prévu initialement de mettre la plupart des rues de Bordeaux en zone 30 avant la fin de votre mandat. Je pense que cela va bien avec ce genre de délibération. Aussi les trottinettes et les vélos, il faudra qu'ils circulent sur la chaussée et donc sur une chaussée apaisée avec une circulation en zone 30. Merci.

M. le MAIRE

Merci. Simplement pour rebondir aussi sur une remarque, effectivement dans le code des bonnes pratiques, il va falloir aussi que nos concitoyens apprennent à marcher un peu entre le lieu de dépose et le lieu de repose d'un cycle parce qu'effectivement, le réflexe est toujours de se garer devant son lieu d'arrivée. Donc, il y a une réflexion aussi à mener sur des concentrations pour garer les vélos et les trottinettes et revoir aussi notre pratique de la rue.

Monsieur JAY.

M. JAY

Monsieur le Maire, Chers Collègues, il s'agit ici d'une charte et aussi de nouvelles taxes, des limitations au développement. À mon avis, c'est absurde. Comme vous, nous nous réjouissons de l'arrivée de ces nouveaux modes de déplacement, trottinettes, vélos et scooters électriques. Nous nous réjouissons aussi de l'innovation de la location généralisée qui permettra en principe de limiter l'encombrement de nos rues par rapport au service rendu. C'est-à-dire que la même trottinette ou le même scooter est utilisé par beaucoup d'utilisateurs dans la même journée. En principe, cela devrait diminuer le nombre de véhicules.

Nous assistons à une révolution qui est la conséquence de progrès technologiques dans l'intelligence artificielle qui entrent dans ces véhicules. Cela ne sera pas la dernière révolution dans ce domaine.

Nous trouvons aussi très positif qu'il s'agisse d'initiative privée, que ce ne soit pas le contribuable qui soit sollicité, c'est même, selon nous, un gage de succès. Ce n'est pas une dépense pour la collectivité, mais ce sera une source de revenus, au contraire, par exemple, pour la créer… alors, j'ai bien compris que cela ne va pas être des emplois de grand niveau, et aussi par les entreprises assujetties aux taxes et aux impôts ordinaires. En fait, ce sera le contraire du vélo PIBAL. Ce sont des privés qui prennent le risque, pas les contribuables. Il nous paraît absurde que notre collectivité dépense beaucoup d'argent pour les déplacements que vous appelez doux, et veuille aujourd'hui limiter leur développement et taxer. Nous devrions, au contraire, encourager, accompagner le développement. Effectivement, comme vous l'avez dit, Monsieur le Maire, il est important d'observer avant de prendre des décisions. À cause des taxes, nous voterons contre.

M. le MAIRE

Oui, enfin, les taxes, je ne suis pas un chantre de la taxe à tout prix, mais à partir du moment où il y a une entreprise privée, vous l'avez souligné, qui est dans une logique mercantile, il n'est pas illogique que quelque part, elle participe à l'effort collectif. Poser des arceaux, c'est nous qui le faisons, c'est la collectivité. Aménager des pistes cyclables, c'est la collectivité. Des bandes cyclables, c'est la collectivité. Dès lors qu'eux, il y a une démarche commerciale derrière, il n'y a pas de raison que l'on ne leur demande pas. Si cela n'avait tenu qu'à moi, j'aurais monté plus haut les taxes.

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Oui, Monsieur le Maire, vous devriez revenir sur votre position parce que la taxe est une question d'équité d'occupation du domaine public entre les différents opérateurs. Pourquoi y aurait-il une taxe pour les terrasses de café et pas de taxe pour les gens qui font de la location du commerce sur l'espace public ? C'est une règle qui ne tiendrait pas. Voilà.

Juste pour continuer et rapidement, j'aime bien la notion de premiers pas. On sera obligé, au fur et à mesure, là aussi, de s'adapter. On ne sait pas d'ailleurs quelle sera, en matière économique, la possibilité pour tous les opérateurs de tenir sur cette opération. Est-ce que l'on sera obligé, Monsieur le Maire, d'augmenter les autorisations du nombre d'objets si cela a un vrai succès ?

