

Cahier de Doléances

Porté par le collectif constitué sur le stationnement à Bordeaux

A l'attention

De Monsieur Alain JUPPÉ

Maire de Bordeaux

- *Association Bordelaise de Défense des Résidents pour un Stationnement Payant Raisonnable*
- *Quartier Saint Augustin*
- *Quartier de la barrière de Pessac et de la Médoquine*
- *Collectif des Habitants du Quartier de l'Allée des Pins*
- *Association Horizon Caudéran - Association des commerçants de Caudéran*
- *Comité de quartier de Caudéran Sud*
- *Comité de quartier de Caudéran Centre*
- *Collectif résidents Grand Parc, Chartrons, Jardin Public*
- *Association Talence en Commun*
- *Association Le P'tit Bout de Quartier – Barrière de Bègles*
- *Association Cauderes - Comité de quartier de la barrière de Toulouse*
- *Association Quartier Nansouty*
- *Quartier Barrière de Saint Médard*
- *Quartier du Tondu*
- *Quartier de La Bastide*

Pour le collectif : Association Bordelaise de Défense des Résidents pour un Stationnement Payant Raisonnable. 49, rue de Mahéla 33000 Bordeaux abdrspr@gmail.com

Dans ce document, nous voulons exprimer les plaintes et remontrances des bordelais sur le dispositif de stationnement mis en place par la Mairie de Bordeaux.

Ces doléances concernent :

- L'absence totale de concertation dans la conception et la mise en place du stationnement payant.
- Les excès dans les choix faits par la municipalité
- Les problèmes non résolus que le système actuel laisse perdurer

En préalable, nous voulons réaffirmer que nous rejoignons la Mairie dans son ambition de réduire la place de la voiture dans la ville.

- Mais ce processus doit être graduel et s'accompagner d'une coordination précise entre les moyens qui doivent être mis en œuvre pour garder le cap sur cet objectif.
- En effet, la réduction de la place de la voiture dans la ville, repose sur une combinaison des politiques de déploiement des transports en commun, de réalisation d'un maillage de pistes cyclables sécurisées, de construction de parcs publics de stationnement et de parcs relais, de maîtrise du rythme de l'urbanisation, d'adaptation du PLU, de négociation de plans de déplacement d'entreprises, etc.
- La régulation du stationnement en voirie n'est qu'un des maillons du système.
- Nous faisons le constat d'une défaillance dans la coordination des moyens. Ce qui fait dire à beaucoup qu'avec la politique drastique de régulation du stationnement, la Mairie met la charrue avant les bœufs.
- Enfin, comme Alain Juppé le reconnaît lui-même : « *Quels que soient les efforts entrepris dans le domaine de la mobilité, la forme de notre agglomération rend incontournable l'usage de la voiture* ». Nous pouvons ajouter, et ce, pour encore un certain nombre d'années.

1. Une politique de stationnement unilatérale, sans dialogue avec les habitants

Des déclarations de principe à la mise en œuvre effective, il y a sur le sujet un écart assez saisissant. Les maîtres mots de la campagne d'Alain Juppé en 2013 étaient : Proximité et Co-construction ». Il semble qu'en chemin et singulièrement pour le stationnement, ce mantra se soit évanoui.

1.1. Un déploiement systématisé pour parvenir à couvrir l'intra-boulevard d'horodateurs

Le stationnement payant depuis sa mise en place n'a jamais fait l'objet d'une véritable concertation. Les différentes étapes de son extension géographique et réglementaire ont été mises en œuvre sur un mode technocratique. Le basculement vers le stationnement payant a débuté dans les années 1995–2000 par l'hyper centre-ville tandis que parallèlement, un grand nombre de rues étaient mises en accès limité avec bornes électriques. Dès les années 2009 la suppression de la gratuité du mois d'août avait suscité des protestations. Lors de l'instauration du stationnement payant dans les quartiers de la gare Saint-Jean et Belcier en 2012, des riverains s'étaient élevés contre le dispositif tel qu'il était imposé par la Mairie. En 2015, c'étaient les résidents des quartiers du Sacré-Cœur et de Nansouty qui avaient protesté vigoureusement. On leur avait promis un parc public à Nansouty dont le projet fut abandonné.

Pendant ce temps-là, la Mairie déclarait *urbi et orbi* que les bordelais étaient ravis du système mis en place. En 2014, tout de même, dans sa campagne électorale, Alain Juppé avait dû admettre que s'agissant du stationnement payant, tout n'était pas parfait. Cela ne l'empêchait pas de déclarer : « *il faut que Bordeaux grandisse pour atteindre cette taille européenne qu'elle n'a pas encore* ».

En 2015 l'extension du stationnement s'est poursuivie dans le quartier St Seurin puis dans celui de la rue de Turenne et de la Croix Blanche. La réaffirmation de l'ambition de doter tout le périmètre entre boulevards et cours de stationnements payants s'est accompagnée de la formule lapidaire : « *Pas de jaloux, tout le monde y passera à l'intérieur des boulevards* » !

En 2017 quelques secteurs du côté de Saint-Genès, une partie, du quartier Bastide, du Grand Parc, des Chartrons et de Bordeaux Maritime échappent encore au stationnement payant. L'annonce fin 2017 de l'extension du stationnement payant au-delà des boulevards vers Caudéran et Saint Augustin a soulevé une vague de protestation.

