

Pas sur la plomberie, mais lors du dernier Conseil Municipal, Monsieur Hervo, je vous avais demandé de nous communiquer le coût de fonctionnement du futur équipement, avec les actualisations si possible. Vous m'avez indiqué que c'était un document que vous devriez avoir. Je vous rappelle que nous sommes en attente de ce document.

Je vous remercie.

M. Hervo

10 minutes avant d'entrer en séance, j'ai demandé à ma collègue Claudine Labrousse : « *te souviens-tu de la question que m'a posée M. Macé la dernière fois et à laquelle je lui ai promis de répondre ?* »

M. le Maire

Et elle n'a pas su ?

M. Hervo

Elle n'a pas su.

Merci de me rappeler la question, Monsieur Macé. J'avoue que je ne l'avais pas notée et n'ai donc pas la réponse ce soir.

M. le Maire

Je vous la noterai, Monsieur Hervo.

Suite au prochain épisode !

Vous avez le temps, d'ici la fin des travaux, d'avoir l'information.

Nous passons au vote.

Qui est contre ? Qui s'abstient ? Une abstention. Qui est pour ? Adopté à l'unanimité moins une abstention.

34 voix pour : M. JUVIN, Mme LABROUSSE, M. HERVO, Mme ROUSSILLON, M. PERREE, Mme MARGARIA, M. HOUTART, Mme JUVIN-MARLEIX, M. DE BOUTRAY, Mme RAIMBAULT, MM. DUBOIS, CHAILLET, Mme MANGÉARD, M. DRANSART, Mme VAUSSOUÉ, MM. BUTET, POUJILLY, Mme LIORET, M. PINTA, Mmes de BELLABRE, THIMEL, VINGERING, FOMMARTY, GAILLABAUD, M. CITERNE, Mme KALFON, MM. GRAUX, BALLIN, BARRAQUAND, Mlle HABERAH, M. BILLARD, Mme BAVCEVIC, M. MACE, Mlle NATUREL

1 abstention : M. CONWAY

Service juridique, Marchés Publics

3.3 - Délégation de Service Public - Construction d'un parc de stationnement place de la Liberté et exploitation des services de stationnement payant en centre-ville.

M. le Maire

Je vais d'abord laisser la parole à Jean-Pierre Hervo, qui a fait une présentation lors de la CCSPL qui a fait l'objet d'une discussion intéressante et d'un débat avec les gens présents.

Je crois également qu'une présentation a été faite dans la commission voirie il y a quelques semaines.

De quoi s'agit-il ?

Lors de la campagne électorale des élections municipales, un engagement a été pris par la majorité : celui de réaliser un parking sous la place de la Liberté, de part et d'autre de l'église, de manière à ne pas gêner le fonctionnement du marché durant les travaux.

Des études ont été réalisées et vous ont été présentées lors des différentes réunions ; Jean-Pierre Hervo va vous les résumer ici.

De quoi s'agit-il ? Il s'agit de résoudre un problème aigu qui est celui du stationnement en centre-ville, problème particulièrement aigu dans ce secteur de la ville pour des raisons également de vitalité du commerce. Je veux que chacun ait en tête un élément constant : la vitalité du commerce dépend essentiellement de la capacité des clients à pouvoir stationner. Dans toutes les villes de France où il y a eu des erreurs sur la politique de stationnement, le commerce l'a payé très cher. Il y a aujourd'hui certaines villes, que je ne citerai pas car je ne veux pas faire de polémique - ce serait totalement absurde et idiot -, qui ont vu leurs commerces disparaître de certains quartiers parce que la notion de stationnement n'avait pas été bien gérée.

Il s'agit donc de donner une bouffée d'oxygène au stationnement devant les commerces, une bouffée d'oxygène au stationnement sur le marché, deux fois par semaine, au stationnement pour la Médiathèque, la fameuse que nous allons livrer en 2010, et au quartier plus généralement.

Il y a deux manières de réaliser un parking, c'est-à-dire un ouvrage aussi important.

Une première manière consiste à décider que la Ville fasse elle-même ce parking, c'est-à-dire qu'elle porte la responsabilité, le danger de la construction au plan juridique, financier et de réalisation et qu'elle finance la totalité de l'équipement par le recours à l'emprunt et à l'impôt, bref, sur ses deniers propres, sur le budget de la Ville.

Il est évident que la Ville de La Garenne-Colombes, comme d'ailleurs la très grande majorité des Villes qui ont fait ce choix de construire des parkings, ne peut pas porter elle-même un tel équipement. Pourquoi ? Parce qu'il y a un savoir-faire technique à l'heure de la réalisation, un savoir-faire technique lors de l'exploitation et une ingénierie financière compliquée que nous ne sommes pas capables, en réalité, de porter.

L'alternative, donc, est ce que l'on appelle la « *Délégation de Service Public* » qui consiste simplement à confier à un opérateur de droit privé la réalisation et l'exploitation dudit parking.

L'avantage est que c'est le délégataire de service public qui porte le risque de la réalisation de cet équipement : risque financier, risque d'exploitation, risque de réalisation, travaux, la totalité de l'équipement, à la fois lors de sa phase de conception, de construction, puis d'exploitation durant les années de ladite exploitation.

Ce n'est pas la première fois que la Ville de La Garenne-Colombes passe une Délégation de Service Public. Nous avons beaucoup de Délégations de Service Public pour la gestion de choses très compliquées : gaz, électricité, des choses que ce n'est pas notre métier de gérer.

Le stationnement, dans un tel ouvrage, est de cet ordre ; cela pose un problème de capacité à faire, financière et technique, et de savoir-faire.

La Ville de La Garenne-Colombes a une situation financière qui, aujourd'hui, est extrêmement claire et sans danger. Nous sommes la quatrième Ville la moins endettée des Hauts-de-Seine, dans un département qui est plutôt, même si cela fait l'objet de discussions sans cesse, considéré comme un département riche où les Villes sont plus riches que la moyenne nationale. Dans ces Villes plus riches que la moyenne nationale, nous sommes la quatrième Ville la moins endettée.

Je ne rappellerai pas, parce que ce n'est pas l'objet aujourd'hui, qu'un certain nombre de gens siégeant dans le Conseil Municipal, ces dernières années - je n'aurai pas la cruauté de rappeler qui -, m'ont reproché plusieurs fois de ne pas suffisamment avoir recours à l'emprunt. Plusieurs procès-verbaux témoignent qu'il a été dit : « *Monsieur le Maire, vous n'empruntez pas assez, vous n'êtes pas assez audacieux sur l'emprunt* ». Je dois vous dire que depuis quelques semaines, je me félicite de ne pas avoir suivi ces bons conseils d'audace en matière d'emprunt, puisque certaines collectivités, qui ont fait preuve de beaucoup d'audace, actuellement, se demandent comment elles vont payer les fruits de leur audace. Le recours à des emprunts exotiques, à des taux d'emprunt extrêmement élevés, non contrôlables, non transparents, fait qu'aujourd'hui, des collectivités sont en grand danger financier, ce qui n'est pas notre cas.

Si je vous rappelle cet élément, c'est pour vous rappeler qu'une des préoccupations de la majorité a toujours été de veiller à la bonne santé financière de la collectivité.

Autrement dit, premièrement, la réalisation d'un parking souterrain ne peut se faire qu'en Délégation de Service Public, me semble-t-il, pour les raisons techniques et financières que je vous ai dites.

Deuxièmement, nous ne ferons pas ce parking - que les choses soient claires et ce sera dans le procès-verbal - si la réalisation de ce parking nous mettrait en danger financier ou, à défaut d'être en danger, dans une situation qui ne puisse pas être très clairement transparente pour les années à venir.

Aujourd'hui, je vous propose tout simplement de dire qu'on lance l'opération. En pratique, je vais vous demander de m'autoriser à lancer une procédure qui va consister à demander si les gens sont intéressés à la réalisation de ce parking. En pratique, un certain nombre de personnes répondront ou ne répondront pas et celles qui répondront le feront en fonction de ce qu'elles croient possible financièrement et économiquement viable, ce qui est un élément supplémentaire qui nous permet d'avoir une certitude sur la bonne réalisation du bien, puisque je ne vous cache pas qu'aujourd'hui, ceux qui réalisent ce type d'équipement le réalisent sans aucun risque financier ; d'ailleurs, personne ne prend plus aucun risque financier, ce qui est d'ailleurs très bien. Au moins, cette affaire a permis de moraliser un peu les gestions des deniers publics et parapublics.

Je vous propose ici de m'autoriser à lancer une procédure, et Jean-Pierre Hervo va vous en dire un peu plus, ce qui fait que probablement, d'ici juin 2009, nous aurons la possibilité de revenir en Conseil Municipal avec un choix de prestataire qui aura été fait par la commission de Délégation de Service Public qui est composée des membres de la commission d'appel d'offres, pluraliste. Si tout va bien, si finalement nous choisissons quelqu'un, car je n'exclus pas que nous puissions ne pas choisir quelqu'un si les conditions de réalisation ne nous paraissent pas satisfaisantes, dans une dizaine de mois, le parking aura débuté probablement en construction aux alentours de mai, juin, juillet 2010 et nous aurions probablement deux ans et demi de construction en fonction du phasage ; ce sera une affaire technique dont on pourra reparler.

Je vous propose donc aujourd'hui de me permettre de lancer l'affaire. Nous avons devant nous 10 mois ensuite pour juger de la pertinence de l'adéquation entre la situation économique et financière globale et nos besoins et, dans quelques mois, nous nous réunissons pour voir ce qu'on nous propose. Dans tous les cas, cela va de soi mais je le dis pour que les choses soient dites, nous ne prendrons pas plus de risques demain que nous n'avons pris hier dans aucun domaine financier.

Pourquoi le lancer aujourd'hui ? On pourrait se dire qu'on attend que les jours soient meilleurs. Il est probable que dans cinq ans, les conditions financières, économiques et globales se seront améliorées ; ce serait peut-être plus facile de le faire. Peut-être... D'abord, je ne sais pas répondre à cette question, peut-être que les réalisateurs seront quand même intéressés aujourd'hui. Ensuite, les taux sont plutôt bas aujourd'hui, puisque, la BCE le dit, on est sur une décroissance des taux. Mais il faut voir ensuite la volonté des gens de faire ; c'est la question clef aujourd'hui.

En revanche, il est certain que si l'on ne décide pas de lancer l'affaire maintenant, il faut tellement de temps pour réaliser ce truc qu'on se redécalle sur quelques années, on se retrouve au-delà de la réalisation d'un mandat politique. Or, c'était un engagement que nous avons pris durant ce mandat politique.

Avant d'ouvrir la discussion, Jean-Pierre Hervo va vous faire une présentation qu'il a déjà faite en commission et dans plusieurs endroits comme au CCSPL, etc. Ceux qui l'ont déjà entendue une fois, deux fois, dix fois, sont priés de rester attentifs, bien entendu. Ensuite, vous poserez vos questions à Jean-Pierre Hervo.

Je veux simplement répéter les deux choses clefs. Premièrement, la DSP nous permet d'avoir une analyse de la réalité financière et économique et de la faisabilité des choses. Deuxièmement, aujourd'hui, on ne conclut rien, si ce n'est l'idée de lancer un processus.

Monsieur Hervo, vous avez la parole !

M. Hervo

Merci.

(Projection d'un diaporama.)

Monsieur le Maire ayant situé le cadre général dans lequel se place cette opération, je vais simplement vous en rappeler les grandes caractéristiques.

Pourquoi le stationnement est-il un grand enjeu pour les habitants et les usagers du centre-ville ?

- sa vitalité commerciale, c'est bien évident, qui peut souffrir des défauts de stationnement dans le quartier, de par ses commerçants, mais aussi par son marché ;
- la nécessité d'offrir des capacités de stationnement à des équipements nouveaux et la Médiathèque ne va pas être le moindre ;
- dans ce quartier de centre-ville, où le stationnement, même en dehors des jours de marché, est compliqué, il est difficile d'offrir des possibilités de stationnement aux résidents qui n'ont pas de capacité de stationnement chez eux.

Trois mots de rappel du diagnostic qui a été fait.

Tout ceci est issu d'études faites par des spécialistes, des bureaux d'études spécialisés en la matière, que nous avons évidemment recoupées en en faisant travailler plusieurs ; ceci n'est pas sorti de nos élucubrations dans le silence du premier étage de l'Hôtel de Ville.

Le périmètre concerné par la problématique du stationnement est le centre-ville Nord, auquel on a raccroché le quartier de la gare qui n'est pas très éloigné et qui fonctionne, en quelque sorte, avec le quartier du centre-ville.

Sur ce quartier, l'offre de stationnement, tout mis bout à bout, c'est-à-dire les places en voirie, les payantes longue durée, les payantes courte durée, les gratuites, les parkings existants, les garages privés, s'établit à environ 2 600 places de parking.

Quelques observations sur le fonctionnement du stationnement dans ce secteur... Ce sont des valeurs de 2006 et les choses se sont un peu améliorées.

Les recettes par place et par heure de stationnement moyennes s'élevaient, à l'époque, à quatre centimes d'euro, c'est dire que le recouvrement du stationnement n'était pas très efficace et qu'on pouvait, en gros, dire que quand quelqu'un met de l'argent dans un parcmètre à La Garenne-Colombes, c'est qu'il n'est pas Garennois. Cela a tout de même un peu changé.