Et puis, pour répondre à Pierre HURMIC, oui, on est engagé dans cette politique de 30 à l'heure intra-boulevards. On aura pratiquement terminé en 2020 la quasi-totalité et nous anticipons, à la demande du Maire notamment, sur les choses que l'on n'avait pas l'habitude de pratiquer, une vélo-rue, par exemple, rue Jean Renaud Dandicolle. C'est une rue dans laquelle le vélo est prioritaire. Et, bientôt, si le Maire le valide, autoroute du vélo, Cours du Maréchal Juin sur l'axe qui est le plus emprunté par les cyclistes sur le trajet domicile-travail.

M. le MAIRE

Oui, on m'a présenté ce projet qui va dans le bon sens. On appelle cela une autoroute du vélo, enfin peu importe. Il faut réserver des axes aux seuls utilisateurs du vélo à part les riverains, bien sûr. Le tout est d'avoir des axes pénétrants et après un peu de transversalité et qu'il y ait de vrais itinéraires pour les vélos. Et je serais tenté de dire, il faut que l'on y réfléchisse aussi, à faire la même chose pour les déplacements piétons. J'ai déjà dû le dire, je ne sais pas si je l'ai déjà dit dans cette enceinte, mais ailleurs : moi, il y a un chiffre qui m'a marqué, il y a quelques jours, la moyenne pour un utilisateur du tram ou du bus en ville, c'est quatre stations entre la montée et la descente. C'est-à-dire que, quand c'est une moyenne de quatre, il y en a qui l'utilisent, qui descendent à l'arrêt suivant et cela, je le vois tous les matins. Moi, je le prends Barrière d'Ornano, dès Gaviniès, il y en a qui descendent et la station suivante, il y en a encore d'autres. Ce peut paraître cosmétique, mais installer une signalétique qui indiquerait le temps de déplacement en minutes en marche… C'est le cas sur les stations, certaines stations de tram, pas partout, mais de point à point sur la ville, on saurait qu'il faut 16 minutes pour aller des boulevards au centre-ville ou on rajouterait même dessous le nombre de pas auxquels cela correspond et je suis persuadé que cela inciterait les gens à marcher à pied.

Je pense qu'il y a un consensus là-dessus. Je vais quand même le vérifier. Qui est contre ? Monsieur JAY, Madame BOUIHLET. Deux contre. Pas d'abstentions ? Qui est pour ? Adoptée à la majorité.

Point suivant.

MME JARTY-ROY

Délibération 229 : « Déploiement de 30 caméras individuelles. »

Charte d'engagements des opérateurs d'objets de mobilité en libre-service et sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole

Objet de la présente charte

La Stratégie métropolitaine des mobilités approuvée par le Conseil de Bordeaux Métropole en janvier 2016 vise à réduire la part modale de l'automobile et encourager toutes ses alternatives. L'enquête déplacements allégée réalisée en 2017 révèle une part modale de l'automobile inférieure à 50% : preuve que les actions engagées depuis plusieurs années donnent des résultats.

L'arrivée à Bordeaux dès la fin de l'année 2017 et en 2018, de nouveaux services privés d'objets de mobilité (vélos, scooters et trottinettes), mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés, est une opportunité de développer l'usage d'alternatives à la voiture individuelle. Ces nouveaux objets représentent cependant un risque en matière d'encombrement de l'espace public et de sécurité des déplacements, des piétons notamment, si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

La charte ici présente, fixe un certain nombre d'engagements demandés par Bordeaux Métropole à tout opérateur privé d'objets de mobilité en libre-service et sans borne (ci-dessous dénommé « opérateur »), souhaitant implanter son service sur le territoire.

Cette charte est provisoire dans l'attente de l'adoption de la loi d'orientation des mobilités, actuellement en cours de discussion au Parlement, et de ses décrets d'application, qui fixeront un nouveau cadre réglementaire pour l'exploitation de ce type de services.