Le mécontentement est général mais n'a pas émergé de façon spectaculaire pour deux raisons :

- Les protestations sont intervenues en ordre dispersé par quartier, sans que la Mairie daigne en tenir compte.
- Le contrôle du stationnement payant n'a suivi qu'avec une assez modeste efficacité, atténuant les rigueurs du dispositif.
- Et il existait encore des zones gratuites adjacentes où l'on pouvait déplacer sa voiture.

Aujourd'hui, il en va différemment. La mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018 des outils mis à disposition par la loi MAPDAM et notamment le FPS de 30€ contre l'amende de 17€ et surtout, la privatisation du contrôle, ont montré le caractère intolérable du dispositif, qui rançonne les usagers.

1.2. Un déploiement qui ne peut plus reposer sur la seule décision du Maire

Depuis le 1er janvier 2018, en vertu de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales issu de la loi MAPTAM, seul le conseil municipal ou, le cas échéant, l'organe délibérant de l'EPCI chargé des transports urbains (Bordeaux Métropole), est habilité à instituer une redevance d'occupation du domaine public en contrepartie de l'autorisation accordée aux véhicules de stationner sur la voie publique. L'article L. 2213-6 de ce code qui, avant le 1er janvier 2018, donnait certains pouvoirs au maire en matière de stationnement, cède désormais la place à la compétence du conseil municipal pour réglementer le stationnement payant des véhicules sur la voie publique.

Aujourd'hui, c'est donc le conseil municipal qui doit se prononcer, sur le zonage, les modalités tarifaires et la gestion matérielle du stationnement payant. Or, on notera que les décisions instaurant le stationnement payant dans les rues de Caudéran et Saint-Augustin ont été prises sans aucune délibération du conseil municipal, par de simples arrêtés municipaux édictés sur la base des anciens pouvoirs de police du maire en matière de stationnement et sans aucune référence à la délibération du conseil municipal de Bordeaux du 10 juillet 2017 qui, prenant acte de la loi MAPTAM, a pourtant posé le principe selon lequel le stationnement payant sur la commune est désormais l'affaire du conseil municipal.

On entretient ainsi une confusion entre les pouvoirs de police du Maire et la compétence du conseil municipal. Ce faisant, l'on évince du débat public et de la réflexion de l'ensemble des élus des questions essentielles pour la problématique de la circulation et du stationnement sur notre commune.

Il faut noter aussi que le propriétaire de la voirie, c'est-à-dire Bordeaux Métropole, n'a semble-t-il pas jamais été consulté, ni pour la définition des voies et zones soumises au stationnement payant, ni pour la signature d'un contrat autorisant

l'exploitation commerciale du contrôle de l'occupation de la voirie par une société privée, alors pourtant que la loi MAPTAM exige que l'avis du propriétaire des voies concernées par le stationnement payant soit recueilli.

D'ailleurs, l'esprit même de la loi MAPTAM est de donner à la Métropole la responsabilité d'organiser le stationnement en voirie et en ouvrages pour une parfaite mise en cohérence. Il suffit de constater, à une rue d'écart, les différences profondes qui existent en les modalités du stationnement payant entre par exemple Talence et Bordeaux et parfois, dans la même rue (ex rue de Cauderes), créant ainsi une rupture d'égalité entre les citoyens d'une même ville et une différenciation notoire au niveau de la métropole. L'esprit de cohérence, recherché par la loi MAPTAM, se retrouve dans le fait que le produit des « forfait post-stationnement » doit servir à financer les transports en commun, ce qui relève précisément de la compétence de Bordeaux-métropole.

Il semble cependant que les choix pris par la Mairie de Bordeaux ne soulèvent pas l'enthousiasme dans les autres communes composant Bordeaux-Métropole. C'est pourquoi la Mairie a sans doute préféré réglementer et organiser seule le stationnement, en usant au besoin des pouvoirs de police du Maire tels qu'ils étaient entendus avant la loi MAPTAM.

Il est pourtant évident qu'une harmonisation s'impose au niveau de Bordeaux-Métropole qui, en tant que propriétaire du domaine public aujourd'hui exploité par une société privée avec laquelle elle n'a aucun contact, serait parfaitement légitime pour réglementer le stationnement payant.

1.3. Un déploiement qui entend se poursuivre toujours sans concertation

Nous ne remettons pas en cause le principe du stationnement payant, si les conditions de sa mise en œuvre sont réunies et si les modalités sont adaptées aux réalités des quartiers concernés. L'application mécanique et uniforme d'un dispositif conçu sans aucune concertation n'est plus aujourd'hui acceptable.

a) La concertation vue par la Mairie : une concertation sous contrôle

La création de commissions de quartier est en soi une initiative intéressante. Il y en a une pour chacun des 8 quartiers. Cependant, leur composition et mode de fonctionnement limitent la portée du dispositif.

- Sur les 40 membres, la moitié est tirée au sort et l'autre moitié est désignée sur proposition du maire-adjoint de quartier.
- Les sujets traités doivent entrer dans la trame prédéfinie du pacte de cohésion sociale et territoriale.

Les commissions permanentes sont pompeusement qualifiées de force de proposition... On en trouve la démonstration dans l'examen exhaustif des sujets considérables traités par exemple à Saint Augustin depuis 3 ans :

- Implantation d'une boîte à don, (une étude est en cours pour déterminer le lieu et les modalités d'implantation)
- Parcours sportif à Alphonse Dupeux (Tracé suggéré en fonction du confort des trottoirs)
- Enlèvement des grilles et végétalisation des abords de l'église Saint-Augustin...

