

**POURQUOI P. HURMIC EST-IL D'ACCORD AVEC NOUS  
« AVANT » ET NE L'EST PLUS « APRÈS » ? LA PREUVE :**



**« Le stationnement à Bordeaux mérite mieux que le « tout ou rien » !**

**« La dernière renonciation d'Alain Juppé traduit selon nous deux mauvais signes politiques :**

**- d'une part une incapacité totale à organiser une concertation avec les habitants.**

*Alain Juppé a, semble-t-il, voulu couper court à la contestation et à la concertation, sans aucune vision globale de la politique de stationnement, qui doit être pilotée au niveau métropolitain.*

*La contestation a permis l'émergence de mouvements citoyens responsables, qui ont fait des propositions constructives et qu'il convient désormais d'associer à la réflexion menée.*

**- d'autre part, une incapacité à s'adapter à la situation géographique et sociale des habitants** alors que le stationnement résident doit être géré de manière différenciée selon les quartiers, l'offre de transports en commun, les taux de motorisation et la situation sociale des résidents.

*Aujourd'hui, rien n'est réglé, au lendemain d'un revirement tout aussi peu démocratique que la décision initiale.*

*Le groupe écologiste au conseil municipal*

*Pierre Hurmic, Delphine Jamet »*

*(mars 2018)*

**NOUS CITONS IN EXTENSO LE DOCUMENT CI-DESSOUS RÉFÉRENCÉ :**

**« Notre position sur le stationnement est résumée ici :**

**<https://bordeaux.eelv.fr/stationnement-comment-sortir-de-limpasse-notre-tribune-municipale-mars-2018/> »**



# Stationnement : comment sortir de l'impasse ?

## Notre tribune municipale mars 2018

Publié le 26 février 2018 dans A la une Dossiers Tribunes libres Urbanisation - Bordeaux 2030

La question du stationnement est un véritable outil de politique publique qui n'a pas été pensé comme tel jusqu'ici.

A Bordeaux, l'extension du stationnement payant en dehors de l'hypercentre s'est déroulée de manière concomitante avec la réforme du stationnement payant, la limite stricte de 3 heures de stationnement pour un montant très onéreux (30 à 35€), l'arrivée du forfait post stationnement des mêmes montants en cas de non-paiement ou de dépassement, et la délégation de ce service à plusieurs entreprises privées...

Il en résulte aujourd'hui, oppositions, confusions, couacs administratifs qui rendent cette politique déjà peu populaire encore moins appréciée, d'autant plus que l'extension du stationnement payant en dehors des Boulevards n'était pas initialement prévue au programme de l'équipe municipale actuelle.

Alors, comment sortir de cette impasse ?

Tout d'abord repartir de la base : le principe, admis il y a 5 ans déjà par le « Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise », construit avec tous les acteurs de la mobilité, que la régulation de la circulation automobile dans la métropole doit passer par une régulation du stationnement, et être prise en charge **au niveau métropolitain**.

Malheureusement, ces recommandations, auxquelles nous adhérons totalement, n'ont pas été suivies d'effets par des maires, en particulier celui de Bordeaux, encore trop attachés à la gestion de leur pré carré communal.

Par ailleurs, le « Grenelle » indiquait aussi que « **le stationnement résidentiel doit être traité de manière multicritère**, en prenant en compte les niveaux d'équipement, l'offre de voirie, les coûts de construction des logements etc. ».

Nous regrettons que cette recommandation n'ait pas non plus été suivie par la ville de Bordeaux car nous considérons que **la gestion du stationnement résidentiel ne peut être identique dans les quartiers intra et extra boulevards**. La question de la **tarification sociale du stationnement**, en fonction des revenus de chacun, doit aussi être étudiée.

De plus, la politique de stationnement payant doit pouvoir proposer en parallèle une **offre de places de parkings plus étoffée** : la métropole bordelaise ne dispose que de 5770 places dans 21 parking-relais contre 7420 places dans 58 parking-relais à Nantes par exemple. Il nous faut développer l'offre de parking relais, et de navettes attenantes, notamment aux sorties de rocade, des parkings vélos sécurisés, des parkings résidents à prix raisonnable, comme c'est le cas à Strasbourg...

Enfin, l'augmentation considérable des recettes induites par le stationnement payant doit être **exclusivement consacrée aux politiques de mobilité durable** de la métropole, enjeu majeur de santé publique, et ce en toute transparence envers les administrés, via un compte-rendu annuel en conseil municipal et une publication des comptes en données ouvertes.

D'autres solutions sont envisageables, mais nous regrettons que celles-ci, préconisées de manière concertée il y a déjà 5 ans, ne soient toujours pas mises en place.

**COMMENT EXPLIQUER CE REVIREMENT D'OPINION ? NOUS RESTONS OUVERTS ET DISPONIBLES POUR NÉGOCIER ENFIN SUR CES BASES D'ACCORD.**

**L'ABDRSPR** site : [abdrspr.wixsite.com/bx-stationnement](http://abdrspr.wixsite.com/bx-stationnement)