Article préliminaire – Définitions

Bordeaux Métropole est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, relevant de la catégorie des métropoles, par transformation de la Communauté urbaine de Bordeaux, créé en vertu de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 et du décret n°2014-1599 du 23 décembre 2014.

Bordeaux Métropole est compétente en matière d'organisation de la mobilité, de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie dont notamment la lutte contre la pollution de l'air (article L5217-2 du Code général des collectivités territoriales).

Le Président de Bordeaux Métropole dispose de la police de la conservation sur les voies dont il est gestionnaire. Il dispose également de la compétence de police de la circulation et du stationnement sur toutes les voies métropolitaines hors agglomération.

Chaque maire d'une commune de Bordeaux Métropole peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce. (Code général des collectivités territoriales, art. L.2213-6).

La police municipale, sous l'autorité du maire, « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques » (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales).

Est nommé **opérateur** dans cette charte, toute personne morale qui sollicite une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour exercer une activité de vélos, de scooters ou de trottinettes en libre-service sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Sont désignés **objets de mobilité** (ou **objets**) dans cette charte, les vélos, scooters et trottinettes mis en libre-service par l'opérateur, parmi lesquels les **vélos** sont des cycles au sens des dispositions du 6.10 de l'article R.311-1 du Code de la route et les **scooters** sont des cyclomoteurs au sens des dispositions du 4.8 de l'article R.311-1 du Code de la route.

Article 1er – Respect de la charte

L'opérateur s'engage à respecter l'ensemble des articles de la présente charte.

Si Bordeaux Métropole constate un manquement à la charte, elle le signifie par courrier à l'opérateur qui a un délai d'1 mois à la date d'envoi du courrier pour apporter une réponse satisfaisante. Sans réponse satisfaisante, l'opérateur sera considéré comme ne respectant pas la présente charte.

Le manquement sera signalé par Bordeaux Métropole au(x) Maire(s) concerné(e.s) qui pourra/ont prendre toute mesure utile.

Article 2 – Occupation du domaine public et redevance

Afin de pouvoir exercer son activité sur le territoire métropolitain, l'opérateur doit obtenir une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour chaque type d'objet de mobilité déployé, délivrée par le ou les maires de la Métropole sur le territoire desquels ses objets de mobilité sont déployés.

L'autorisation précise la zone de déploiement et le nombre d'objets déployés, sans dépasser les maximas suivants en considérant l'impact sur la circulation et la nécessité de préserver l'accès à l'espace public :

- 600 vélos par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 600 vélos à assistance électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 200 scooters à motorisation 100% électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 100 trottinettes à motorisation 100% électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Si les maximas mentionnés ci-dessus s'avèrent finalement incompatibles avec la sécurité de la circulation sur le domaine public et la nécessité de préserver l'accès à l'espace public, ou s'il apparait au contraire, après accord des communes concernées que le territoire pourrait accueillir un plus grand nombre d'objets, ces maximas pourront être revus à la baisse ou à la hausse par décision du Président de Bordeaux Métropole, et sans avoir à voter une nouvelle charte. Les opérateurs en seront informés dans les plus brefs délais.

Aucun autre type d'objet ne pourra se voir accorder une autorisation, en particulier s'agissant de tout objet motorisé dont la motorisation ne serait pas 100% électrique.

Avant le lancement du service, la Métropole, les communes et l'opérateur s'accordent sur la zone de déploiement du service. Chaque commune alors concernée autre que Bordeaux se verra ainsi attribuer 10% des objets déployés, et Bordeaux le reste.

Afin de s'assurer que ces volumes d'objets déployés ne seront pas dépassés, Bordeaux Métropole souhaite, dans le respect des compétences des communes et du pouvoir de police et de circulation des maires en agglomération, la mise en place d'un système de supervision permettant de localiser l'ensemble des objets en temps réel.