Citons également les projets très « structurants » portés dans le quartier Grand Parc/Chartrons/Jardin Public :

- Balade culturelle en tramway,
- Troc aux plantes
- Végétalisation du passage Vandebrende

Il y a peut-être des sujets plus stratégiques pour la vie de nos quartiers ! Mais le règlement précise : "*La Commission Permanente ne formule pas d'avis sur les orientations de politique générale définies par le Maire ni sur le vote des délibérations du Conseil Municipal*".

b) Pour le stationnement, une concertation par raccroc

Ainsi pour la réunion organisée lundi 26 février à la Mairie :

- Les participants étaient majoritairement des membres désignés.
- Le sujet du stationnement payant n'a jamais été abordé dans ces commissions. Il n'y a pas eu de réflexion préalable.
- C'est donc pour que la Mairie puisse cocher la case concertation, que, sans qu'ils y aient été préparés, on a réuni une partie des membres de ces commissions.
- Le dispositif de stationnement payant à Bordeaux est si mal adapté qu'on peut tout de même espérer la remontée d'un ensemble de signaux d'alarme (?).
- Des associations de quartier qui travaillent sur le sujet du stationnement ont vu leur demande de rencontre repoussée (voir la lettre déposée au Cabinet d'Alain Juppé le 14 février).

c) Un refus de la concertation avec les associations de résidents

Les élus ont été régulièrement interpellés dans diverses réunions de quartier : Caudéran, Saint Augustin, Cauderes, le Grand Parc, Nansouty. Au mieux, ils ont écouté les doléances, mais sans donner de suite en direction du lancement d'une concertation en dépit de demandes répétées.

Depuis le début de cette année de multiples demandes ont été adressées à la Mairie pour ouvrir un dialogue sur le sujet. Aucune n'a abouti.

Pour donner quelques faits objectifs :

Le 15 janvier 2018 l'Association Bordelaise de Défense des Résidents pour un Stationnement Payant raisonné dépose un mémorandum auprès de JL David. Ce dernier annonce une réponse par écrit que nous attendons encore

Sept associations régulièrement constituées, de résidents, de commerçants, ont déposé le 14 février 2018 une lettre co-signée au cabinet d'Alain Juppé demandant une audience. Elle est restée lettre morte.

Le 5 mars 2018, le Collectif constitué sur le stationnement a adressé un courrier recommandé, à Alain Juppé, demandant une rencontre. C'est resté sans écho.

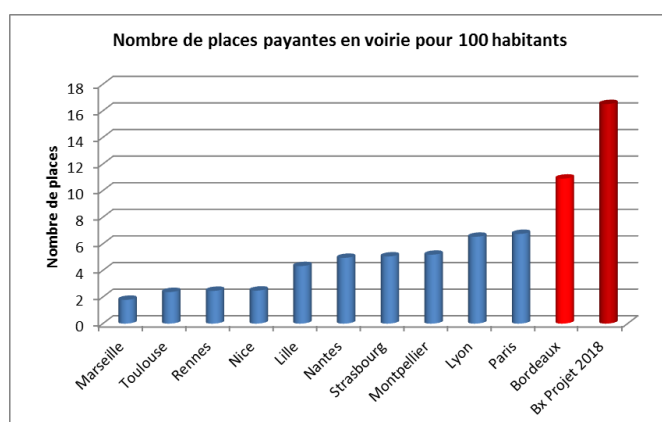
Lors d'une réunion à la Halle des Chartons le 6 mars 2018, Alain Juppé fait prendre les coordonnées d'un de nos référents pour le recevoir. Là encore, il n'y a pas de suite donnée.

Nous considérons qu'une telle situation ne peut perdurer. Ce qui pouvait passer pour une surdité pathologique se transforme en mépris des citoyens.

2. Des choix de régulation du stationnement très pénalisants pour les bordelais.

2.1. Un dispositif payant d'une ampleur inégalée en France

En matière de stationnement payant en voirie, Bordeaux mobilise actuellement un nombre de places estimé par les services de la Mairie à 27227¹. Rapporté à la population, cela donne 11 places pour 100 habitants. Lors de ses vœux à la presse Alain Juppé a annoncé la création de 14 000 places payantes supplémentaires en 2018. Ceci nous conduirait à 16 places pour 100 habitants.

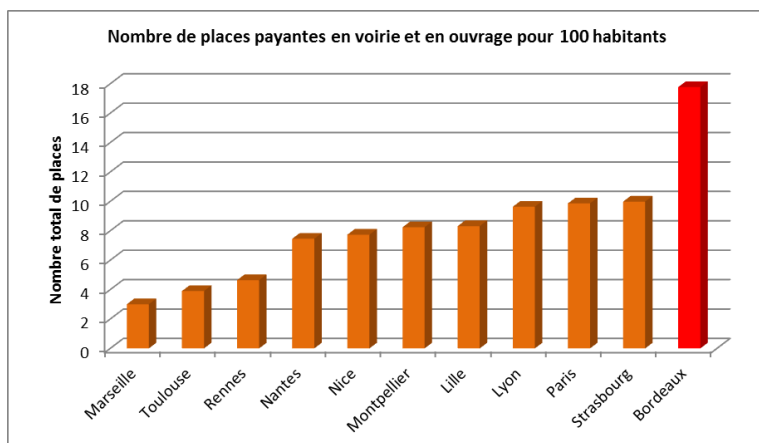


On constate que comparée aux autres villes de plus de 200000 habitants, Bordeaux, sans extension était déjà largement en tête avec 2,6 fois plus de places que la moyenne des autres villes. Avec l'extension envisagée, on passerait à 4 fois le nombre moyen de places pour 100 habitants dans les autres villes.