On constatait surtout, puisque la finalité du stationnement payant n'est pas de rapporter de l'argent mais de faire tourner les voitures et de faire que chaque place soit mise à disposition du maximum d'utilisateurs, que 90 % des places disponibles dans tout le secteur que je vous ai présenté il y a quelques instants étaient occupées par le même véhicule pendant plus de trois heures, c'est-à-dire que le fonctionnement en rotation du stationnement de surface était très mauvais.

Le taux d'occupation, c'était aussi, à 70 %, des riverains, donc c'était beaucoup plus du garage que du parking d'utilisateur du quartier, d'où la difficulté de se déplacer et de venir en centre-ville en voiture, quelle que soit la raison pour laquelle on a à venir en centre-ville.

Le taux d'occupation nocturne dépasse les 100 %, les 7 % étant ceux qui sont sur les trottoirs, les passages piétons, là où ce n'est pas autorisé...

Toutes ces études, ne m'en demandez pas le détail, car c'est extrêmement compliqué... M. Conway, à qui nous avons passé tous les rapports...

M. Conway
Gratuitement ?

(Rires.)

M. Hervo
Je ne sais pas...

M. Conway, qui nous a demandé tous les rapports et à qui nous les avons passés doit en savoir largement autant que moi, si ce n'est plus.

Bref, un déficit global dans ce quartier à horizon cinq ans de l'ordre d'un peu moins de 500 places, chiffré et évalué à 490 places.

Comme on ne peut pas augmenter le nombre de places en voirie puisque la longueur des rues est inextensible, voilà le calibrage d'un ouvrage de stationnement qu'il s'impose de réaliser dans ce secteur du centre-ville.

Cependant, la réalisation d'un ouvrage de stationnement doit obligatoirement s'accompagner d'une remise en place, d'une bonne organisation du stationnement sur voirie.

Ce petit schéma en forme de BD est intéressant... Pourquoi le stationnement payant ? Parce qu'une place de stationnement est plus utile à huit usagers chacun pendant une heure qu'à un seul usager qui reste là huit heures de suite.

Aujourd'hui, la situation du stationnement payant dans le centre-ville, c'est une zone courte durée limitée à deux heures et une zone de plus longue durée limitée à huit heures, le stationnement étant payant du lundi au samedi inclus dans ces deux zones.

Dans ces deux zones, aujourd'hui, les habitants de La Garenne-Colombes, et même ceux qui n'habitent pas La Garenne-Colombes puisqu'on ne leur demande pas un certificat de domicile, bénéficient d'un quart d'heure de stationnement gratuit ; le premier quart

d'heure est gratuit, il suffit de prendre un ticket à l'horodateur, de le mettre sur son tableau de bord et on n'est pas verbalisé dans le quart d'heure si on ne reste pas plus longtemps.

Quelles sont les orientations du stationnement de surface accompagnant la réalisation de l'ouvrage ?

Bien sûr, les plages horaires et calendaires de stationnement payant sont inchangées. Le principe du stationnement est toujours sur deux zones, une zone courte durée toujours limitée à deux heures, mais une zone moyenne durée désormais limitée à quatre heures, pour éviter le phénomène : « *j'arrive le matin, je me gare et je reprends la voiture seulement le soir et personne n'a pu bénéficier de la place disponible pendant la journée* ». Le quart d'heure gratuit sera maintenu. Comme l'extension de la zone moyenne durée est gênante pour les résidents, institution dans ces zones d'une carte de résident qui est une sorte de carte d'abonnement au stationnement payant où le résident paye pour un mois ce qu'il faut payer pour une journée.

À l'intérieur de ce périmètre du centre-ville, quelle est la situation actuelle ? Les zones courte durée limitées à deux heures sont représentées en rouge et les plus longue durée aujourd'hui limitées à huit heures sont en jaune.

Cette situation comporte des anachronismes auxquels on peut mettre fin dès le mois de janvier prochain, c'est-à-dire notamment prolonger la zone rouge rue de l'Arrivée. En effet, pourquoi la rue de l'Arrivée est-elle en zone rouge quand elle est descendante et en stationnement libre quand elle est remontante ? Même en cherchant dans les archives, on ne trouve pas l'origine, ce qui fait qu'il n'y a strictement aucune rotation des places de stationnements rue de l'Arrivée dans sa partie Ouest.

Il y a également, pour la même raison, la nécessité d'étendre le stationnement moyenne durée rue Roussel et Fernand Drouilly et dans le bout du boulevard de la République où, pour une raison un peu mystérieuse, le stationnement payant s'arrête au carrefour de la rue de Plaisance. C'est un simple ajustement de pratique.

À plus long terme, avec le parking, bien entendu, et pas avant, le stationnement payant s'étendra en moyenne durée sur la totalité des rues du centre-ville Nord, la zone rouge restant inchangée.

Bien entendu, le reste de la ville est, pour l'instant au moins, en stationnement totalement libre.

À quoi correspond un parking de l'ordre de 490 places, étant entendu que ces 490 places sont un calibrage théorique et que le calibrage réel de l'ouvrage sera celui qui nous sera préconisé par les candidats délégataires qui répondront à notre consultation ? Ce sera peut-être moins, peut-être un peu plus ; il s'agira, bien entendu, pour eux de justifier un éventuel calibrage différent.

Un tel parking de 490 places peut se réaliser aisément sur la place de la Liberté, de part et d'autre de l'église, sans toucher à la halle du marché, bien entendu. L'avantage de cette disposition est que le marché peut continuer son activité sous la halle et aux abords immédiats de la halle et une réalisation peut être envisagée en deux phases, les extensions du marché se faisant dans une première phase ici par exemple pendant qu'on construit cette partie du parking et le marché pouvant être transféré là pour faire la deuxième partie, ce qui explique que le planning de réalisation de ce chantier que l'on va évoquer après soit assez long, sauf à ce que nous trouvions, et mon collègue Guislain de Boutray se gratte la tête sur le sujet avec les exploitants du marché, d'autres dispositions permettant un bon fonctionnement du marché sans avoir besoin d'au moins la moitié de la place et aujourd'hui, ce n'est pas arrêté.

Un tel parking aurait son entrée et sa sortie le long de la rue de Châteaudun à l'arrière de l'église, quatre accès piétons aux quatre angles de la place, dont un spécifiquement dédié à la Médiathèque, bien évidemment. Ces accès piétons seront bien évidemment équipés d'ascenseurs, puisque l'accès aux handicapés s'impose dans un tel ouvrage.

L'idée est la réalisation d'un parking par demi-niveau, qui a l'avantage d'être plus compact et un peu moins bunker puisqu'il y a des transparences d'un niveau à l'autre, permettant la ventilation et des parkings plus conviviaux.

C'est une étude de faisabilité ; peut-être les délégataires auront-ils d'autres idées à nous soumettre qui seront peut-être plus pertinentes.

Tout cela est très bien, sauf qu'un tel ouvrage coûte de l'ordre d'une quinzaine de millions d'euros hors taxes, c'est-à-dire environ 18 millions d'euros TTC, ce qui veut évidemment dire que c'est un montant insupportable par le budget communal, d'autant que la réalisation d'un tel ouvrage entraîne avec elle un coût d'exploitation et de renouvellement pesant de l'ordre de 300 000 euros par an, d'où la recherche d'un montage juridique qui évite de supporter l'investissement.

On ne va pas s'étendre sur le sujet, mais dans tous ces montages juridiques imaginables, le seul qui permette de faire supporter l'investissement par quelqu'un d'autre que la Ville, c'est le recours à la Délégation de Service Public et à la concession, qui, je le rappelle, conduit à choisir un délégataire qui va assurer la conception, la construction, le financement et l'exploitation de l'ouvrage pendant la durée de la concession.

Une telle concession comporte notamment une durée. Nous proposons d'arrêter la durée de concession à 30 ans ; c'est la durée la plus classique et celle sur laquelle on peut escompter un amortissement financier raisonnable.

Dans le périmètre de cette Délégation de Service Public, il y aurait, bien sûr, la conception, la construction, l'exploitation du parc de stationnement Liberté, l'exploitation du stationnement de voirie de surface sur toute la zone du centre-ville dont je vous ai parlé tout à l'heure, ce qui représente un peu moins de 700 places en zone rouge et de l'ordre de 600 places en zone orange, donc courte durée et moyenne durée. Nous pourrions également mettre dans le périmètre de cette concession l'exploitation des deux parcs de stationnement public résidentiel qui existent sur la ville, c'est-à-dire le parc dit « *Charlebourg* » qui a été réalisé lors de l'opération ZAC de 1990, à côté de la salle des fêtes, et le parking qui a été acquis par la Ville plus récemment, en 2004 si j'ai bon souvenir, de Gaulle, sous un immeuble privé avenue du Général-de-Gaulle.

L'exploitation de ces deux parcs résidentiels, qui resteraient résidentiels - ils n'ont pas de raison de changer de statut - ne serait confiée au délégataire que pour une durée de six ans. Pourquoi ? Parce que le parc dit « *Charlebourg* » a naturellement vocation à être dans le champ de réflexion du stationnement Champs-Philippe, qui fera donc forcément l'objet, dans quelques années, d'une réflexion, j'imagine, similaire à celle que nous avons aujourd'hui. Par ailleurs, le parc de Gaulle a naturellement vocation à être dans

le champ de la problématique du stationnement dans le quartier des Vallées. Nous avons pris l'engagement de travailler sur le problème du stationnement dans le quartier des Vallées ; nous y travaillons ; pour l'instant, nous n'avons pas grand-chose à dire ou à montrer, puisque les études ne sont pas suffisamment avancées. La limitation à six ans du parking de Gaulle dans le périmètre de la concession permet, le cas échéant, de se reposer la question quand on y verra plus clair sur la problématique du stationnement dans le quartier des Vallées.

Quelques chiffres en résumé...

- un parc de stationnement coûte de l'ordre de 18 millions d'euros TTC, pour citer le chiffre global.
- le stationnement sur voirie implique un investissement, essentiellement d'horodateurs et de signalétiques diverses, de l'ordre de 180 000 euros hors taxes ;
- les coûts d'exploitation et de renouvellement du parc Liberté sont de l'ordre de 300 000 euros par an ;
- les coûts d'exploitation et de renouvellement sur voirie, hors personnel de contrôle du stationnement payant qui ne peut pas être délégué et reste du ressort du pouvoir de police du Maire, sont de l'ordre de 80 euros hors taxes par an et par place, plus 300 000 euros de renouvellement sur la totalité de la durée du contrat.

Le bilan financier de tout cela, ce sont tout simplement les dépenses directement pour le délégataire constituées des coûts de construction et d'exploitation du parking et les recettes constituées des recettes des usagers dans le parking lui-même et dans le stationnement de voirie.

Pour la Ville, le coût, c'est le coût de contrôle et de surveillance du stationnement payant. Il est éminemment souhaitable que le bilan financier de cette opération dégage pour la Ville une redevance couvrant le coût des ASVP nécessaires à la surveillance et à la police du stationnement payant de surface.

Le planning, M. le Maire vous l'a rapidement brossé.

On est aujourd'hui dans la délibération qui lance la procédure.

Concernant la désignation du candidat, si tout ceci se passe bien, au mois de juillet de l'année prochaine, si les réponses ont été satisfaisantes, notre Conseil pourrait délibérer sur l'attribution du contrat de concession.

Les travaux de construction du parking peuvent durer de l'ordre de 30 mois, peut-être moins si l'on trouve une solution astucieuse qui permet au marché de continuer à fonctionner.

Cela peut donc nous conduire vers la perspective d'une ouverture, au plus tard, début 2013 de ce parking et donc de la mise en place concomitante du stationnement payant de surface étendu.

Merci.

M. le Maire

Merci, Monsieur Hervo, pour cette présentation complète.

Avez-vous des questions ?

Mademoiselle Naturel ?

M^{lle} Naturel

Monsieur le Maire, Monsieur Hervo, mes chers collègues, nous ne sommes pas vraiment opposés au principe de la Délégation de Service Public, mais plutôt sur certains choix inscrits dans le rapport qui sera donc la base du futur contrat, mais également sur la méthode pratiquée.

Comme vous l'avez reprecisé, Monsieur le Maire, et comme il est spécifié dans le projet, le coût financier à supporter est une charge d'investissement prohibitive et très lourde de 18 millions d'euros TTC et un coût d'exploitation d'environ 300 000 euros TTC par an, ce qui pose deux questions.

Tout d'abord, est-ce que la localisation du parking à cet endroit, vu les contraintes de construction non négligeables dues à l'église, est justifiée pour un tel coût ?

Ensuite, la capacité totale de 490 places est-elle vraiment adaptée aux besoins des Garennois ?

Nous proposons que le parking soit revu pour une capacité de 200 à 250 places.

Monsieur Hervo, vous avez effectivement précisé que le calibrage était théorique. Cela dit, j'ai une question : si vous préconisez un autre calibrage, le nombre de places payantes en surface reste-t-il le même ? Dans ce cas, cela change aussi la donne. En effet, pour assurer cette rentabilité du projet, vous nous proposez de faire payer aux Garennois des places actuellement gratuites.