Les opérateurs signataires de la charte s'engagent à répondre à cette exigence sous 1 mois après l'obtention de leur autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

L'autorisation est également soumise à l'acquittement d'une redevance fixée par les communes et appliquée au nombre d'objets qui leur auront été attribués (cf. ci-dessus). La Métropole s'engage à garantir par la concertation la cohérence des différentes redevances fixées par les communes.

Tout déploiement de flotte complémentaire ou toute extension du périmètre de déploiement devra faire ainsi l'objet d'une nouvelle autorisation.

L'opérateur ne pourra utiliser le domaine public défini à l'article 4 qu'en vue d'y stationner ses objets de mobilité dans l'attente d'affectation à un client.

En cas de manquement à la présente charte (cf. article 1) ou à toute autre exigence portée dans l'autorisation d'occupation du domaine public délivrée par la commune, cette autorisation d'occupation du domaine public pourra être retirée et les objets de mobilité pourront être évacués puis le cas échéant mis en fourrière (cf. article 5).

Article 3 – Respect des lois et de la réglementation en vigueur

L'opérateur se conformera aux lois et règlements en vigueur indépendamment de la présente charte.

L'opérateur s'engage à respecter les exigences du Code de la route qui s'appliquent au type et à la qualité des objets de mobilité déployés et à exiger de ses utilisateurs qu'ils respectent le Code de la route, tant dans les règles de circulation que dans les équipements nécessaires, qu'il pourra le cas échéant mettre à la disposition de ses utilisateurs (casques, gants…). En particulier :

- Les caractéristiques techniques des cycles déployés seront ainsi conformes au décret n° 2016-364 du 29/03/16 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes.
- Les usagers des cycles et cyclomoteurs en libre-service doivent respecter les articles R431-1 à R431-11 du Code de la route.

En outre, concernant les trottinettes, les opérateurs doivent s'engager à ce que leur vitesse soit limitée par construction, ou bridée, à 25 km/h.

Lors de la promulgation de la Loi d'Orientations sur les Mobilités et de ses décrets d'application, une nouvelle charte sera adoptée par Bordeaux Métropole qui rendra caduque les dispositions de la présente charte.

Article 4 – Zones de déploiement et de stationnement des objets de mobilité en libre-service

Bordeaux Métropole attache une importance particulière au bon stationnement des objets de mobilité en libre-service déployés sur le domaine public.

Il a donc été décidé de définir des règles que les opérateurs s'engagent, par la signature de la présente charte, à respecter strictement.

Ces règles s'appliquent à la fois à la mise à disposition dans l'espace public par chaque opérateur de ses objets de mobilité et au stationnement de ces mêmes objets par les utilisateurs en fin de course.

Bordeaux Métropole, avec l'aval des communes qui la compose, s'engage à développer un réseau de zones de stationnement spécifiques, dédiées au stationnement des objets de mobilité en libre-service tous opérateurs confondus. Ces zones seront marquées et identifiées par Bordeaux Métropole et figureront sur l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public délivrée à l'opérateur par la commune concernée.

En accord avec les maires des communes métropolitaines :

- en ce qui concerne les vélos et vélos à assistance électriques, ils devront être obligatoirement stationnés :
    - contre des arceaux-vélos publics.
    - sur un des espaces de stationnement évoqués ci-dessus.
- en ce qui concerne les trottinettes électriques, elles devront être obligatoirement stationnées sur un des espaces de stationnement évoqués ci-dessus.
- concernant les scooters, ils devront être obligatoirement stationnés :
    - contre les espaces stationnement deux roues prévues par les communes ;
    - sur un des espaces de stationnement évoqués ci-dessus, à l'exclusion de ceux pour lesquels la réglementation existante interdit le stationnement de véhicules de ce type.

Pour éviter qu'un seul opérateur puisse occuper tout l'espace d'un emplacement dédié, il est demandé aux opérateurs qu'à 7h chaque matin, il n'y ait pas plus de 5 trottinettes, 5 vélos et 2 scooters du même opérateur, stationnés sur un même emplacement dédié.