C'est totalement déraisonnable.

¹ Chiffres remis à jour au 1^{er} janvier 2018.

D'autant qu'aujourd'hui, avec les places de parking public en ouvrage, Bordeaux dispose déjà du potentiel le plus élevé.



En effet aux 27227 places, il faut ajouter les 17000 places en parkings publics en ouvrage. La même analyse pour les 11 villes de plus de 200 000 habitants conduit à un classement mettant Bordeaux très largement en tête avec 18 places pour 100 habitant ce qui représente 2,5 fois la moyenne observée pour les autres villes.

Dès lors, une question se pose, pourquoi vouloir étendre le stationnement payant en voirie à 14000 places supplémentaires ?

Est-ce pour le bien-être des bordelais, ou vise-t-on leur portefeuille ?

Rappelons que beaucoup de villes complètent le stationnement payant par la mise en place de zones bleues. Ce dernier dispositif, combiné avec des cartes pour les résidents, s'il fait l'objet d'un contrôle effectif et sérieux, résout parfaitement le problème que posent les voitures ventouse.

Le déport des voitures à la lisière des zones payantes peut donc trouver une solution avec la création de zones bleues. Il est vrai que le contrôle n'est pas aisé et que l'impossibilité théorique de laisser un véhicule en stationnement plus d'une heure et demie (formule classique) peut se révéler assez pénalisant.

L'alternative consiste à mettre en place de zones différenciées en matière de réglementation et de tarification.

En toute hypothèse, la question du périmètre d'extension du stationnement payant en voirie est posée. Il est clair que dans certains quartiers résidentiels la mise en place d'un stationnement payant n'a aucun sens, à part celui de créer un impôt de stationnement.

Le moratoire qui avait été octroyé par Alain Juppé pour Caudéran et Saint Augustin, doit être étendu à toutes les zones non encore soumise à stationnement payant dans l'intra-boulevard. Il doit être mis à profit pour lancer une réflexion sur le périmètre. Cette réflexion doit s'appuyer sur la localisation et la performance des transports collectifs, sur les infrastructures pour les circulations douces et sur la présence des parcs de stationnement publics.

2.2. Un dispositif totalement asymétrique privilégiant exclusivement l'hyper-centre.

Un simple coup d'œil à la carte montrant la localisation des parcs publics de stationnement révèle leur concentration dans l'hyper-centre de la ville.



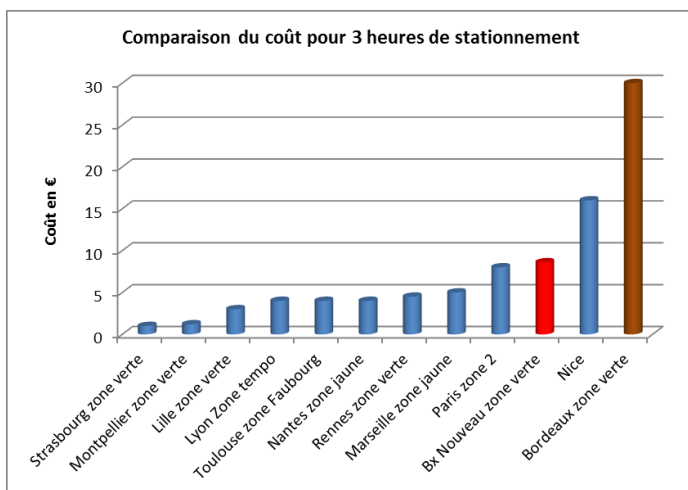
Si les 17154 places de stationnement ont très certainement leur utilité dans l'hyper-centre, il faut constater l'absence de toute réalisation à la périphérie. Plus grave, toutes les potentialités signalées comme favorables à la création de parking en ouvrage ont été délaissées au profit de programmes immobiliers.

La Mairie semble découvrir le problème et annonce 1640 places supplémentaires sans préciser leur localisation.

2.3. Une tarification pénalisante pour les bordelais

L'hyper-centre, zone rouge dans le dispositif bordelais, est bien doté en parkings publics. Nous laisserons de côté la tarification et les modalités qui s'y appliquent pour nous consacrer à la situation en zone verte et zones d'extension future. La tarification ne correspond pas toujours à une logique visible. Le montant du FPS est plafonné par le coût de la durée maximale de stationnement autorisée (le prix maximal payable à l'horodateur/mobile). En effet, juridiquement, le FPS n'est qu'une modalité de paiement de la redevance, et doit donc être clairement lié à son barème tarifaire. Cela explique la progressivité très forte en fin de durée légale de stationnement