De plus, vous cédez la gestion de deux autres parkings, Charles de Gaulle et Charlebourg, appartenant au domaine public.

Par ailleurs, si ce projet n'est pas rentable, la Ville donnera une contribution, si le service est déficitaire.

Nous pensons qu'un tel changement dans le budget des Garennois aurait dû faire l'objet d'un débat préalable dans les conseils de quartier. Même si les Garennois ont voté pour votre programme, on peut se demander à quoi servent les conseils de quartier dans ce cas.

Enfin, ce problème de parking pose aussi la question d'une notion du « *tout voiture* ». Il serait temps de réfléchir au moyen de développer des solutions alternatives afin de transformer les mentalités par rapport à l'utilisation systématique de la voiture : des

navettes pour les jours de marché, des pistes cyclables Vélib', favoriser le covoiturage et pas juste pendant les grèves, par exemple faire un vrai site qui permettrait d'élaborer des systèmes de covoiturage.

Je vous remercie.

M. le Maire

Merci, Mademoiselle.

Y a-t-il d'autres observations ?

Je vais reprendre les questions sur ces éléments, si vous me permettez, Monsieur Hervo, et vous complétez utilement.

Premièrement, faut-il ou pas faire un parking ? Je crois que les choses, finalement, sont facilitées par un timing ; les élections municipales ont eu lieu en mars et la majorité s'engage clairement en disant aux Garennois : « nous allons faire un parking souterrain » et nous précisons également où : « sous la place de l'église ». Je pense qu'il est important quand on s'engage en politique d'être clair sur ce que l'on veut faire, donc on va faire des places de parking sous l'église. C'est un engagement que nous avons pris.

Vous demandiez à quoi servent les conseils de quartier. Vous avez tout à fait raison, cela fera partie d'une discussion au moment du conseil de quartier. Je vous rétorque : à quoi servent les élections municipales si ce n'est à être très clair sur les engagements que nous voulons avoir ? L'engagement a été clair, sans ambiguïté : nous allons faire un parking sous la place de la Liberté.

Deuxièmement, vous nous demandez si l'on peut augmenter le nombre de places en surface. En réalité, non. En effet, le nombre de places en surface est donné par la longueur de la voirie et par sa largeur. Il me paraît compliqué d'augmenter la longueur, sauf à faire des voies souterraines ou des autoponts pour augmenter la longueur. Quant à la largeur, on peut jouer dessus, et vous avez raison de le dire, c'est une question intéressante. Mais il y a également un autre facteur qui est le stationnement, c'est-à-dire que quand on fait garer les voitures des deux côtés dans une rue, on multiplie par deux la capacité de stationnement. Nous l'avions fait il y a trois ou quatre ans, ce qui nous avait d'ailleurs été reproché par certains membres du Conseil Municipal à l'époque.

Arriver à optimiser le stationnement de surface, je suis d'accord avec vous ; il ne faut exclure aucune piste sur la requalification d'un certain nombre de voies communales pour optimiser le stationnement.

Troisièmement, sur le débat global des 490 places, mais Jean-Pierre Hervo vous l'a dit tout à l'heure, je crois qu'il faut que nous corrigions, car dans le rapport qui vous a été donné, je trouve qu'il y a... pas une coquille, mais une sorte de certitude qui n'est pas certaine. Je lis : « la conception et la construction jusqu'à la réception du parc de stationnement en ouvrage de la place de la Liberté (490 places) ». En réalité, non, 490 places théoriques, mais lors de la CCSPL - vous étiez présente -, nous avons ouvert le débat sur le nombre de places en disant qu'au fond, nous avons fait un calcul théorique... Ce n'est pas M^{lle} Naturel ou Philippe Juvin qui va dire qu'il faut 300, 400, 500, 600 places ; je ne le sais pas et vous ne le savez pas non plus ; des spécialistes peuvent nous le dire, des gens dont c'est le travail. Vous me parlez d'un parking de 250 places ; j'ai envie de vous dire : « pourquoi pas 270 ou 800 ? Sur quoi vous basez-vous ? ».

Les 490 places, ce n'est pas moi qui vous le dis, c'est la société qui a travaillé selon le décompte qui vous a été présenté par Jean-Pierre tout à l'heure ; ils additionnent les places qu'on supprime pour donner de la place aux piétons... Quand vous dites qu'on veut faire du « tout voiture », non ! Justement, nous voudrions plutôt faire de cette place de la Liberté une place où la voiture ne soit plus reine, où les circulations douces et le piéton soient rois.

J'ai deux exemples en tête, qui sont à prendre comme ils sont... Premièrement, l'exemple de la place qui est située devant l'Hôtel de Ville à Levallois-Perret, qui a été requalifiée il y a 20 ans maintenant et qui était une sorte de grand parking à bagnoles à l'époque - c'était le Moyen-âge, il y a 30 ans - et qui aujourd'hui est une place très agréable. Deuxièmement, la place du marché à Neuilly-sur-Seine, qui était un grand endroit où toutes les voitures stationnaient n'importe comment - ce n'était vraiment pas beau -, qui a été requalifiée en parking souterrain ; ils ont récupéré la place en faisant fuir les voitures. Si on peut le faire, c'est ce qu'il faut faire.

Cela signifie que c'est loin d'être le « tout bagnole » comme vous dites, puisqu'on les fait disparaître. Comme on les fait disparaître, il faut les mettre quelque part ; ils ont additionné le nombre de places que l'on faisait disparaître, plus une sorte de besoin qu'ils ont estimé sur des critères techniques ; c'est leur méthodologie, ils sont là pour cela d'ailleurs ; quand on ne sait pas, on demande à des spécialistes. Eux font un calcul de 490.

Mais j'estime qu'il ne faut pas qu'on soit tenu par ce chiffre de 490, et j'en reviens à la discussion que j'avais ébauchée avant l'exposé de Jean-Pierre qui consiste à dire qu'au fond, un des éléments qui, économiquement et techniquement, nous met à l'abri de difficultés est que, comme nous ne le réalisons pas, quelqu'un va prendre le risque de le réaliser et va donc prendre un risque minimum ; il ne va pas s'amuser à faire un parking de 490 places s'il pense que 350 ou 380 suffisent.

Nous avons donné ce chiffre de 490 à titre d'information aux gens qui vont travailler dessus, mais ils vont faire leur étude, leur équilibre et vont peut-être vous dire 550 ou 370 ; ce n'est qu'informatif.

Je pense que l'erreur, Mademoiselle, serait de faire tel que c'est indiqué, c'est-à-dire traduire en 490 places. Cependant, je pense que l'erreur serait aussi de faire comme vous dites : « je pense que 220 ou 230 places seraient nécessaires » car personne ne sait. Les spécialistes qui vont porter la responsabilité feront une proposition.

Je pense qu'on pourrait avancer de la manière suivante. Si vous me donnez l'autorisation de lancer cette procédure, et nous en avons parlé avec Jean-Pierre Hervo, Isabelle Juvin et Claudine Labrousse tout à l'heure, on demanderait aux services de bâtir un cahier des charges qui consisterait à demander aux gens qui vont venir nous faire des propositions deux types d'options : l'option où on fixe des tas de choses, pour que nous puissions comparer les offres (490 places, tant d'euros l'heure...), et l'option où on leur demande de nous faire des variantes où ils considèrent qu'ils trouvent leur équilibre plus facilement. Ainsi, on aura la possibilité de comparer les

offres entre elles. Ensuite, on aura des variantes que chacun présentera comme il croit qu'il est nécessaire de la présenter. Je crois que c'est la bonne démarche.

Je suis très tranquille sur l'affaire. On relève les copies en juin ou juillet. D'abord, s'il y en a ou s'il n'y en a pas. S'il n'y en a pas, on ne fait pas de parking, ou en tout cas pas maintenant et dans ces conditions, et on en rediscute. S'il y a des copies et qu'elles nous paraissent intéressantes, on les discute, mais au moins on aura des gens qui s'engageront. Ils s'engagent à leurs risques et périls dans l'affaire.

En fait, la Délégation de Service Public est un outil que l'on utilise dès qu'il y a de l'équipement très lourd.

C'est un peu comme si, aujourd'hui, on avait obligation d'avoir un réseau séparatif en matière d'écoulement des eaux. Les eaux, qu'elles soient propres ou usées, s'écoulent dans le même tuyau. Or, certaines villes, dans le Sud des Hauts-de-Seine, ont des réseaux séparatifs pour des raisons historiques. Imaginez, demain, que la loi nous donne la stricte obligation de créer des réseaux séparatifs, donc faire des trous dans toutes les rues de La Garenne-Colombes, doubler les tuyaux... Mathématiquement, on ne pourra pas le faire, donc ce sera probablement de la Délégation de Service Public.

Il en est de même, par exemple, pour les ordures ménagères. Les ordures ménagères, c'est devenu tellement compliqué techniquement, c'est devenu un métier à part entière qui demande des investissements tellement lourds qu'on passe en Délégation de Service Public.

La cantine scolaire, c'est tellement compliqué pour des raisons d'hygiène et de réglementation qu'on passe à des spécialistes dont c'est le métier.

C'est l'idée de la Délégation de Service Public.

Je n'ai pas répondu à vos inquiétudes, car j'ai bien compris que vous aviez une position que je comprends même si je ne la partage pas.

Je soulève qu'à la CCSPL, vous aviez voté contre ce projet, pour les arguments qui ne sont pas loin de ceux que vous avez exprimés là.

Avez-vous d'autres observations ?

Monsieur Conway, je vous en prie.

M. Conway

Merci, Monsieur le Maire.

Monsieur Hervo, chers collègues, je vais être un peu long, mais je pense que cela ne vous étonnera pas, vu le rapport qu'on a parcouru.

J'avais quelques questions en préalable.

Premièrement, les deux parkings Charlebourg et Général de Gaulle sont-ils actuellement gérés par la Ville ?

(Acquiescement de M. Hervo.)

C'est donc la Ville qui touche les recettes.

Deuxièmement, pouvez-vous me dire ce qu'il en est du parking place de Belgique, qui est programmé, et quelle capacité était prévue dans le cadre de ce parking ?

M. Hervo

Le parking place de Belgique reste prévu dans le cadre de la ZAC et de la restructuration de la place de Belgique. Le calibrage exact et précis, je ne sais pas vous dire, mais ce n'est pas un très grand parking... En gros, 70 places de surface vont disparaître de par l'aménagement de la place de Belgique ; on peut imaginer que c'est le calibrage minimal de ce parking pour reconstituer les besoins existants. Cela fait partie d'une réflexion stationnement global des Champs-Philippe dans laquelle viendra s'inscrire le parking Charlebourg.

M. Conway

Troisièmement, on voit, sur le plan, la rue de Châteaudun et on note un décalage, alors que ce décalage n'existe pas ; est-ce parce qu'il y a une restructuration de la voie derrière ?

M. le Maire

Aujourd'hui, vous assurer que le parking passera sur le pointillé, personne ne le sait ; ce n'est qu'une faisabilité...

M. Conway

J'ai compris, mais dans le cadre de ce plan, cela implique-t-il une restructuration à l'arrière de l'église ?

M. Hervo

Monsieur Conway, soyons clairs ! Ce plan n'a d'autre finalité que de contrôler qu'entre l'alignement existant au Nord de la rue de Châteaudun et l'église il y a la place de faire passer la rue de Châteaudun, l'entrée et la sortie du parking. Il n'est pas question de toucher à l'alignement de la rue de Châteaudun.

M. Conway

Quand on regarde à l'arrière de l'église, vous faites passer deux rangs...

M. Hervo

Cela étant, c'est une faisabilité.

Rassurez-vous, il y a aussi des réseaux et plein de choses qui gênent sous la route.

M. Conway

Il est bien fourni.

Dernière question avant d'aller plus loin, j'ai en ma possession trois rapports et je rappelle que le premier de ces rapports a fait l'objet d'une facturation pour que je puisse faire mon travail de conseiller municipal : un de Performance Partner de 2005 sur le stationnement, duquel vous tirez la plupart des chiffres, un deuxième d'octobre 2007, toujours de Performance Partner, sur la faisabilité de ce parking et un troisième qui est l'étude Sareco de novembre 2007, dont, *a priori*, vous ne prenez pas en compte les données qui, contrairement à ce que vous dites, n'étaient pas en ligne avec Performance Partner mais venaient parfois contredire ces rapports.

Vous parlez d'une étude de faisabilité ; est-ce une étude de faisabilité ou s'agissait-il juste de ces plans ?

M. Hervo

Il y a eu des études analytiques qui sont celles auxquelles vous faites allusion, qui n'arrivent pas à des conclusions totalement convergentes, d'où notre réponse : le juge de paix, ce sera ce sur quoi un délégataire estime pouvoir prendre le risque financier de l'investissement et de l'exploitation.

Il y a eu des études techniques de faisabilité, c'est-à-dire savoir si c'était faisable ; les voilà. Peut-être que les candidats délégataires proposeront des types de construction ou des types d'options de fonctionnement de parking différents, mais on sait avec cette étude de faisabilité qu'il existe au moins une solution qui fonctionne ; on sait loger entre 450 et 500 places de parking rue de l'église avec des entrées et sorties qui fonctionnent bien, des accès piétons qui fonctionnent bien et un fonctionnement du marché qui peut être sauvegardé.