En tout état de cause, le stationnement des objets de mobilité ne doit jamais entraver la libre circulation de tous les usagers de l'espace public, en particulier des piétons et des personnes à mobilité réduite.

En ce sens, l'opérateur veille à ce que le stationnement de ses objets ne constitue pas un stationnement dangereux, gênant ou abusif au sens des dispositions des articles R. 417-9 à R. 417-13 du Code de la route.

En cas de manquement à cette obligation, les utilisateurs ou à défaut l'opérateur encourt une contravention de deuxième à cinquième classe délivrée par le maire en vertu de son pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération.

De plus, lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du Code de la route.

Article 5 – Evacuation des objets encombrants

L'opérateur est responsable de l'évacuation des objets de mobilité qui ne sont plus en état de fonctionner et/ou qui entravent la circulation normale des usagers de l'espace public. Il doit ainsi veiller à s'acquitter spontanément de cette tâche.

Dans le cas où Bordeaux Métropole ou/et le Maire de la commune concernée signalerait un tel objet à l'opérateur, ce dernier devra s'engager à déplacer un objet mal stationné dans les 24h et à retirer un objet hors d'usage dans les 48h.

A défaut d'intervention de l'opérateur dans les délais indiqués ou en cas de retrait de l'autorisation d'occupation du domaine public (cf. article 2), le maire de la commune concernée, en vertu de son pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération (article L2213-1 du CGCT) et/ou le Président de Bordeaux Métropole en vertu de son pouvoir de conservation (article R116-2 du Code de la voirie routière), pourra faire évacuer le/les objets et dans ce cas, sanctionner l'opérateur par une amende.

Article 6 – Présence, réactivité et exemplarité de l'opérateur sur le domaine public

L'opérateur doit faire preuve à Bordeaux Métropole qu'il a pris toutes les dispositions et process de nature à préserver le bon état de sa flotte d'objets de mobilité et le bon ordre dans son déploiement dans l'espace public (cf. articles 4 et 5).

Pour ce faire, il emploie le personnel nécessaire, avec une présence locale, en règle avec les obligations sociales qui lui incombent vis-à-vis de ses employés et des indépendants qui travaillent pour lui le cas échéant ; et à qui il donne l'instruction de travailler en étroite coordination avec Bordeaux Métropole, les communes concernées et les forces de l'ordre chaque fois que cela s'avérera nécessaire.

L'opérateur doit également montrer une couverture d'assurance en responsabilité civile de nature à couvrir les dommages causés aux tiers, fournie par un assureur agréé en France.

Article 7 – Disponibilité et dialogue constructif avec Bordeaux Métropole

L'opérateur s'engage à désigner et donner à Bordeaux Métropole, les coordonnées (mail et téléphone portable) d'au moins une personne, responsable local du service (donc présente sur le territoire de la métropole), disponible et réactive en cas de besoin, dans la journée. L'opérateur s'engage par ailleurs à se rendre disponible pour des points mensuels avec Bordeaux Métropole.

Le dialogue entre l'opérateur et Bordeaux Métropole vise une amélioration continue du service et une transparence quant aux intentions des deux parties.

Article 8 – Suivi du déploiement par Bordeaux Métropole

Comme stipulé dans l'article 2 de la présente charte, l'opérateur s'engage à créer un Accès à une interface de programmation (API) contenant un identifiant unique pour chaque objet déployé et la position GPS de ces derniers réactualisée toutes les 5 minutes.

L'usage des données est alors limité au contrôle du respect des engagements de la présente charte (nombre d'objets déployés et respect des zones de stationnement) ainsi qu'à d'éventuelles analyses dans le but de positionner de nouveaux espaces de stationnement dédiés.

Bordeaux Métropole peut communiquer l'accès à l'API à un prestataire de son choix, qui s'engage auprès d'elle à ne pas utiliser les données pour un autre usage que celui précisé ci-dessus.