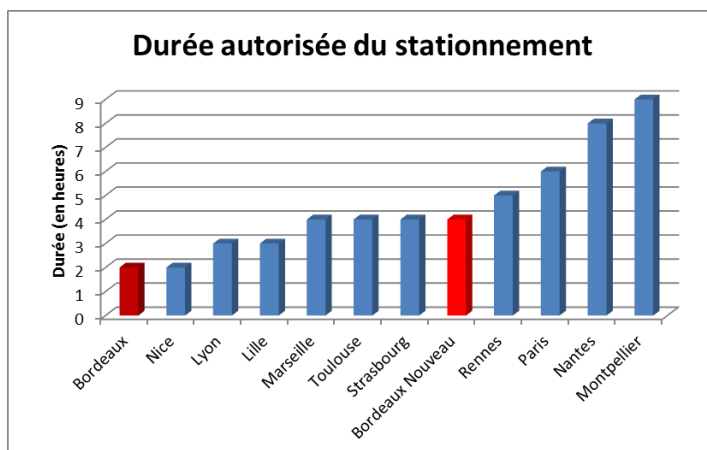
Le dispositif en vigueur à l'heure actuelle fixe à 2 heures la durée réglementaire de stationnement. En principe il faut déplacer son véhicule au bout de 2 heures. Si l'on atteint 3 heures de stationnement, c'est un FPS de 30€ qui s'applique. Les aménagements proposés par le Maire, mais pas encore entérinés par le Conseil Municipal, portent sur la modification de la durée réglementaire du stationnement qui passe de 2 heures à 4 heures, la 5ième heure conduisant à un FPS qui passe de 30€ à 25€. La nouvelle formule conduirait à un coût de 8,60€ pour 3 heures et 13,60€ pour 4 heures.



Si l'on considère le coût de la 3^{ème} heure de stationnement, on constate qu'aujourd'hui, Bordeaux est très fortement en tête, avec un coût de 30€. Avec la modification proposée, le coût passerait à 8,60€. Bordeaux serait alors à la seconde place derrière Nice. Le tarif pratiqué à Bordeaux serait encore 1,7 fois la valeur moyenne pratiquée dans les autres villes.

2.4. Une durée réglementaire de stationnement en deçà de la moyenne.

La situation qui actuellement prévaut est celle d'une durée de 2 heures. C'est le temps à partir duquel le tarif s'élève rapidement pour atteindre le FPS de 30€ à partir de la 3^{ème} heure. Ce dispositif est totalement aberrant et favorise la multiplication des FPS. La proposition d'Alain Juppé montre que la Mairie retrouve un peu de bon sens. Plus la durée de stationnement autorisée est longue, plus la probabilité d'un FPS est faible.

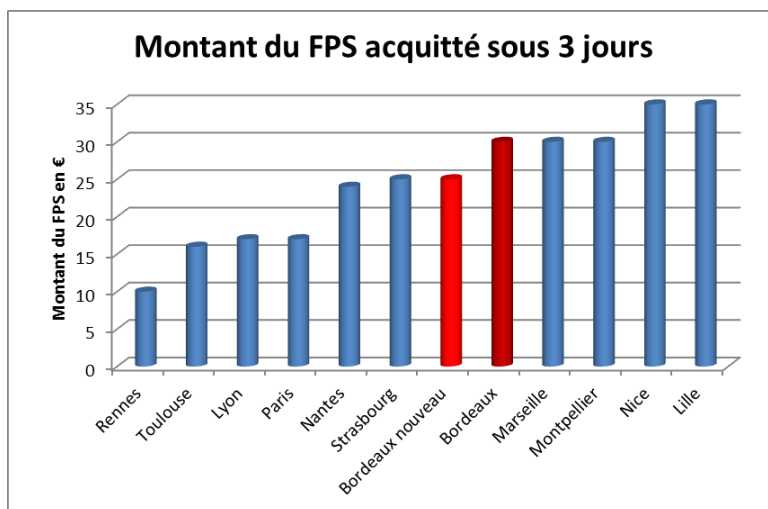


C'est aussi la qualité de vie qui est un peu moins dégradée.

L'obligation de déplacer sa voiture toutes les deux heures pour échapper à un tarif très pénalisant est une atteinte inadmissible à la vie des citoyens.

En comparaison avec les autres villes, Bordeaux est encore en dessous de la moyenne qui est de 4,72 heures. Pour information, la durée moyenne autorisée est de 6h30 en zone verte ou équivalente pour les 20 premières villes de plus de 100 000 habitants.

2.5. Un forfait post stationnement qui ramène vers la moyenne



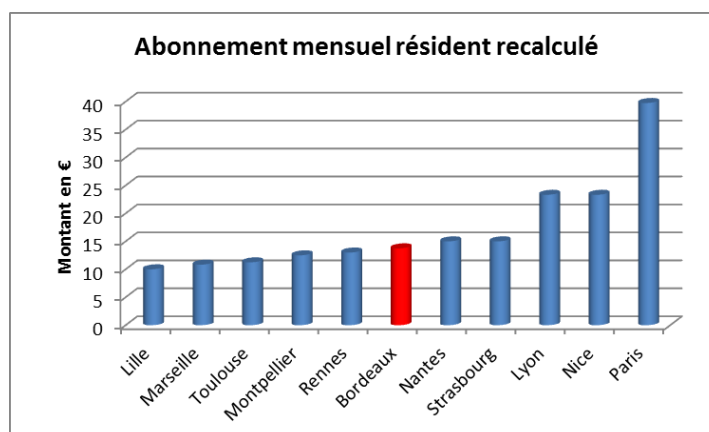
Le FPS qui était de 30€ en zone verte passe à 25€. Le montant était 35% plus élevé que la moyenne des autres villes. Il reste 13% plus élevé après la proposition d'ajustement

2.6. Un traitement inadapté des résidents

La Mairie a opté pour un traitement uniforme des résidents, en offrant un seul abonnement par foyer pour un coût mensuel de 15€ ou 165€/an, soit 13,75€/mois. En reprenant la formule la plus avantageuse ramenée au mois, on obtient le classement suivant :

Bordeaux est au-dessous de la moyenne (17€/mois). Ce choix est compensé par la multiplication des places de stationnement payant et le grand nombre de résidents qui doivent opter pour l'abonnement.