Il y a eu, *in fine*, des réflexions de faisabilité financière, pour savoir si le problème que l'on va poser au délégataire était une équation avec des solutions ou non ; la réponse a été oui.

Maintenant, le véritable juge de paix sera l'ouverture des plis ; c'est celui qui prendra le risque financier dans l'opération qui aura forcément raison, puisque c'est lui qui prendra tous les risques et pas la Ville, justement.

M. Conway

Je voulais d'abord aborder le point sur l'angle de la méthodologie.

Déjà, sur le plan technique, on le voit tout au long des rapports, il y a une confusion sur le périmètre : parfois, on rattache dans le périmètre centre la place de Belgique, on rattache la rue Charlebourg, l'avenue Charles-de-Gaulle et à d'autres moments, on considère le périmètre centre comme étant le périmètre d'affluence du parking place de la Liberté. Ce problème est constamment en filigrane dans les rapports ; vous êtes donc obligés de décortiquer les chiffres et on va y revenir tout à l'heure.

La deuxième chose, c'est la définition du problème. Il y a, à mes yeux, clairement une confusion entre le problème et la solution ; on est typiquement dans le fait, ici, de poser le problème en termes de solution, c'est-à-dire : « *comment construire un parking place de la Liberté ou comment le rendre rentable ?* » alors que la seule étude de faisabilité qui a été menée a été menée sur ce seul parking, le seul lieu dans lequel on a regardé si c'était faisable, c'est là. Or, le premier des choix est d'abord de regarder si l'emplacement est le seul possible et si c'est le plus pertinent.

Sareco, par exemple, dans son étude de 2007, part du principe que ce parking est déjà prévu par la Ville et ne se prononce donc pas sur le parking et sur sa localisation, il le prend comme une donnée. S'appuyer sur ces rapports pour dire : « *cela a été justifié que ce soit place de la Liberté* » n'était pas l'objet.

On parlait de la capacité à géométrie variable : 400 à 450, préconisé 300, réduire à 350... Il y a tous les chiffres et je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur le Maire, pour dire qu'à ce stade, on aura le temps de se prononcer dessus. Mais ce qui est sûr, c'est que le parking ne fera pas plus de 500, contrairement à ce que vous dites, parce qu'on tombe dans des normes beaucoup plus drastiques faisant que l'éventuelle rentabilité sera complètement plombée à partir du moment où vous atteignez 501 places : obligation de groupe électrogène, etc.

C'est la première chose sur le plan technique.

La deuxième, c'est la méthodologie ; je ne veux pas faire de leçon, parce que je sais que vous êtes un peu épidermiques* à cela...

M. le Maire

Je crois que tout le monde est un peu sensible quand on vient donner des leçons.

M. Conway

C'est sur la façon d'organiser le travail participatif, c'est-à-dire comment on s'est privé d'un débat contradictoire au bon niveau.

Je prends l'exemple de la commission voirie, à laquelle vous avez fait allusion, qui s'est tenue le 29 septembre. La présentation lors de cette commission voirie a été faite par M. Hervo, qui est président de l'aménagement urbain et aux grands projets. Il se trouve que la commission voirie, je n'y suis pas, mais que je suis à la commission urbanisme, aménagement urbain et grands projets. Vous saviez également que je m'étais préoccupé très vite de cette affaire de parking en demandant les rapports, en payant les 92,19 euros pour pouvoir étayer mon analyse et travailler dessus. Vous savez que lors des élections municipales, nous étions la seule liste à porter un regard différent dessus, à tort ou à raison. Toujours est-il qu'en procédant de cette manière, finalement, le lieu où il y aurait eu un débat contradictoire ou en tout cas un apport complémentaire n'a pas pu se faire de ce fait.

Par ailleurs, dans le débat contradictoire, il y a le fait que dans cette même commission, la présentation s'est faite sur la forme de ce diaporama, dans lequel, finalement, les membres de la commission sont sortis avec pour mission de déterminer quel était le tarif de la voirie en surface, en gros. J'ai assisté un peu à la même chose au moment du Comité Consultatif des Services Publics Locaux, dans lequel une présentation est faite sur un sujet qui est vraiment très complexe ; on l'a vu, pour comprendre l'articulation entre le

stationnement payant, le parking, les PV, il faut se l'approprier. Il est demandé, dans la foulée, un avis ou une position dans ce cadre ; cela me paraît dommage.

Par rapport à cela, il faut savoir qu'au niveau du MODEM, sept personnes ont travaillé dessus depuis le mois de mai. Ce que je vais citer aujourd'hui, cela va être des positions qui sont dans les rapports, qui sont écrites là-dessus, avec des éléments de réflexion.

Il y a des écarts entre le rapport et le diaporama. J'en prendrai juste un pour illustrer, au tout début du diaporama. Ce *slide* est issu du rapport de Performance Partner en 2005 ; il parle de l'offre de stationnement sur le périmètre étude. Ce périmètre étude, c'est ce qui s'appelle la « zone centre ». Si vous prenez le *slide* suivant, est marqué un déficit de places résidentielles ; c'est sur l'ensemble de La Garenne-Colombes. On mélange un problème de stationnement sur La Garenne-Colombes d'une manière générale avec un problème de parking place de la Liberté. Je vais y revenir en détail après.

En fait, quel est le problème ? Dans les rapports de Performance Partner, c'était :

- une montée en pression des conditions de stationnement, en particulier les jours de marché, dans le centre-ville ;
- le fait d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'un parking souterrain place de la Liberté ;
- en parallèle, d'étudier un nouveau plan de stationnement sur l'ensemble du territoire communal ;
- remarque qui venait en permanence, l'exploitation des parkings dépendra fortement des conditions de stationnement sur la voirie ;
- favoriser l'accessibilité du centre-ville, de son activité commerciale et de ses services, qui est rappelé en permanence, mais qui est réel.

Par rapport à ces besoins, je vais prendre plusieurs rapports. Dans le rapport Sareco de novembre 2007 :

- le taux d'occupation de l'offre sur voirie est de 90 % au centre (page 28 du rapport) ;
- le secteur Ridel - Colonne, au Sud, est le secteur le plus occupé de la ville (page 28 du rapport) ;
- toute congestion centre égal 97 %, cela veut dire en cumulant les places offertes et les voitures en interdiction de stationnement (page 29) ;
- *a contrario*, la nuit, l'occupation des places est plus lâche dans le centre : 102 % (pages 29 et 30) ; il faut dire que Ridel - Colonne, c'est 114 % et Vallées 107 % ;
- l'essentiel de la demande de stationnement se situe dans un rayon de 300 mètres au maximum les jours de marché, en fait uniquement le samedi ;
- sur les Vallées, pour indication, un tiers de la clientèle vient en voiture. Il faut savoir aussi que vous avez un tiers des Garennois qui n'ont pas de voiture ;

Enfin, vous avez des phrases du style : « *étant donné les déficits constatés, en particulier dans le tissu pavillonnaire au Sud de la ville* » page 43. Un peu plus loin, page 71, parce qu'ils étudiaient la possibilité d'un parking sous la place de la Colonne - franchement, quand j'ai vu cela, je me suis dit : « *place de la Colonne, comment font-ils ?* » - de 50 places possibles, ils disent : « *mais dans ce secteur, la pression est telle qu'il est susceptible - ce parking - de rencontrer un succès de rareté. Il est possible de ne l'envisager qu'en amodiation* », c'est-à-dire en vendant aux personnes les places comme un box propriétaire pendant 30 ans.

Donc ce qui ressort de cela en termes de besoin, c'est qu'en fait, il y a un problème au Sud de la commune, un problème à l'Est de la commune, mais il n'y a pas de problème particulièrement fort en dehors des jours de marché dans la zone centre.

Les conseillers municipaux et les habitants qui habitent le centre, intuitivement... On le sent, on voit bien qu'on arrive à se garer, que ce n'est pas l'émeute et que personne ne se tue au couteau... C'est conforté par ce qui est dit dans ces deux rapports de 2005 et 2007.

Ce même rapport dit de « *privilégier un scénario au fil de l'eau en optimisant l'existant* » (Sareco page 20 et Performance Partner page 94) et de « *mener une action particulièrement forte sur les usagers ventouses* », donc les fameuses voitures qui restent scotchées telles des moules au rocher, que Sareco, page 20 du rapport, évalue à un tiers des places occupées et 50 % sont gratuites. On rejoint votre fameux empilement de voitures ; on est tout à fait d'accord sur cette action, mais qui est déconnectée du parking. Pour faire tourner les voitures, ce n'est pas le problème directement lié au parking ; c'est la situation.

A priori, pas de problème prioritaire au centre qui impliquerait de le localiser là. Dessus, on va supprimer 26 places rue Voltaire, entre 150 et 200 places sur la place de la Liberté et ses abords, en liaison avec la création du parking, on va supprimer des places rue Auguste-Buisson et rue Louis-Blanc, à moins de 400 mètres, donc cela fait 90 voitures. Finalement, on arrive à : comment créer le problème ? On avait, *a priori*, un quartier qui allait avec le parking, on va supprimer des places autour et on va dire : « *vous voyez, on a besoin du parking* », sauf qu'on prend le problème à l'envers, c'est-à-dire, et on le verra tout à l'heure, que pour attirer le délégataire, il faut lui dire : « *on va faire en sorte que vous remplissiez votre parking* ».

Pour la petite histoire, le parking, disons 450 places, on en supprime minimum 220, si on fait un parking de 300 places et qu'on en supprimait 220, on aurait 80 places créées.

Avant d'aller sur le chiffre global, voyons le fameux jour de marché du samedi ; c'est un peu pittoresque, c'est carrément bouché, mais, et Adélaïde Naturel l'a soulevé, il y a quand même des solutions alternatives : la navette gratuite, le portage à domicile, les pistes cyclables avec des parcs à vélos, mieux signaler le parking Mairie le samedi ; au passage, le commissariat va passer, cela va libérer un certain nombre de places. En semaine aussi, il faut renforcer la surveillance du stationnement payant pour augmenter la rotation.

Cela dit, il faut le renforcer aussi sans tomber... On en parlera tout à l'heure. L'idée est vraiment d'organiser plutôt une chasse aux « voitures ventouses », tout en gardant la mesure du déficit réel du stationnement d'un quartier.

Tout à l'heure, je parlais des chiffres Insee de 1999, qui vont bientôt être réactualisés, d'après lesquels 30 % des Garennois n'ont aucune voiture (rapport Sareco page 12), avec peu d'augmentation *a priori*, soit une centaine de voitures en plus.

Le commentaire que l'on fait est qu'*a priori*, la différence que l'on a par rapport aux communes avoisinantes, c'est qu'on est assez bien desservi par les transports en commun et qu'on va être encore mieux desservi avec l'arrivée du T2, plus l'effet de crise, il faut se poser la question de la pertinence de faire un parking dans un secteur où il n'y a pas une pression très forte.

Par rapport au recours à la Délégation de Service Public, j'approuve totalement, c'est un acte de saine gestion, mais faut-il encore que la base soit solide, c'est-à-dire qu'il y ait un réel besoin en stationnement, parce que le délégataire, il faut quand même le dire, n'est pas gratuit, il se paie sur une taxe qui est la taxe sur le stationnement en voirie, plus le paiement des places en parking.

Là-dessus, le rapport de Sareco, qui étudiait la rentabilité d'un parking, dit : « *dans l'hypothèse du scénario A, c'est-à-dire celui où il y aurait paiement dans la zone au Nord du boulevard de la République, l'implantation des différents parkings rend l'exploitation globale déficitaire* ».

Vous avez dit à plusieurs reprises : « *on va attendre du délégataire qu'il nous dise, parce que le délégataire n'est pas fou, il ne va pas y aller si ce n'est pas rentable* ». Le problème, c'est que vous avez mis des carottes à côté, vous avez mis les 120 000 euros de recettes des deux parkings existants qui viennent atténuer l'objectivité de son analyse du parking de la Liberté puisque vous mélangez cela.

La deuxième chose, c'est que cette exploitation, pour le moment, est calculée avec un taux d'intérêt à 4,5 % et ils vont demander en contrepartie actuelle ce que vous avez cité comme stationnement payant et, si cela ne tient pas la route, ils demanderont une extension, qui est prévue dans l'étude de Sareco, du stationnement payant sur toute la commune et malgré cela, dans l'hypothèse où le stationnement payant sur voirie serait généralisé, l'équilibre financier ne sera pas tenu (page 79 du rapport Sareco).

On pourrait dire : « *lançons le truc et ils nous diront bien* », mais c'est comme si vous demandiez, en allant voir un chirurgien réputé : « *Docteur, qu'est-ce qui est le plus pertinent : la médecine douce ou l'intervention chirurgicale ?* » Le délégataire de parking, s'il a une carotte à côté et une possibilité de combler les déficits, ne prend pas de risque, il n'en prendra pas et contrairement à ce que l'on peut penser, il le fera porter sur les usagers ou sur la commune.