Article 9 – Echanges de données avec Bordeaux Métropole

Dans le cadre de l'amélioration des politiques de transport et de mobilité menées à l'échelle métropolitaine, l'opérateur s'engage à mettre à la disposition de Bordeaux Métropole tous les mois, un tableau de bord du service indiquant, a minima :

- le nombre d'objets de mobilité déployés ;
- le nombre d'usages du service par semaine ;
- la « carte de chaleur » des lieux de dépose par les usagers du service ;
- le nombre d'inscrits au service ;
- le nombre d'abonnés pour chaque type d'abonnement ;
- le nombre d'objets de mobilité déposés hors-zone de couverture, par semaine.

Bordeaux Métropole s'engage à mettre à la disposition de l'opérateur toute donnée publique en sa possession, utile à l'amélioration du service de l'opérateur (base de données d'arceaux vélos et zones de stationnement dédié notamment).

D-2019/229
Déploiement de 30 caméras individuelles. Demande de subvention. Autorisation

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

Mesdames, Messieurs,

Dans un contexte national de violences croissantes commises à l'encontre des agents publics, la Ville de Bordeaux a décidé à partir du 19 mars 2018, d'expérimenter l'enregistrement audiovisuel des interventions de ses agents de police municipale, au moyen de 80 caméras individuelles.

Au regard de l'augmentation des effectifs de policiers municipaux, et suite à la parution du décret 2019-140 du 27 février 2019 pérennisant l'utilisation des caméras individuelles, la Ville de Bordeaux a décidé d'acquérir 30 nouvelles caméras afin de doter individuellement l'ensemble de ses agents.

Véritables outils de protection des agents, les caméras piétons ont pour objectif de prévenir et dissuader d'éventuels comportements agressifs et outrageants. Ces équipements permettent aussi d'apaiser certaines situations conflictuelles.

Le coût de cette opération est estimé à 12 596 € H.T. L'État est susceptible d'apporter son soutien financier à cette opération au titre du Fonds d'intervention pour la prévention de la délinquance, à hauteur de 6 000 € selon les enveloppes disponibles.

En conséquence, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs :
- d'approuver cette opération,
- de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire :

- à solliciter le cofinancement de l'Etat sur cette opération,
- à signer la convention y afférant,
- et à procéder à son encaissement.

ADOPTE A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

ABSTENTION DU GROUPE ECOLOGISTE

ABSTENTION DE M. FELTESSE

M. le MAIRE

Allez, Monsieur DAVID.

M. J-L DAVID

Oui, il s'agit d'une demande de subvention auprès de l'État pour financer ce que l'on appelle communément les caméras-piétons dont sont dotés les policiers municipaux de la Ville de Bordeaux. C'est une opération intéressante dans la mesure où elle pacifie beaucoup les relations entre le policier municipal et les protagonistes. On en avait fait une évaluation, à la fin du dernier trimestre 2018 et le personnel en était particulièrement satisfait. On demande à l'État qui nous l'avait proposé d'ailleurs, de nous aider à financer sur le fonds d'intervention pour la prévention de la délinquance.

M. le MAIRE

Merci. Monsieur ROUVEYRE.