On ne dispose pas à l'heure actuelle d'information sur le nombre d'abonnements résidents souscrits.



Il faut ici rappeler que si les grandes villes se sont jetées avec gourmandise sur les possibilités offertes par la loi MAPTAM de 2014, d'autres en ont usé avec plus de modération. La ville de Talence a ainsi fait le choix de la gratuité pour le premier véhicule d'un foyer résident en zone réglementée.

La question prégnante dans certains secteurs de l'accès à un deuxième abonnement est réglée sur Talence par un abonnement payant à hauteur de 90€/an.

Sur Bordeaux l'offre récente est celle d'un abonnement résident limité au samedi et pour un montant de 120€/an.

Sur les 11 grandes villes examinées, seules 4 imposent la limite d'un abonnement résident par foyer. Il s'agit de Bordeaux, Nice, Rennes, et Toulouse. Les 7 autres, dont Paris, soit limitent à 2 soit ne fixent pas de limites. Pour les 3 villes qui avec Bordeaux s'en tiennent à la limite d'un abonnement résident, on observera que 2

(Nice et Rennes) ont un nombre de places payantes et donc une emprise du secteur payant très inférieur à Bordeaux. Toulouse se rapproche de Bordeaux, mais son emprise payante n'est que 60% de celle de Bordeaux. Ajoutons que les zones de gratuité sont très supérieures à Toulouse puisque la surface de la commune de Toulouse est de 118,3 km² contre 49,6 km² pour Bordeaux. Le ratio de places payantes au km² est à Bordeaux de 551 places payantes/km², alors qu'à Toulouse, il n'est que de 94 places payantes/km². Ainsi le nombre de résidents astreints à prendre un abonnement est proportionnellement très inférieur à Toulouse.

Le dispositif bordelais peut générer une dépense considérable dans certaines configurations. Prenons le cas d'un couple dont l'un travaille à domicile et a besoin d'un véhicule pour des déplacements liés à son travail. Le conjoint travaille à mi-temps à l'extérieur de Bordeaux, il a besoin lui aussi d'un véhicule. Le premier véhicule peut bénéficier d'un abonnement résident à 165€. Le second véhicule présent en moyenne 5 heures dans la journée en zone réglementée, du lundi au vendredi, est passible du FPS à 25€. Le samedi la note peut s'élever à 50€. Supposons qu'elle reste à 25€. Excluons les dimanches.

Le budget annuel de stationnement peut s'élever à : $(25€ \times 313j) + 165€ = 7990€$! Si au prix d'un déplacement systématique du véhicule tous les jours à la 4^{ème} heure du véhicule, on évite le FPS il faudra tout de même acquitter 15,40€/j. Le coût annuel sera tout de même de 4985€ !

Cet exemple n'est là que pour illustrer les surcoûts déraisonnables que le dispositif de stationnement tel qu'il est conçu peut générer pour certaines familles.

3. Les problèmes non résolus que le système actuel laisse perdurer

3.1. Est-ce que le recul dans l'extension du stationnement payant vers Saint Augustin et Caudéran apporte une solution satisfaisante ?

La réponse est non.

Il y a bien sûr de vastes secteurs qui ne justifiaient aucunement de la mise en place d'un stationnement payant, car non concernés par des difficultés de stationnement en voirie. De ce point de vue, on ne peut que se réjouir de la décision prise.

Mais depuis quelques mois les résidents de Caudéran et de Saint Augustin habitant dans une zone de 500 m à proximité des boulevards ont découvert les conséquences sur leurs conditions de vie de la mise en place du stationnement payant à l'intérieur des boulevards. Ce phénomène s'est amplifié avec le durcissement du dispositif adopté par la Mairie (FSP et privatisation du contrôle).

Pour eux le stationnement résidentiel est devenu pratiquement impossible car leurs rues sont envahies :

- en journée par les voitures des travailleurs pendulaires domiciliés dans les communes ou quartiers périphériques, qui viennent stationner au plus près de la zone payante, donc sur Saint Augustin, Caudéran, pour poursuivre leur trajet vers le centre-ville (payant) par les transports en commun.
- en permanence par les voitures ventouses, souvent des secondes voitures chassées du centre-ville par le règlement qui y a été institué et qui réserve à ces véhicules un tarif prohibitif.

Les résidents ainsi exposés, mesurent les conséquences dommageables de la mise en place sur la zone intra-boulevards de modalités de stationnement payant mal conçues car elles ne prennent pas en compte les conditions de vie de ses habitants (seconde voiture) ou des conditions financières prohibitives qui sont réservées à ceux qui viennent y travaillent sans pouvoir utiliser les transports collectifs.

Cette situation ne concerne pas que Saint Augustin et Caudéran. D'autres quartiers en intra-boulevard sont concernés par des projets d'extension du stationnement payant. C'est le cas des secteurs du Grand Parc, des Chartrons, de Bordeaux Maritime.....

On voit par-là que tous les citoyens bordelais doivent militer pour une approche intégrée et concertée de la question du stationnement.

3.2. Est-ce que l'organisation urbaine bordelaise offre des alternatives au stationnement en voirie à tous ?

La réponse est là aussi : non.

L'absence de parkings publics en nombre et capacité adaptée dans le périmètre de la zone verte et de l'ouest des boulevards est évidente (voir le 2.2.)

Les parcs relais sont saturés. Par ailleurs, ils ferment la nuit, ce qui interdit tout stationnement prolongé.