Avant de terminer, en fait, quel est l'effet pervers d'une mauvaise localisation, d'une localisation où il n'y aurait pas une grosse demande ? Du coup, se pose un problème de rentabilité du parking ; un parking vide ne se nourrit pas. Que va-t-on faire ? Soit on va stimuler les agents communaux pour verbaliser, et j'ai adoré le passage Sareco et regrette qu'une partie manque : « *il faudrait optimiser les procédures et les modes de progression ; il est probable que la procédure actuelle donne le temps aux usagers de se mettre en règle. Par conséquent, il est préconisé, par exemple, de ne pas vérifier l'horodateur avant de commencer un tronçon, d'avoir deux équipes à chaque extrémité de rue, de commencer la verbalisation d'une rue par son milieu, de faire demi-tour et de contrôler les véhicules déjà vus* ». Ils disent : « *La note bibliographique interne n° 1 développe d'une façon plus générale ce sujet* ».

Si on est dans un quartier où il n'y a pas de besoin de stationnement pressent au point d'aller se garer dans le parking et qu'on fait agir les agents pour verbaliser, cela ne sera pas compris par la population quand vous verbalisez une voiture que vous voyiez deux places vides à côté. En revanche, si vous faites ce travail dans un quartier saturé, leur action est reconnue comme légitime et faisant régner le besoin général.

Que se passe-t-il là-dessus ? Soit on va augmenter les places payantes en surface, en rappelant que le but est qu'elles soient plus chères qu'au parking, soit on va augmenter les tarifs, soit on va augmenter le périmètre. Finalement, en l'occurrence, sur la place du marché, on paye une infrastructure qui est utile uniquement le jour du marché du samedi matin.

La question centrale est sans surprise pour nous : la localisation de ce parking. J'ai bien entendu, Monsieur le Maire, ce que vous disiez à propos de la démocratie ; notre mouvement porte une partie de ce nom. Mais je rappellerai quand même que de la même manière que, dans ce diaporama, on présente une situation et que les gens qui n'habitent pas le quartier peuvent légitimement croire qu'il y a 107 % de taux de saturation dans le centre, que 772 places résidentielles manquent dans le secteur, ils n'ont pas forcément le temps ou l'énergie pour se palucher l'ensemble de ces rapports, mais de la même manière que vous dites : « *évidemment, si la situation change, s'il n'y a pas de réponse de délégataire, c'est normal qu'on revoie la situation* », je vous demande d'avoir à l'esprit que si des éléments nouveaux sont apportés, on puisse réfléchir dessus sans que ce soit considéré comme un mépris vis-à-vis des Garennois.

Sur la localisation, je pense qu'on n'obtiendra, comme vous avez dit, pas de réponse du délégataire, parce que cela fera partie du cahier des charges, c'est un parking place de la Liberté.

Place de la Liberté, il y a plusieurs inconvénients. Le premier est le flux de voitures qui est en plein centre par rapport aux petites rues...

Je vous laisse terminer...

M. le Maire

Je vous en prie, j'arrive à faire deux choses en même temps. Entendre, ce n'est pas suffisamment compliqué pour que je ne puisse pas également parler à M. Lieberherr.

M. Conway

Je ne me sens pas offensé non plus.

Pour nous, c'est vraiment à nous de poser la question de la localisation du parking. Je rappelais que le premier inconvénient était le flux de voitures en plein centre par rapport aux petites rues. Là-dessus, Sareco, page 70, dit : « *en revanche, l'accessibilité du*

site - en parlant de la place de la Liberté - *n'est pas optimale, car il n'est pas situé sur un axe important, mais au cœur d'un réseau de voiries locales qui, les jours de marché, pourront être encombrées* ».

La deuxième chose, c'est que cela fait une circulation complexe ; on l'a vu avec faire le tour par-derrrière, ressortir...

La troisième, c'est la faisabilité qui est discutée par Performance Partner sur le principe des rampes à l'arrière, en disant que la rampe est trop forte, 12 % de pente, c'est trop, qu'il y a un risque de giration, d'absence de possibilité pour les camionnettes et les véhicules des marchands de tourner.

La quatrième, que vous avez identifiée et tout à fait en tête, est le risque de tuer l'activité du marché, qui vous a conduits à refuser un certain nombre d'options, de variantes, notamment qui visaient à déporter la halle un temps pour la remettre ; vous avez dit : « *il n'en est pas question, parce que le marché ne s'en remettra pas* ».

M. le Maire

Cela n'a même pas été étudié. Personne n'a caressé l'idée absurde de démonter la halle, Monsieur Conway !

M. Conway

Cela a été proposé...

M. le Maire

Je vous répondrai tout à l'heure, mais vous faites sans cesse l'amalgame entre ce que disent les études et ce que nous pensons.

Continuez !

M. Conway

C'est le principe du débat contradictoire.

Le risque de tuer l'activité du marché, vous l'avez aussi en ayant des travaux qui durent 30 mois. Or, vous avez beau dire : « *on va prendre des précautions pour* », mais pendant ces 30 mois, le problème de stationnement va être encore plus compliqué.

On a quand même pas mal d'exemples dans les communes autour où, effectivement, ils ont raté un peu le coche et les marchands ont pris des habitudes pour aller ailleurs, sont partis à la retraite entre-temps et n'ont pas été remplacés, où les habitants qui venaient de Colombes ou de Courbevoie se disent : « *finalement, c'est galère, je vais au marché de Colombes* » et ne reviennent pas une fois que c'est fini. C'est arrivé sur plusieurs marchés communaux et, entre autres, pas forcément pour les mêmes raisons, place de Belgique il y a 30 ans, quand on a déporté le marché place du 11-Novembre-1918, et sur le marché des Vallées dans les années soixante-dix.

Je sais que nous partageons cette préoccupation. C'est pourquoi je mets en avant l'emplacement du rond-point du Souvenir Français.

La première raison, c'est qu'il y a une forte demande dans le quartier Centre-Sud qui, avec la rue Jean-Bonal et même dans sa partie Nord qui est saturée, la rue de l'Aigle avec la bibliothèque et l'école, serait tout à fait intéressé par le fait d'avoir des places de stationnement.

La deuxième chose, c'est que cela vitalise les commerces sur toute la rue Voltaire, y compris au Sud, mais y compris au Nord, et notamment les jours de marché, puisque les chalands, ceux qui viendraient d'autres communes, se gareraient et remonteraient la rue Voltaire pour accéder au marché. Il y a là aussi un impact très positif sur le commerce.

La troisième est qu'il faut signaler en plus que vous parlez de supprimer 26 places rue Voltaire, dans une opération pour la rendre plus conviviale. Si vous placez le parking place de la Liberté et que les voitures passent par la rue Voltaire pour se garer au parking place de la Liberté, vous êtes, quelque part, dans un élément contradictoire.

La quatrième, sur le rond-point du Souvenir Français, vous avez la certitude de ne pas avoir d'impact sur la vitalité du marché ; il n'y a pas de risque de fragiliser, il n'y a pas d'impact direct.

La dernière va dans le sens que vous disiez de mener cela sur la durée de la mandature : vous auriez, du coup, des délais de travaux plus courts, puisqu'on ne serait pas obligé de réinstaller le marché, puis de rouvrir l'autre zone de travaux et de le faire en deux temps. Clairement, il y aura autant de perturbations, mais uniquement sur le trafic, comme pour tous travaux. Je ne suis pas là à critiquer les travaux faits place de Belgique ; ce sont un peu les aléas de travaux qui se passent. Vous ne m'entendez jamais dire...

Il y a le fameux problème du collecteur ; si j'ai bien compris, vous avez interdit d'envisager de mener une étude de faisabilité sur cette portion.

On s'est rapproché, de manière informelle certes, de plusieurs personnes qui sont spécialisées dans les parkings ; on a eu le réseau de collecteurs du syndicat qui pointait le fait qu'il y a de nombreux équipements souterrains qui sont déjà construits à proximité des collecteurs de notre région, comme, par exemple, des lignes de métro qui coupent le collecteur principal des Maréchaux à Paris et d'autres points. Les bureaux d'études disent, sous réserve d'inventaire, que ce n'est, *a priori*, pas un obstacle en tant que tel.

Une autre zone est possible : le square qui est à côté de la Mairie.

Au moment du Conseil Municipal, vous dites que ce sont les rapports qui ont montré la nécessité d'un parking place de la Liberté. C'est inexact. En fait, les rapports prennent acte de l'idée et la traduisent ; ils n'ont pas fait de contre-proposition. Ils disent, par exemple, Sareco page 46 : « *La Ville de La Garenne-Colombes a pris le parti de créer un parking public de 400 à 500 places sous la place de la Liberté qui sera, à cette occasion, réaménagé* » et page 70 : « *ce parking est déjà prévu par la Ville* ». Ils ne se prononcent pas, contrairement à ce que l'on peut penser, sur la pertinence d'un parking place de la Liberté, ils se placent sur : « *Comment le rendre rentable ?* » et « *A quel besoin il répondrait ?* ».

Je suis désolé, j'ai été un peu long. J'espère avoir justifié mon temps de parole.

Je voulais terminer par le fait que vous disiez : « *le parking sous la place de la Liberté a été clairement annoncé dans notre programme* », mais vous n'avez, dans votre programme, jamais parlé des contreparties.

Lors du dernier Conseil Municipal, vous avez dit, Monsieur le Maire, que ne pas connaître le coût d'une mesure, aussi généreuse soit-elle, apporte une sorte de doute sur le sérieux de la proposition.

De la même manière que j'évoquais l'autre jour la couverture de la voie ferrée, qui a été prise dans vos deux programmes, c'est facile de dire, mais s'il n'y a pas le coût et le financement derrière, c'est une proposition parmi 147 ou 150 selon que je regarde à gauche ou à droite.

De la même manière qu'il y a, à mon sens, des éléments nouveaux apportés, que ce soient des éléments environnementaux ou techniques comme ce soir, je propose qu'on demande une étude de faisabilité sur le rond-point du Souvenir Français et sur le square de la Mairie. Je ne sais pas si le rapport de sol a été fait et si le plan de géomètre est à jour, mais de pouvoir mener cela avant de lancer la réflexion et la mobilisation des efforts de réflexion des délégataires sur le parking de la place de la Liberté. Cela prendrait trois à quatre mois.

Je vous cite encore ; vous disiez : « *comme le disait un grand homme politique français, donnons un peu de temps au temps en la matière* ». Par rapport à votre souci de terminer dans le cadre de la mandature, le projet tel qu'il est avec 30 mois de travaux se terminerait en janvier 2013 ; avec une alternative crédible, il pourrait prendre moins de temps en termes de travaux et on resterait donc dans la mouture. Je vous demande vraiment de réfléchir au fait de s'accorder trois mois de réflexion.

J'ai bien conscience que j'amène beaucoup d'éléments ; je souhaiterais demander une suspension de séance pour un quart d'heure.

M. le Maire

Pouvez-vous nous expliquer pour quoi faire ?

M. Conway

Je demande une suspension de séance d'un quart d'heure pour permettre d'en discuter entre nous, entre vous...

M. le Maire

On est là pour cela.

M. Conway

La suspension de séance est de droit, Monsieur le Maire.

M. le Maire

Où, bien sûr, mais elle ne sera pas d'un quart d'heure. Je vous donne une suspension de séance de cinq minutes, mais si la justification de la suspension de séance est de discuter, le Conseil est là pour cela.

Cinq minutes de suspension de séance, si vous voulez... J'aimerais qu'on discute, mais que tout le monde discute ensemble ; sinon, à quoi sert un Conseil Municipal ?

Je vous propose une suspension de séance de cinq minutes. On pourra renouveler, puisqu'une deuxième suspension de séance sera soumise au Conseil Municipal sur le règlement intérieur.

Je souhaite que la discussion n'ait pas lieu dans le secret d'alcôve, avec les uns qui discutent avec les autres. La séance est publique, que chacun s'exprime et prenne ses responsabilités !

Qu'est-ce qui vous gêne, Monsieur Conway ?

M. Conway

C'est simplement le fait que, comme vous le disiez très justement, vous avez un engagement politique dans votre programme et que j'imagine que ce n'est pas quelque chose sur lequel vous allez pouvoir vous décider comme cela. Je laisse les cinq minutes de possibilité pour que l'équipe de la majorité municipale, ainsi que mes collègues qui, eux aussi, ont inscrit le parking place de la Liberté dans leur programme, puissent se concerter et poser toutes les questions, tous les débats, prendre toutes les positions.

M. le Maire

Merci, Monsieur Conway.

C'est très atypique et je vous explique pourquoi. Habituellement, quand on demande une suspension de séance, c'est pour discuter entre nous. C'est la première fois que je vois quelqu'un demander une suspension pour que les autres puissent discuter entre eux.

(Rires.)

C'est très gentil, nous n'en avons pas besoin et préférons discuter devant tout le monde. Si ce n'est pas pour vous, nous n'en avons pas besoin.

Monsieur Macé, souhaitez-vous vous associer à cette demande de suspension de séance pour votre groupe, ce que je comprendrais très bien ?

M. Macé

Premièrement, nous n'avons pas de souci, si M. Conway insiste pour une suspension de séance, pour qu'elle ait lieu.

Deuxièmement, qu'il n'y en ait pas ne nous pose pas non plus...

M. le Maire

Cinq minutes de suspension de séance !

(La séance, suspendue à 21 heures 21, reprend à 21 heures 29.)