M. ROUVEYRE

Oui, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, cher Jean-Louis, comme c'est votre anniversaire et qu'il est tard, je vais vous faire cadeau d'une longue intervention sur la question de la vidéosurveillance. Néanmoins, quelques éléments. À tout prendre, je préfère encore que les policiers municipaux, pour apaiser effectivement leurs relations avec les citoyens tendus aient une caméra qu'un pistolet Taser. Néanmoins, dans un certain nombre de lectures, on a pu constater qu'il y avait encore beaucoup de questions qui se posaient concernant l'utilisation de ces caméras. Et moi, j'aurais aimé quand même, puisque vous nous parlez d'une évaluation, qu'elle soit jointe à la délibération, qu'au moins on puisse en débattre ici en Conseil. Il y a un certain nombre d'articles qui nous révèlent d'ailleurs que la plupart des communes qui ont testé ce dispositif reconnaissaient que, finalement, la vidéo tournait très peu puisque, vraisemblablement, même si cela a fait l'objet de débats et qu'il y a un peu de flou, c'est quand même à l'initiative du policier ou de la policière que le déclenchement est effectué. On ne votera pas contre, comme on le fait traditionnellement sur les cas de vidéosurveillance urbaine, parce que l'on est sur un autre enjeu, mais d'ailleurs, vous le savez peut-être, je vous ai interpellé concernant ce dernier point puisqu'il s'avère et j'espère que ce ne sera pas le cas pour ces caméras-là, il s'avère que sur les caméras de vidéosurveillance urbaine, la police réponde lorsqu'elle est interpellée par des riverains dont le véhicule, par exemple, aurait fait l'objet de vandalisme, qu'elle n'a pas le temps, la police n'a pas les moyens humains pour examiner les bandes. Je vous ai interrogé sur un cas précis. Je serais très curieux d'avoir votre retour parce que cela pose une question globale en tout cas sur l'utilisation de ces moyens et des ressources humaines qu'il faut mettre en place pour pouvoir les exploiter, cesdites images.

En tout cas, concernant la délibération 229, j'espère que vous y verrez un signe ou une certaine souplesse, nous ne votons pas contre, mais nous ne votons pas pour, nous nous abstiendrons donc sur la 229.

M. le MAIRE

Bien. Merci. Madame JAMET.

MME JAMET

Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, nous allons nous aussi nous abstenir, car effectivement, nous aurions souhaité avoir un bilan complet de l'expérimentation qui a eu lieu sur ces caméras-piétons. Nous ne négligeons pas aussi, effectivement, le fait qu'il semble que leur usage apaise les situations au moment de l'intervention.

Par contre, cela amène d'autres problèmes au moment de la généralisation, et en termes d'usage. On voit, notamment aux États-Unis où beaucoup d'études ont été menées, que finalement l'agent devient le surveillé et avec des burn-out qui peuvent arriver. Nous interpellons la municipalité sur cette nouvelle technologie en termes de sécurité qui, finalement, n'était pas forcément un besoin au départ des agents, mais, c'est la technologie qui est là, donc on le prend et on le met en place. Il semblerait qu'à Bordeaux, il y ait eu peu de déclenchements de caméra. Effectivement, quand on regarde le coût de l'achat de ces caméras pour le peu d'utilité qu'elles ont, je pense qu'il faudrait mesurer ce rapport qualité prix, on va dire, et gain sur les interventions de ce genre d'outils.

Ce qui interpelle aussi, pour moi, personnellement, je tiens à le dire, c'est quand même toutes les recommandations de la CNIL qui dit qu'il faut effectivement aller vers un débat démocratique sur ces questions-là parce qu'où on va en termes de sécurité et de sécuritarisme sur l'espace public et dans les espaces privés ? Comment sont gérées les vidéos ? Comment sont-elles traitées ? Comment sont-elles conservées ? Où sont-elles conservées ? Toutes ces questions, nous n'avons pas les éléments de réponse. Nous aurions dû les demander certainement en commission, et je m'en excuse de ne pas l'avoir fait précédemment, mais nous n'avons pas le règlement intérieur aussi d'utilisation par les agents de ces caméras vidéo.

J'ai cru comprendre… Il y a quelque temps, je m'étais entretenue avec des agents de la police municipale qui dénonçaient le harnais qu'ils avaient derrière qui était dangereux pour eux puisque l'on pouvait les attraper. Il semblerait que les nouvelles caméras qui vont être mises en place n'aient plus ce harnais. Ce qui est une bonne chose pour eux si on va dans ce sens-là. Je pense, effectivement, que cela va peut-être un peu trop loin pour finalement peu d'usage. Et ce qui m'inquiète à terme, c'est que l'on va aller vers la reconnaissance faciale. On va dans un monde quand même de plus en plus sécuritaire avec beaucoup de nouvelles technologies. Est-ce que cela amène vraiment beaucoup de… enfin, quelque chose de vraiment concret et vraiment pertinent surtout dans une ville comme Bordeaux où, au final, on a peu de délinquance et on n'est pas dans des villes quand même très délinquantes. Je vous remercie.