La possibilité de bénéficier du droit au stationnement résident dans les parcs publics Parcup est conditionnée par une proximité inférieure à 350m, alors même qu'il y a une demande et que certains de ces parcs offrent de bonnes réserves de capacité.

Les efforts engagés en matière de transports collectifs, qui sont incontestables, n'apportent pas en l'état la possibilité d'une amplification significative du report modal. Au-delà des extensions de lignes de tramway, le tracé des lignes de bus doit

être complété. Il convient d'augmenter la performance des lignes et le service rendu aux usagers pour être encore plus compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture. Des marges de manœuvre existent, tant en terme de vitesse commerciale que de fréquence et de régularité.

On note une absence de plans de gestion coordonnés TBM, TER, Transgironde. Il faut améliorer l'interconnexion des réseaux interurbains et du réseau urbain.

Enfin, l'absence de pistes cyclables sécurisées sur les grands axes tels que les cours, pénétrantes et boulevards limite la circulation à vélo dans la ville; son usage ne constitue pas à l'heure actuelle une alternative crédible à la voiture pour une majorité de bordelais. Il convient d'améliorer cette situation afin d'arriver au niveau des grandes villes européennes notamment du Nord avec qui Bordeaux entend rivaliser. La configuration géographique de Bordeaux et son climat doux ainsi que l'engouement pour ce type de transport laissent augurer une grande marge de progression à condition de s'en donner les moyens par un large plan cyclable concerté au niveau de la Métropole.

Le PLU comporte de curieuses dispositions qui amplifient les difficultés du stationnement de surface sur la voirie publique.

En effet, pour les constructions de logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'État, le nombre de places de stationnement exigé par logement est compris entre 0 et 1.

Encore plus surprenant, dès lors que des logements se situent à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, et que la qualité de desserte le permet, le nombre de places de stationnement exigibles ne peut dépasser : 0,5 place par logement pour, la construction de logements financés avec un prêt aidé de l'Etat, d'établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et de résidences universitaires, et 1 place par logement pour les autres catégories de logements.

Lorsque le pétitionnaire ne peut pas satisfaire aux obligations imposées en matière de places de stationnement, il peut être tenu quitte de ses obligations en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant. Autrement dit on peut construire sans créer de places et privatiser des places dans un parc public ce qui réduit bien sûr le potentiel de places disponibles.

Ces dispositions sont orientées beaucoup plus vers des facilités faites aux promoteurs que vers une gestion rationnelle du stationnement. Elles contribuent significativement à accroître les besoins en matière de stationnement sur la voie publique.

Notons que jusqu'en 2015 la commune a collecté des taxes dites de parking pour les opérations immobilières dans lesquelles, l'opérateur, ne pouvait pas créer de places de parking, ne pouvait pas faire l'acquisition de places de stationnement dans un parc privé voisin, ne pouvait pas obtenir une concession à long terme (minimum de 15 ans) dans un parc public de stationnement. Il lui fallait alors acquitter une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement. Cette dernière pouvait atteindre 12000€. Il serait très instructif de disposer d'un bilan en termes d'évitement et de création de places de stationnement selon les quartiers.

Ainsi que nous l'avons déjà noté, les propositions formulées par les associations de quartier, pour la construction de parkings en ouvrage sur du foncier encore disponible hors de l'hyper-centre, par exemple le parking de la Pelouse de Douet, ou l'îlot Carton à Caudéran, ont été ignorées. La Mairie a le plus souvent préféré livrer ces terrains à opérateurs immobilier.

Il faut aussi observer les curieuses pratiques des bailleurs sociaux qui aménagent les espaces libres autour de leurs immeubles pour créer des parkings payants et y accueillent les riverains du quartier, voire les salariés d'entreprises. C'est le cas de Domofrance aux Aubiers/Lauzun ou dans la ZAC des Chartrons. Une partie des locataires à bas revenus, qui pouvaient stationner librement sur ces espaces, se trouve maintenant obligée de payer, ou de renoncer à la voiture.

3.3. Est-ce que le dispositif de stationnement payant actuel et amendé répond aux attentes des bordelais ?

Sans surprise, la réponse est non.

➤ Pour le stationnement rotatif,

A la différence de la zone rouge, l'absence en zone verte d'une tranche horaire gratuite fractionnable une fois par jour menace la survie du tissu de petits commerces qui seront délaissés au profit des grandes surfaces de la périphérie, car il faut payer dès la première minute d'arrêt.

La situation des commerces de nos quartiers n'est en rien comparable avec celle de l'hyper-centre. Si pour ce dernier il faut libérer rapidement des places, ailleurs où la densité de trafic en vue d'achats est beaucoup plus faible il faut offrir à la clientèle la possibilité de stationner pour des durées en rapport avec les services offerts par ces commerces.

Globalement on l'a vu les tarifs pratiqués sont exagérément élevés à Bordeaux

➤ Pour le stationnement résident.

Il est indispensable de considérer la présence de 2 véhicules par ménages. Une étude A'Urba livre des éléments très objectifs en la matière. On y constate que le

taux de motorisation n'est pas comparable entre les habitants de l'hyper-centre et ceux qui demeurent au-delà des boulevards. On observe : de 0,4 à 0,8 véhicule / ménage dans le secteur intra-cours de Bordeaux, de 0,68 à 1,02 véhicule / ménage entre cours et boulevards de Bordeaux, et de 1 à 1,42 véhicules / ménage entre boulevards et rocade².