M. le Maire

Madame et Messieurs, cela fait largement plus de cinq minutes.

L'exposé de M. Conway est très complet et a pris un certain temps ; il a posé beaucoup de questions.

Y a-t-il d'autres questions sur le sujet ?

Je vais commencer à répondre et si Jean-Pierre Hervo veut compléter, ce sera avec grand plaisir.

Tout d'abord, Monsieur Conway, en introduction, vous avez dit : « *j'espère ne pas avoir abusé du temps de parole* ». Je considère qu'ici, sur ces sujets importants, en aucun cas un conseiller municipal ne sera considéré comme abusant de sa parole quand il a des choses à dire. Il est vrai que certains règlements intérieurs ont mis des durées limitées de prise de parole ; nous ne l'avons pas souhaité à La Garenne-Colombes, justement pour que sur ces questions importantes, on ne soit pas limité par la dictature du temps, qu'on puisse discuter.

Sur le fond de la question, au fond, Monsieur Conway, vous avez toujours, et c'est une constance chez vous - c'est quelque chose de tout à fait respectable -, été opposé, et vous l'avez dit durant la campagne des élections municipales, au parking que nous proposons. Je suis au Conseil Municipal depuis longtemps et ai souvenir de vieilles campagnes où déjà, la liste de gauche de l'époque, proposait ce parking et nous le proposons aussi.

Dans cette affaire, vous êtes opposé à ce parking et vous trouvez des arguments pour plaider votre cause. Je vais vous surprendre, mais je partage beaucoup de ce que vous avez dit.

Quels sont les éléments que je partage avec vous ?

Le premier élément que je partage est qu'affirmer que la réalisation d'un parking place de la Liberté réglerait la question du stationnement à La Garenne-Colombes, personne ne s'est risqué à dire un truc pareil, parce que c'est évidemment faux. Que ce soit au Sud de République, où il y a un besoin, ou que ce soit aux Vallées, où il y a un besoin évident parce que c'est le quartier le plus dense de La Garenne-Colombes, avec des immeubles construits à l'époque sans parking, évidemment, il y a des besoins ailleurs.

Simplement, comment avons-nous procédé ? Durant la campagne des élections municipales, nous avons aussi travaillé - vous faites référence aux sept personnes qui ont travaillé sur le sujet - sur le sujet. Je sais que vous ne me croyez pas ; il y aurait ces sept personnes qui auraient travaillé, les autres, finalement... Non, nous en avons parlé entre nous et avons travaillé sur le sujet.

Nous avons observé qu'il y a des besoins un peu partout à La Garenne-Colombes, mais aussi au centre de la ville ; j'affirme qu'il y a des besoins à La Garenne-Colombes, au centre de la ville, et pas seulement les jours de marché.

Nous avons aussi observé qu'il fallait être pragmatique et pour être pragmatique, il y a un moment où l'action politique doit passer de l'analyse à la mise en œuvre. Or, dans la mise en œuvre, il y a ce qui peut être fait au plan pratique dans des délais satisfaisants et ce qui peut être envisagé à terme parce que c'est plus compliqué à faire.

Quand vous regardez la carte de La Garenne-Colombes et que vous posez la question de savoir où il y a une grande unité foncière libre, car il ne s'agit pas de construire sous un immeuble déjà existant - on sait faire, mais les coûts, vous imaginez -, il n'y en a pas beaucoup à La Garenne-Colombes. Il est évident qu'au Sud de République, on aura un problème d'identification de cette unité foncière.

Je passe sur l'hypothèse fantaisiste, manifestement, de la Colonne... Dans notre jardin, on peut faire un parking, mais il faut être bien rodé ; il faut pouvoir avoir deux ou trois places au bout, sinon, cela ne sert pas beaucoup.

Il y a éventuellement une belle unité foncière, à laquelle vous n'avez pas fait référence, qui pourrait être partiellement intéressante, qui est celle de l'actuelle piscine, au Sud de République ; c'est une belle unité foncière, non construite donc aisément utilisable en futur parking ; c'est une piste de travail sur laquelle nous travaillons, notamment la majorité. C'est aussi le cas du marché des Vallées, parce qu'il y a une grande surface autour du marché, avec ou sans démontage du marché ; les deux hypothèses peuvent être imaginées.

Nous avons choisi la place de la Liberté, parce qu'il nous a paru évident que c'était aussi une parcelle immédiatement utilisable. Le côté pragmatique nous conduit à faire des choix.

Je pense, toutefois, qu'il y a, et je dois dire que ce n'est pas moi qui le pense, c'est le fait d'une réflexion dont je vous prie de croire qu'elle est au moins aussi construite que la vôtre, sur le rond-point du Souvenir Français, des difficultés qui ne sont pas mineures, voire certaines qui probablement, aujourd'hui, dans notre connaissance actuelle des choses, rendent impossible la réalisation de ce parking.

Je peux vous les citer pêle-mêle :

- accessoirement, fermer durant un ou deux ans le boulevard de la République, je pense que cela ne va pas être très simple, mais on pourrait se dire que c'est une volonté de faire tourner par je ne sais pas très bien où ;
- dire que cela ne mettra pas en cause le commerce, c'est aller vite en besogne, parce que globalement, pour les commerces le rond-point du Souvenir Français, ce sera vraiment très difficile, sachez-le ; quant à la rue Voltaire, cela ne va pas être simple ;
- le fonctionnement de l'école de la rue de l'Aigle ne sera pas tout à fait simple non plus ;
- enfin, il y a le problème de l'émissaire, que l'on peut, en théorie, franchir au-dessus ou en dessous ; vous imaginez un tuyau sous le boulevard de la République, qui fait tout le boulevard de la République, d'un diamètre grand comme cette pièce ; c'est quelque chose d'assez volumineux qu'on ne peut pas déplacer ; il faudrait donc passer au-dessus ou en dessous. Nous avons la réponse du SIAP qui gère les tuyaux et qui ne veut pas que l'on franchise ce tuyau par le haut ou par le bas,

ce que vous suggérez, un peu plus loin, place de Belgique, dans l'hypothèse où on ferait aussi un parking place de Belgique.

Tous ces éléments rendent très problématique, pour ne pas dire impossible, la réalisation du parking où vous le souhaitez.

Enfin, dernier point, je crois qu'il ne faut se faire aucune illusion, un parking au rond-point du Souvenir Français, avec une sortie au rond-point du Souvenir Français, les gens ne sortiront pas là pour aller au marché au bout de la rue. Je me souviens, en 2001-2002, nous avons fait une étude « maison » avec la police nationale ; nous avons identifié la localisation et les plaques d'immatriculation des gens qui venaient au marché et les plaques d'immatriculation étaient quasiment toutes garennoises et pour une bonne partie de la rue Voltaire.

Je crois, Monsieur Conway, que la chose est plus simple que vous ne le dites...

D'ailleurs, un dernier point, dans votre argumentation qui n'est pas sans intérêt, vous utilisez avec finesse une sorte d'amalgame parfois entre ce que la Ville pense, à travers la proposition que nous vous faisons, et ce que les études ont pensé. Les gens qui ont fait les études pensent ce qu'ils veulent ; on n'est pas tenu par eux, ils nous ont donné un avis. Quand ils nous disent le truc caricatural sur le stationnement payant que vous avez lu avec truculence, ils écrivent ce qu'ils veulent et nous faisons ce que nous voulons. Vous auriez pu être avocat, parce que parfois, vous avez une manière de présenter qui laisse entendre que c'est nous qui l'écrivons ; on ne sait plus très bien qui dit quoi dans votre exposé.

Je veux vous dire simplement que ce parking de la place de la Liberté va servir, premièrement, à rendre service à un besoin de places, car il y a un déficit de 260 places aujourd'hui, sans rien retirer de la surface, contrairement à ce que vous disiez, dans le quartier. On peut considérer qu'ailleurs, il y en a besoin de plus, mais il se trouve qu'ici, il y a un besoin de 260.

Deuxièmement, il y a un deuxième objectif sur lequel vous devriez, je pense, me soutenir, c'est de dire qu'on est sur une phase où l'on veut faire fuir la voiture de la surface de la place de la Liberté pour les raisons de circulation douce, de place aux piétons et de verdissement de la place. Or, on ne peut le faire que si on retrouve aux voitures un endroit où se garer. On peut toujours décréter que la rue est piétonne, les voitures, physiquement, il faut les mettre quelque part.

Troisièmement, on ne résout pas la question de tout le stationnement à La Garenne-Colombes, et en particulier au Sud de République, j'en conviens, mais on aura forcément un effet domino sur le Sud de République. Pourquoi ? Parce que comme vous allez libérer de la place au Nord de République, les voitures qui sont à la limite Nord/Sud vont se déplacer vers le Nord et on va aussi alléger le Sud de cette manière, pas aussi fort que si on arrivait à caser un parking à la Colonne ou dans le quartier de la Colonne, mais raisonnablement, il y aura un effet domino.

Il faut être sage, il n'y a pas de baguette magique qui dit : « on va régler la question ». Simplement, nous vous apportons ici un début de réponse à une problématique compliquée. On a fait un début de réponse il y a quatre ans avec le nouveau plan de stationnement, où on a dégagé 400 places nouvelles sur la voirie, simplement par une étude de circulation et de stationnement ; on est allé un peu au taquet de ce qu'on pouvait tirer de la substantifique moelle des voies. On peut encore y travailler, pour répondre à la question pertinente de M^{lle} Naturel tout à l'heure, on n'a plus beaucoup de matière ; on a un peu mangé notre pain blanc sur cette affaire.

Maintenant, on se lance dans l'enfouissement des voitures, à l'endroit où c'est techniquement manifestement le plus facile, réalisable rapidement ; c'est pourquoi on l'a proposé aux Garennois et qu'ils ont dit oui ; je crois que les Garennois se sont demandé où on pouvait aller vite et faire quelque chose. Mais cela n'empêche pas, et je pense qu'il faut qu'on continue à y travailler, que sur le reste de la ville, en particulier au Sud de République, mais aussi sur les Vallées, il faut se poser la question du reste de l'étude.

Il n'y a pas de position exclusive ; quand vous voyez certaines Villes qui se sont lancées il y a 25 ans dans la création de parking... Je pense à Levallois, qui a mis en œuvre une grande politique de création de parkings souterrains depuis 25 ans. À Levallois, on ne s'est pas arrêté à un parking. Ce n'est pas le parking de la Mairie qui a réglé la question du stationnement à Levallois. Ils se sont lancés dans une politique qui fait que le foisonnement des parkings a créé une offre qui, finalement, est aujourd'hui viable.

Aujourd'hui, c'est la première pierre, « micropierre » puisque vous avez bien compris qu'on se reverra dans les mois qui viennent pour voir les propositions qui nous sont faites, dans un débat compliqué ; je partage votre avis, il faut évidemment s'intéresser à la question des parkings souterrains au Sud de République et aux Vallées.

Nous ne sommes pas aussi loin que cela sur l'analyse de fond ; c'est ce que je retiens. Simplement, nous considérons qu'il faut commencer, parce que c'est un engagement, parce que c'est faisable, manifestement, et parce que de toute façon, cela aura un effet bénéfique, avec, encore une fois, un risque économique qui ne sera pas porté par la Ville, il faut le marteler.

Voilà, Monsieur Conway, ma réponse à votre intervention très complète.

Je vous en prie.

M. Conway

Merci de ces précisions.

Il y avait deux points sur lesquels je voulais revenir.

Le premier est que la demande que je fais est de mener une étude de faisabilité sur les sites alternatifs. Avant mon intervention, vous avez dit : « je ne suis pas technicien, il y a des gens spécialisés, des bureaux d'études pour cela ». En tant que technicien, on ne va pas affirmer qu'ils ne sortiront pas du parking pour aller au marché qui est à moins de 300 mètres. Je crois qu'il serait dommage de s'enfermer dans la conclusion avant d'avoir étudié la chose. Ma demande, ce soir, est qu'on lance cette étude de faisabilité sur cette alternative, sachant que le temps qu'on ait les réponses des délégataires, on aura de quoi comparer.

Le deuxième, vous dites qu'il faut être pratique et aller là où la mise en œuvre est plus facile. Cela me rappelle cette histoire d'une personne que vous trouvez en train de chercher ses clefs sous le lampadaire, qui fouille et qui n'arrive pas à les trouver ; on

s'approche d'elle et on lui demande ce qu'elle cherche. Elle répond qu'elle cherche ses clefs. Quand on lui demande où elle les a perdues, elle répond : « *je les ai perdues dans la maison, mais au moins, là où je cherche, c'est éclairé* ».

Dire : « *il y a une place libre, alors faisons le parking là* » me fait penser un peu à cela. C'est un élément du problème qu'il faut prendre en compte effectivement, mais cela ne doit pas justifier à lui seul de dire : « *puisque il y a de la place pour faire un trou, faisons le trou là* »...

M. le Maire

Monsieur Conway, je vous interromps, car vous ne pouvez pas caricaturer notre position ainsi ; c'est intellectuellement malhonnête. J'entends vos arguments, mais vous ne pouvez pas dire que notre argument, c'est cela, car cela signifie qu'il ne sert à rien de discuter si vous résumez la position de la majorité à considérer qu'ils font le trou parce qu'ils pensent qu'il y a de la place... On a un peu travaillé... Êtes-vous d'accord ? Nous accordez-vous que nous avons au moins autant travaillé que vous ?