M. le MAIRE

Je serais tenté de vous dire que la caméra est, certes, un facteur sécurisant pour l'agent, mais cela doit être aussi un facteur sécurisant pour la personne, le citoyen *lambda* parce qu'au moins, il est aussi « protégé » par des éléments filmés, si cela devait être le cas en cas de difficultés entre les deux. Donc, cela va dans les deux sens.

Monsieur JAY.

M. JAY

Monsieur le Maire, Chers Collègues, nous sommes favorables à cette dépense. Nous tenons à cette occasion à rappeler que notre police municipale est utile. Nous souhaitons remercier les agents pour leur travail souvent difficile. Il y a des améliorations possibles et des conditions de travail des agents en améliorant l'équipement, cette mesure en fait partie, et aussi en renforçant les effectifs. Ce renforcement est nécessaire pour faire face à l'augmentation de l'insécurité et pour tenir compte de la nécessité d'avoir des effectifs suffisants mobilisables en cas d'incidents graves. Aujourd'hui, à certains moments, les effectifs sont faibles pour une ville comme Bordeaux. Nos policiers municipaux sont envoyés également dans certains quartiers, non pour lutter contre l'insécurité, mais pour verbaliser les automobilistes. Ces consignes nous paraissent aberrantes. La priorité doit être la sécurité des citoyens, des biens et de nos agents de police eux-mêmes. Nous voterons pour cette délibération.

M. le MAIRE

Très bien. Vous voulez vraiment reprendre la parole, Madame JAMET ? Allez-y.

MME JAMET

J'entends votre argument, Monsieur le Maire. Par contre, le contre argument par rapport aux citoyens pour le mettre en sécurité avec cette caméra, pour le rassurer, c'est que c'est l'agent qui va déclencher la caméra, donc, à un

moment bien particulier. C'est-à-dire que l'on n'aura pas forcément l'échange qu'il y aura eu avant. Je ne mets pas du tout en doute…

M. le MAIRE

La probité de nos agents.

MME JAMET

Je ne mets pas du tout en doute vraiment les agents de la police municipale de Bordeaux et sur la façon dont ils gèrent les situations, mais, par contre, effectivement, il peut y avoir des cas où cela pourra poser problème parce qu'il n'y aura pas eu la conversation en amont.

M. le MAIRE

Merci. Quelques mots Monsieur DAVID et on passe au vote.

M. J-L. DAVID

Juste quelques mots. Le débat sur la tranquillité publique, la sécurité publique sur le territoire, je vous rassure, nous l'avons tous les jours. Bien évidemment, selon les situations rencontrées, etc., nous l'avons et le Maire, par rapport à cela, est particulièrement vigilant à toutes ces situations.

Deuxièmement, c'est un dossier qui est passé au CHSCT qui a été voté à l'unanimité. L'ensemble des représentants du CHSCT ont voté cette mise en place des caméras.

Et troisièmement, je vous rappelle quand même que les policiers municipaux, être policier municipal, c'est un métier, et c'est un métier pour lequel on est assermenté. Donc, en l'occurrence, tous les risques dont vous parlez me paraissent être à la marge. Cela peut arriver sûrement, mais probablement à la marge quand même. Ce sont des gens entrainés, formés, sérieux et dont la capacité de discernement est quand même très importante, notamment, je pense là aux brigades de nuit, de soirée, etc., qui sont très formées à ces exercices.

M. le MAIRE

Merci. On passe au vote. Qui est contre ? Qui s'abstient ? 7. Qui est pour ? Adoptée à la majorité.

Allez, point suivant.

MME JARTY-ROY

Délégation de Monsieur Nicolas BRUGÈRE. Délibération 231 : « Colloque Européen Silver économie et habitat ».