Ce n'est pas par absence de civisme, ou pure fantaisie, que certains foyers détiennent deux véhicules. C'est une nécessité pour l'organisation de leur vie professionnelle et familiale. La question d'un stationnement prolongé du deuxième véhicule en période réglementée n'est pas anecdotique. Un travail en horaires décalés, les congés annuels, des RTT, des arrêts maladie, sont autant de circonstances qui imposent l'obtention d'un deuxième abonnement résident.

Le discours selon lequel il y aurait, avec un deuxième abonnement résidentiel par foyer, plus de demandes que de places disponibles en voirie n'est pas fondé.

D'abord, on ne sait pas quelle est la demande pour un deuxième « macaron ». En effet, lorsqu'on nous dit qu'il y a 34 000 ayants droit résidents, 1 500 ayants droit professionnels pour 27 227 places payantes en voirie, on n'indique pas quelle est la fraction des ménages disposant d'un garage privé. On ne nous indique pas non plus le nombre d'abonnements en parkings publics. Il n'y a eu aucune enquête sur le besoin exprimé d'un deuxième abonnement.

Ensuite, l'abonnement résidentiel n'est en aucune façon une garantie de place devant chez soi. L'abonnement résidentiel correspond à l'octroi d'un tarif préférentiel.

Si le service de Transport de Bordeaux Métropole (TBM) tenait le même discours, il pourrait refuser de vendre des abonnements au motif qu'il n'y a plus de places assises disponibles dans le tram ! Tout le monde voit bien que cela n'a aucun sens.

Ajoutons qu'un abonnement résident étendu à 2 véhicules favorise le recours aux transports en commun et limite l'utilisation de ces véhicules sur le territoire communal. En effet sans abonnement pour le deuxième véhicule, il vaut mieux l'utiliser en permanence pour se rendre à son travail pour éviter d'avoir à acquitter des sommes considérables au titre du stationnement. Cela participe, à réduire le co-voiturage, à l'engorgement de la circulation et à une perte de clientèle pour les TC.

Rappelons qu'il existe peu de parkings publics susceptibles de proposer un stationnement de longue durée dans la zone verte et quasiment pas dans les zones d'extension du stationnement payant, à court terme (Grand Parc...), ou différées (Caudéran, Saint Augustin).

Si le tarif résident n'est pas parmi les plus élevés, il est loin d'être parmi les plus faibles. Pour beaucoup de ménages à revenus modestes, l'obligation de payer une charge nouvelle à hauteur de 165€/an peut créer un déséquilibre budgétaire

² Agence A'Urba (2014) Etat et perspectives du stationnement privé sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux. 118p.

significatif. Il en va de même pour des étudiants amenés à travailler pour financer leurs études.

➤ **Pour le stationnement des artisans et commerçants**

Si l'objectif est de maintenir un réseau d'activités commerciales et de service de proximité, qui à l'heure actuelle est menacé, il faut trouver des solutions adaptées. C'est notamment le cas pour les salariés non-résidents dont le lieu d'activité est en zone réglementée. Il est impossible pour eux de s'en remettre à l'horodateur.

Les professionnels (salariés, artisans, commerçants, professions libérales, chefs d'entreprise...) dont l'adresse postale du local d'activité se situe dans une portion de voie où le stationnement est payant doivent pouvoir bénéficier, selon leurs besoins, d'un droit de stationnement sans limitation quotidienne de durée.

L'autorisation d'abonnement pour plusieurs véhicules par entreprise, sur justificatifs et dans une limite raisonnable, doit être considérée.

➤ **Pour le stationnement de longue durée**

C'est la vie sociale des quartiers résidents qui est menacée. Toute visite d'amis, de famille, de professionnels en intervention peut devenir un enfer. Aujourd'hui, Il faut vivre au rythme imposé par l'horodateur et émietter son quotidien en tranches de 2 heures, à la minute près, car au-delà, c'est le forfait post stationnement de 30€ qui s'applique ! On ne peut pas accepter une telle dégradation de la qualité de vie.

La modification proposée par la Mairie relâche la contrainte des deux heures, mais conserve un tarif inadapté (13,60€ pour 4 heures).

Lorsqu'il y a le besoin de faire stationner ponctuellement un véhicule pour une durée plus longue (famille en visite, professionnel en intervention...), il faut trouver des solutions adaptées. La Mairie a fini par prendre en compte cette revendication pour laquelle la commune de Talence a trouvé des solutions adaptées. La Mairie de Bordeaux s'approche de ce modèle, mais en rognant sur le nombre d'utilisations et leur durée. Par contre le coût en est plus élevé !

Ajoutons que le système de pass à la journée, ne serait accessible qu'aux titulaires d'un abonnement résident. Autrement dit la résidente âgée, qui ne conduit plus, ne pourrait pas accueillir de la famille ou des amis venus en voiture !

Conclusion

Le collectif constitué autour de la question du stationnement trouve peu de vertus au dispositif mis en place de façon unilatérale par la Mairie.

Les représentants de ce collectif demandent à être reçus pour engager une véritable concertation autour d'une remise à plat du système adopté par la Mairie de Bordeaux. Le cahier de doléances déposé témoigne de l'engagement des référents du collectif.

Cette concertation suppose l'adoption d'un moratoire sur toutes les extensions prévues et pas simplement celles en extra-boulevard. Elle suppose aussi la mise à disposition en toute transparence des données collectées par la ville et la métropole sur le stationnement. Ces données devraient d'ailleurs en application de la directive européenne INSPIRE être disponibles dès aujourd'hui en open data, ce qui n'est pas le cas.