M. Conway

Je retire ma mauvaise blague.

M. le Maire

Vous êtes très aimable.

Ce n'était pas une blague...

M. Conway

Si, c'est une blague.

Je dis simplement que, bien sûr que le travail a été fait sur le parking place de la Liberté, mais il n'a été fait que là-dessus ; c'est uniquement cet élément que je mets en évidence.

La deuxième, c'est de ne pas croire que les délégataires vont raisonner pour nous. C'est aussi à nous de dire si cette possibilité est viable, économiquement et techniquement possible.

Enfin, deux choses, pour rendre à César ce qui est à César, vous avez évoqué le parking sous la piscine en disant c'est une alternative à laquelle vous réfléchissez. Je vous rappelle qu'au dernier Conseil Municipal, je l'avais évoqué et que vous m'avez répondu : « *vous avez encore plein d'idées comme cela et vous avez des sous à dépenser, etc.* » donc rendons à César ce qui est à César !

Pour finir, sur l'histoire du passage des agents municipaux verbalisateurs, évidemment, là encore, dans ces 170 pages de rapport, trouver quelque chose qui m'a fait rire m'a fait du bien, mais le risque est quand même, quand vous les faites tourner dans un secteur où la pression est moindre que dans un autre, que leur légitimité soit moindre ; c'est ce que je voulais dire par-là. Une fois que vous êtes rentré dans une logique de rentabilité du parking, si le parking ne tient pas ses promesses, on va chercher ailleurs, on va élargir le périmètre ou on va augmenter le taux des fameux quatre centimes pour le faire.

M. le Maire

Merci, Monsieur Conway.

Monsieur Hervo ?

M. Hervo

Monsieur Conway, je ne peux pas vous laisser dire cela ou laisser penser cela et le dire en public, au risque que les Garennois vous croient...

M. le Maire

Les Garennois se méfient.

M. Hervo

On ne sait jamais.

Quand un périmètre de concession est fixé, il est inamovible, sauf délibération du Conseil Municipal, donc ce n'est pas le concessionnaire qui nous dira qu'il faut rendre payant le stationnement à la Colonne pour assurer la rentabilité du parking de Liberté ou s'il le dit, on le laissera dire et cela s'arrêtera là.

Ce n'est pas non plus le concessionnaire qui fixe à sa guise les tarifs. Quand nous aurons, s'il y a des offres satisfaisantes, accepté une offre, les tarifications, tant de surface que dans l'ouvrage, seront fixées par délibération du Conseil Municipal et deviendront intangibles, sauf nouvelle délibération du Conseil Municipal. Le danger n'est donc pas réel ou n'est pas celui que vous laissez entendre ; le danger ne vient pas du bon vouloir d'une affaire commerciale du délégataire. Si le délégataire s'est planté, il est à ses risques et périls.

M. le Maire

Merci, Monsieur Hervo.

Monsieur Macé, vous vouliez prendre la parole ?

M. Macé

Je voudrais rebondir sur ce que vient de dire M. Hervo.

Tout d'abord, dans les études que vous nous avez présentées dans votre document, rappelons quand même deux choses.

Premièrement, le coût annuel de l'exploitation qui nous est proposée avec les 490 places, qui peuvent être amendées si une société nous propose une autre configuration de places de stationnement sous l'église, se monte quand même globalement à 800 000 euros. Cela veut dire qu'il faut au minimum, voire un peu plus, à mon avis, que celui qui exploitera touche au moins cette somme pour que

ce soit rentable. Je vois mal une société venir à La Garenne-Colombes, exploiter ce parking et ces places de stationnement et dire : « de toute façon, je viens pour gagner moins que cela ».

On est donc déjà sur un montant relativement important qui implique, de toute façon, ce qui est quand même, je pense, une question qui n'était pas prévue ni dans votre programme, ni dans le mien d'ailleurs, des conséquences de l'implantation d'un parking. L'une des conséquences de l'implantation de ce parking est de faire payer 736 places de stationnement en surface qui étaient jusqu'à maintenant gratuites ; il faut avoir l'honnêteté de dire aux Garennois : « en notant cette proposition de parking place de l'église, ce sont aujourd'hui 736 places de stationnement qui vont être payantes et qui étaient gratuites jusqu'à maintenant ; ce n'est quand même pas neutre ».

Pourquoi pourrait-on être éventuellement inquiet, Monsieur Hervo, sur la suite de votre programme ? Vous nous dites : « premièrement, je veux faire une Délégation de Service Public, car cela me permet de ne pas emprunter ». J'ouvre une parenthèse vis-à-vis du Maire qui croit que toutes les communes, départements ou régions qui ont emprunté ont emprunté tous à taux variable et donc vont avoir des difficultés, évidemment que ce n'est pas vrai, donc il faut le rassurer par rapport à un certain nombre de collectivités qui n'ont pas fait comme cela et qui ont emprunté exclusivement en taux fixe...

M. le Maire

Monsieur Macé, j'espère que vous n'êtes pas visé par cette remarque.

M. Macé

Je suis tout à fait tranquille.

Comme vous voulez continuer, et vous avez raison, de réfléchir à d'autres emplacements de parkings sur la ville où il y a un déficit clairement identifié aux Vallées - et on sait pourquoi -, parce qu'on est dans des immeubles qui n'avaient pas prévu à l'époque de parking souterrain ou dans le Sud de la ville, on arrivera, si vous continuez à faire des Délégations de Service Public, évidemment, à une éventualité de stationnement payant sur toute la ville.

Dire aujourd'hui qu'on délibérera... Évidemment qu'on délibérera, puisque c'est une obligation légale ; on ne pourra pas faire autrement. Mais on est bien dans une logique, si on continuait comme cela, à avoir un stationnement éventuellement payant sur toute la ville. Il faut bien s'interroger là-dessus. Je ne dis pas que le résultat sera obligatoirement celui-là, mais en prenant ce mode de gestion, on pourrait aboutir à cela, donc attention à ce que nous disons ce soir comme quoi cela ne se fera pas ; cela peut éventuellement se faire.

M. le Maire

Oui, mais Monsieur Macé, je vous rassure, l'avantage du système, et vous l'avez bien compris, est que nous sommes maîtres ici des règles du jeu et le jour où nous choisirons, si nous choisissons, nous fixons les règles du jeu, puisqu'on choisit la personne avec laquelle on travaille et les conditions dans lesquelles nous choisissons. C'est aussi simple que cela.

Maintenant, l'alternative est simple, dans le mode de construction et d'exploitation de ce parking : soit on est en Délégation de Service Public, avec les avantages qu'on vous a dits, soit on est en marché public et on le construit et on l'exploite nous-mêmes et c'est le contribuable qui paie directement. La question est : est-ce le contribuable qui paie ou est-ce l'usager ? C'est un grand classique de gestion publique.

Je pense qu'il vaut mieux, mais c'est un problème général, que ce soit l'usager qui paie. Ce n'est pas seulement valable pour cela mais pour beaucoup de choses. Celui qui n'a pas de voiture à La Garenne-Colombes n'a pas à payer pour la création d'un parking ; justement, il ne paiera pas. Si nous le faisons en exploitation en régie, il paierait et là, il y a quelque chose qui ne colle pas.

Je pensais, Monsieur Macé, mais je ne connais pas la position de votre liste sur le fond de la question, que nous nous retrouverions peut-être pas au moment du choix final sur quel délégataire et à quelles conditions, mais sur, premièrement, il faut faire le parking, puisque je crois que vous avez été assez constant dans cette affaire, vous et vos amis, et deuxièmement, sur plutôt la Délégation de Service Public que le mode direct.

Quelle est votre position là-dessus ?

M. Macé

Nous avons toujours dit, premièrement, qu'il y avait, *a priori*, utilité d'un parking sous l'église, donc là-dessus nous maintenons notre position.

M. le Maire

De part et d'autre.

M. Macé

Je ne me prononce pas sur la configuration de 490 places, qui me semble, à première vue, car je ne suis pas technicien de la question, un chiffre élevé.

M. le Maire

Cela à l'air grand, je suis d'accord avec vous, mais ils nous ont justifié ces places avec des chiffres.

Il y a aussi la question de savoir si l'on veut faire fuir les voitures de la surface, qui est un élément important ; je crois que oui.

M. Macé

Deuxièmement, sur la Délégation de Service Public, je ne suis pas opposé, sur la question des parkings, à une Délégation de Service Public. En revanche, votre méthode, aujourd'hui, me semble, sur un point en tout cas, être amendée et ne nous convient pas, ce qui sera certainement la raison principale pour laquelle nous allons nous opposer ce soir à votre projet : l'absence de consultation de la population sur cet élément qui me semble important.

Cela ne veut pas dire, Monsieur Juvin, et vous connaissez notre position, qu'au final, ce ne sera pas le Conseil Municipal qui décidera et donnera son point de vue, mais cela veut dire tout simplement qu'il me semble important que la population de ces quartiers soit saisie de cette question ; c'est pour cela qu'on a fait des conseils de quartier. Je rappelle que ce n'est pas neutre pour la vie de nos concitoyens d'avoir un accroissement relativement important, 736 places, qui vont passer de la gratuité au paiement. En discuter avec les personnes - après, le Conseil décidera au final, ce qui me semble normal - me semble légitime. Si on a fait des conseils de quartier, c'est pour cela.

Sur cette méthode, je trouve dommage que nous montrions que les conseils de quartier ne vont pas être consultés sur une question aussi importante. Or, vous savez comme moi, quand vous rencontrez des Garennois, que la question du stationnement, de la voirie, est une question qu'ils posent fréquemment aux élus, à juste titre d'ailleurs. Cela me paraît important d'en discuter avec eux dans des conseils de quartier. Cela nous prenait un ou deux mois de plus par rapport à la décision de ce soir et ne remettait pas, je pense, le calendrier final en cause.

M. le Maire

Merci, Monsieur Macé.

Madame Juvin-Marleix ?

M^{me} Juvin-Marleix

Une petite observation pour M. Macé, qui s'adresse également à M. Conway. C'est une observation pas vraiment de pure forme, puisque vous faites état de l'absence de débat démocratique et que je pense que la séance d'aujourd'hui a démontré largement le contraire.

Je rappelle tout de même qu'il y a une commission voirie. Cette commission voirie, j'ai l'air très immodeste de vanter la qualité et l'excellence des débats qui ont pu s'y tenir, mais M. Conway, tout à l'heure, la critiquait. Or, il n'était pas présent à cette commission voirie. C'est très bien de critiquer quelque chose auquel on n'assiste pas, mais ce n'est pas très cohérent.

Monsieur Macé, de votre côté, c'est la même chose, vous n'étiez pas présent lors de cette commission voirie, mais vous êtes un peu moins pardonnable que M. Conway, puisque M^{lle} Naturel était présente lors de cette commission voirie et a pu faire ses observations. Elle a même été appelée à en faire d'autres après la commission voirie, y compris sur les tarifs.

Je crois que le débat démocratique s'est vraiment largement tenu.

J'avais une dernière petite observation qui s'adressait à M. Conway et c'est plutôt un conseil : de ne pas singer notre police municipale ou notre police nationale, même si c'est en relisant ou en lisant avec truculence, comme vous l'avez dit tout à l'heure, un rapport qui vous était soumis ; la police est investie d'une mission de service public, c'est une très belle mission, et y compris dans son rôle de verbalisation, ce qui ne fait pas plaisir aux usagers que nous sommes lorsque nous sommes verbalisés ; elle exécute une mission de service public et je pense qu'on n'a pas à la singer, surtout pas lors d'une séance de Conseil Municipal.

M. le Maire

Merci.

Monsieur Conway ?

M. Conway

C'était juste sur la Délégation de Service Public. Je crois que la vraie question est : qu'est-ce qu'on entend par « *à leurs risques et périls* » pour les délégataires ? Évidemment, je n'imagine pas qu'un délégataire puisse décider d'augmenter, d'élargir, de mettre des horodateurs où il veut, etc. On est tout à fait d'accord là-dessus.

La question que je me pose et sur laquelle j'aimerais avoir des éclaircissements, c'est : jusqu'où vont « *leurs risques et périls* ».

Imaginons qu'ils fassent un parking de 300 ou 350 places et que ce parking ne se remplisse pas, que la rentabilité et la fréquentation ne soient pas celles attendues. Le délégataire est-il tenu de continuer à exploiter jusqu'au bout le parking, même à perte ? N'est-il pas en mesure, comme dans certaines villes, de renégocier les conditions en mettant en avant que les conditions prévisionnelles ne sont pas celles réalisées, notamment par une augmentation de tarif ou une augmentation de périmètre ? C'est quelque chose qui existe.

M. le Maire

Monsieur Conway, permettez-moi juste de vous répondre. « *À ses risques et périls* », c'est à ses risques et périls ; s'il perd de l'argent, c'est son problème. Que fait une société qui perd de l'argent ? Ce sera à nous d'avoir l'intelligence de choisir une société qui ne gère pas dans son portefeuille un parking qui est le parking de la place de la Liberté à La Garenne-Colombes dans les Hauts-de-Seine. Sa responsabilité est d'avoir un équilibre global qui inclut le risque garennois.

Nous allons bientôt passer en appel d'offres pour le nettoyage urbain ; c'est pareil, ils prennent des risques, ils nous assurent un service avec certaines machines qui coûtent cher. Imaginez que finalement, ces machines coûtent plus cher, que le prix du pétrole soit tel qu'il dépasse les éléments d'indexation des révisions des prix, bref, que le coût d'exploitation soit beaucoup plus important, ils sont tenus par un contrat. C'est le propre de la Délégation de Service Public.

C'est valable aussi pour les repas à la cantine. Imaginez que le prix de la viande soit multiplié par 10, que les conditions de sécurité soient drastiques, que la loi change et qu'on leur impose des choses qu'ils ne peuvent pas faire, ils portent un risque.

Vous êtes un homme d'entreprise, vous savez que l'entreprise porte des risques quand vous prenez des engagements.

Après, que se passe-t-il ? Ou bien ils continuent à perdre en équilibrant avec autre chose, mais dans le strict cadre du contrat, c'est-à-dire pas un service dégradé, puisqu'il y a un contrat à respecter... Que se passe-t-il s'ils ne respectent pas le contrat ? Comme dans tout contrat, il faudra prévoir des pénalités, etc. Il faudra également prévoir une clause importante, qui permet à la Ville de dénoncer le contrat si, manifestement, il y a faillite d'une des parties, en l'occurrence de la partie d'en face, auquel cas on récupère l'équipement.

Je vous rappelle que dans le contrat, le parking, au bout des 30 ans, si la durée de 30 ans est fixée, devient propriété pleine et entière de la Ville. C'est le patrimoine de la Ville que nous créons là.

C'est vrai, ils ont un risque, mais je ne sais plus qui a dit qu'il «*fallait réapprendre le capitalisme industriel du risque pour laisser tomber le capitalisme spéculatif du non-risque* » ; on est dans la vraie économie.

Monsieur Macé ?

M. Macé

Pour répondre à l'intervention d'Isabelle Juvin-Marleix, je n'ai jamais dit que nous n'avions pas de discussion entre nous, qu'il n'y avait pas eu de discussion en commission municipale, j'ai simplement émis l'avis que les conseils de quartier devraient être saisis de cette question et qu'il me semble intéressant de connaître l'avis des Garennois ; c'était tout simplement cela. Je ne pense pas avoir porté un jugement de valeur sur l'absence de démocratie entre nous sur cette question ; il ne me semble pas.

M. le Maire

Merci, Monsieur Macé.

Les conseils de quartiers se réuniront aussi, auront à connaître du sujet ; cela fera partie de la discussion.

De la même manière, tout va se jouer - encore une fois, je me répète, car je l'ai dit au moins 10 fois ce soir - au moment du choix du prestataire. C'est aussi à ce moment-là que la question du tarif va se jouer et c'est un élément clef.

Aujourd'hui, si un Garennois me demande à combien s'élèvera le tarif à l'heure, je ne sais pas répondre ; on leur donnera plutôt des éléments quand on aura des éléments plus fins.

Monsieur Billard ?

M. Billard

Rapidement, sur l'intervention de M^{me} Juvin-Marleix à propos de la valorisation du travail de la police municipale et nationale, je suis tout à fait d'accord, il faut absolument valoriser ces travaux et j'espère que nous n'aurons plus à voter de remboursement de PV à un Garennois mécontent lors d'un Conseil Municipal. Pour moi, c'est dévaloriser l'action de la police.

M. le Maire

Quelle est la relation, Monsieur Billard ?

Avec le remboursement des 40 ou 30 malheureux euros...

M. Billard

C'est un principe... Si on a un PV, on le paie, on assume.

M. le Maire

À l'époque, je vous ai expliqué...

M. Billard

Cela m'a choqué.

M. le Maire

À l'époque, vous ne l'avez pas dit comme cela, Monsieur Billard. En Conseil Municipal, vous ne l'avez pas exprimé aussi vivement.

M. Billard

Non, mais maintenant, oui.

M. le Maire

Vous avez eu raison de réfléchir durant quelques mois à cette question importante.

Je crois qu'un PV avait été émis et était injustifié ; c'est aussi simple que cela. Il faut aussi savoir reconnaître ses erreurs ; le malheureux a eu un PV qui n'était pas justifié.

M. Billard

S'il était sur un bateau, pour moi, c'est justifié !

M. le Maire

Je ne sais pas s'il était sur un bateau... Monsieur Billard, vous posez une question trop précise.

Monsieur Conway, faites très court !

M. Conway

Jusqu'à présent, je n'ai pas...

M. le Maire

Vous n'avez pas beaucoup parlé, c'est cela ?

M. Conway

Non, ce n'est pas cela, car mon temps de parole est identique*, je présume.

M. le Maire

Il n'y a pas de temps de parole, mais il y a un *gentleman agreement* qui veut que...

M. Conway

Je suis d'accord avec vous, cette histoire de police nationale et municipale est hors sujet ; c'est pourquoi je ne répondrai pas là-dessus.

La chose, c'est pourquoi, dans ces cas-là, si on est dans le capitalisme et qu'ils prennent leurs devants*, avoir ajouté d'emblée les recettes des parkings Charles-de-Gaulle et Charlebourg, qui font qu'en fait, la municipalité qui avait cette recette se prive de 120 000 euros de recettes pendant six ans ?

M. Hervo

On se prive aussi des dépenses d'entretien et de gestion.

M. le Maire

Connaissez-vous les parkings ? Les avez-vous vus ?

Je trouve que ces parkings ne sont pas correctement, aujourd'hui, entretenus par nous. Pourquoi ? Parce que c'est quelque chose que nous ne savons pas faire.

Je vous dis que la gestion que nous, Ville, faisons, et j'en prends toute ma responsabilité, de ces parkings aujourd'hui, en particulier celui des Champs-Philippe, n'est pas une bonne gestion. C'est très spécifique, il faut un savoir-faire que nous n'avons pas.

Je souhaite, c'est assez simple, que durant six années - pas les 30 ans -, il y ait une gestion optimisée de cette affaire. Tout le monde en bénéficiera, y compris ceux qui vont l'utiliser, car il sera mieux surveillé, mieux machin, mieux truc, avec un taux de remplissage optimisé...

Vous le voyez bien, une Ville a à connaître des problèmes très différents : droit des sols, écoles, crèches, culture, stationnement... C'est ce qui fait d'ailleurs le caractère passionnant d'un Conseil Municipal. En même temps, cet élément qui fait qu'il faut savoir faire des métiers parfois très spécialisés fait que parfois, on ne les fait pas aussi bien que des gens dont c'est le métier. Typiquement, je pense qu'il faut qu'on professionnalise cette affaire.

M. Hervo me demande s'il peut dire un mot à M. Macé ; j'appréhende le pire...

Monsieur Hervo, un tout petit mot à M. Macé qui va vous répondre très rapidement.

M. Hervo

Mais non, il ne va pas me répondre !

Je voulais simplement dire à M. Macé que je suis extrêmement déçu de son attitude, parce que le stationnement, ce n'est pas de droite, de gauche ou d'ailleurs, c'est un problème purement technique. Je croyais que sur ce point, depuis longtemps, il n'y avait vraiment pas de débats entre nous.

M. le Maire

Merci, Monsieur Hervo ! M. Macé ne va pas lui répondre !

M. Hervo

C'est comme une position de personne du PS qui ne vote pas pour le RSA parce que ce n'est pas elle qui a eu l'idée.

(Discussion générale.)

M. le Maire

Je connais un peu le sujet et je vous déconseille franchement de lancer la discussion sur le RSA ce soir.

Vous êtes d'accord, Monsieur Macé, on ne parle pas du RSA ce soir.

M. Macé

Non.

M. le Maire

M. Conway, sur le RSA, vous êtes d'accord ?

M. Conway

Oui.

M. le Maire

Vous n'avez pas un avis sur le RSA... Vous n'êtes pas cette personne...

M. Conway

J'ai un avis, mais...

M. le Maire

Gardez-le pour vous ce soir !

M. Conway

Deux choses courtes...

M. le Maire

Menteur !

M. Conway

Premièrement, effectivement, le stationnement n'est pas un problème de droite ou de gauche et n'est pas un problème du centre, parce que les voitures du centre, cela ferait désordre.

(Rires.)

M. le Maire

Il y a beaucoup de choses au centre qui feraient désordre ; ce n'est pas gentil, mais je ne pouvais pas ne pas le dire !

M. Conway

Deuxièmement, je souhaiterais, si vous en êtes d'accord, qu'il y ait un additif au vote ou un deuxième vote sur le fait de lancer une étude de faisabilité sur le rond-point du Souvenir Français pendant cette période.

M. le Maire

Chaque chose en son temps. Aujourd'hui, vous avez été régulièrement convoqué, avec des documents envoyés, conformément à la loi, plusieurs jours avant, pour délibérer d'un sujet ; délibérons de ce sujet !

Qu'il faille ensuite travailler sur le Sud de République, évidemment, il le faut ; je partage votre avis et vous le dis. Nous y travaillons et allons y travailler, mais on ne fait pas cela en disant : « *tiens, on va lancer une étude de faisabilité* ».

Je vous propose de voter sur la délibération qui vous est donnée.

Qui est contre ? Cinq voix. Qui s'abstient ? Qui est pour ? Adopté à la majorité.

30 voix pour : M. JUVIN, Mme LABROUSSE, M. HERVO, Mme ROUSSILLON, M. PERREE, Mme MARGARIA, M. HOUTART, Mme JUVIN-MARLEIX, M. DE BOUTRAY, Mme RAIMBAULT, MM. DUBOIS, CHAILLET, Mme MANGEARD, M. DRANSART, Mme VAUSSOUE, MM. BUTET, POUILLY, Mme LIORET, M. PINTA, Mmes de BELLABRE, THIMEL, VINGERING, FOMMARTY, GAILLABAUD, M. CITERNE, Mme KALFON, MM. GRAUX, BALLIN, BARRAQUAND, Mlle HABERAH.

5 voix contre : M. BILLARD, Mme BAVCEVIC, M. MACE, Mlle NATUREL M. CONWAY

IV - Divers

4.1 - Décisions.

M. le Maire

N° 2008/160 : Tarification pour l'organisation d'un repas au Domaine Foucher de Careil à Houlgate.

N° 2008/161 : Contrat pour l'assistance du site internet du Mastaba 1 - La Garenne-Colombes par la société Jolly Consultants.

N° 2008/162 : Marché à procédure adaptée - Mandat de gestion locative du patrimoine communal.

N° 2008/163 : ANNULE.

N° 2008/164 : Fourniture, maintenance et collecte des horodateurs pour les besoins de la Ville de La Garenne-Colombes.

N° 2008/165 : Marché à procédure adaptée - Marché de location et d'entretien de blouses.

N° 2008/166 : Marché à procédure adaptée : fourniture et livraison de matériels et de logiciels permettant la mise en œuvre du plan de reprise d'activité de la Ville de La Garenne-Colombes. Lot n° 1 : serveurs.

N° 2008/167 : Marché à procédure adaptée : fourniture et livraison de matériels et de logiciels permettant la mise en œuvre du plan de reprise d'activité de la Ville de La Garenne-Colombes. Lot n° 2 : S.A.N (Storage Area Network).

N° 2008/168 : Marché à procédure adaptée : fourniture et livraison de matériels et de logiciels permettant la mise en œuvre du plan de reprise d'activité de la Ville de La Garenne-Colombes. Lot n° 3 : Sauvegarde.

N° 2008/169 : Marché à procédure adaptée : fourniture et livraison de matériels et de logiciels permettant la mise en œuvre du plan de reprise d'activité de la Ville de La Garenne-Colombes. Lot n° 4 : Baie serveurs.

N° 2008/170 : Marché à procédure adaptée : fourniture et livraison de matériels et de logiciels permettant la mise en œuvre du plan de reprise d'activité de la Ville de La Garenne-Colombes. Lot n° 5 : Pare feu.

N° 2008/171 : Marché à procédure adaptée : fourniture et livraison de matériels et de logiciels permettant la mise en œuvre du plan de reprise d'activité de la Ville de La Garenne-Colombes. Lot n° 6 : Logiciels.

N° 2008/172 : Contrat de maintenance du massicot à la reprographie.

N° 2008/173 : ANNULE.

N° 2008/174 : Contrat avec l'orchestre Yves Bousson - club de danse pour les thés dansants.

M. le Maire

Avez-vous des questions particulières ? (*Aucune.*)

4.2 - Questions orales.

M. le Maire

Monsieur Billard, l'église Saint-Urbain, allez-y, je vous en prie !

M. Billard

Monsieur le Maire, mes chers collègues, les travaux de peinture intérieure de l'église Saint-Urbain se sont terminés juste avant Noël 2007, alors que les travaux extérieurs de réfection de la toiture et des murs se poursuivaient jusqu'au printemps 2008.

À ce jour, 11 mois après la fin de ces travaux intérieurs, on peut constater à différents endroits sur les murs de l'église d'importantes taches d'humidité, des peintures écalées, peut-être de salpêtre ; c'est vraiment très abîmé.