

Association Bordelaise de Défense des Résidents pour un stationnement Payant Raisonnable.

Quelques observations après la rencontre en Mairie du 21 janvier 2021 sur le périmètre et les modalités du stationnement à Bordeaux.

Nous convergeons avec la Mairie sur l'objectif de réduire la place de la voiture et les pollutions et nuisances qu'elle génère en ville. Mais la transition doit s'inscrire sans impact négatif sur le bien vivre des bordelais.

Il apparait que la Mairie focalise sur un seul levier, l'extension du stationnement payant en cherchant, à travers la mise en place hypothétique d'un tarif social, à en atténuer les effets sur les populations en difficulté. Elle propose de soumettre cette extension à la concertation par quartiers.

Il se trouve que nous avons une lecture différente de la situation et des moyens à mettre en œuvre. Cela nous conduit à quelques pistes qui recueillent l'assentiment de nos adhérents et sympathisants.

Il y a besoin d'un approfondissement de l'analyse

Le stationnement payant réduit-il le parc automobile bordelais ?

- Actuellement, pour nombre de ménages, il n'y a pas d'alternative à la détention d'une ou deux automobiles et au stationnement en voirie.
- On ne peut pas considérer nos concitoyens comme des êtres irrationnels qui acquitteraient les frais d'achat et de détention d'une automobile, alors qu'il existerait des alternatives moins coûteuses et aussi satisfaisantes.

Le parc automobile ne régressera que lentement et vraisemblablement sans lien direct avec l'instauration du stationnement payant.

Le stationnement payant limite-t-il la pollution automobile ?

- Sanctionner le stationnement des résidents les pousse à utiliser leur voiture pour aller travailler alors qu'il serait possible d'avoir recours aux transports en commun ou au vélo. On accroît ainsi la pollution.
- Réduire la pollution automobile suppose à l'inverse une modération des déplacements en voiture et donc la facilitation du stationnement.

Le stationnement payant est-il une solution aux voitures ventouses en zone non réglementée ?

Les voitures considérées comme gênantes par les résidents sont de deux types :

- Les voitures ventouses, à proprement parler, sont très souvent le deuxième véhicule de ménages résidents en zone payante qui sont conduits à le déposer en zone non payante.
- Les voitures des pendulaires qui déposent leur véhicule le matin et repartent le soir, sont là, soit parce que les parcs relais sont saturés, soit parce que le temps d'accès au centre-ville par les transports en commun est trop long.

Dans les deux cas, il y a des leviers différents à manier que la seule taxation du stationnement.

Le stationnement payant règle-t-il les difficultés pour les résidents à se garer à proximité ?

- Le payant dégage effectivement des places dans la journée au moment où les résidents n'y sont pas.
- Le mécontentement des résidents est beaucoup plus lié aux difficultés à se garer le soir que dans la journée. Le payant ne résout rien dans ce domaine.

Attention aux fausses promesses sur les bienfaits du stationnement payant.

Le stationnement payant n'est-il pas en partie générateur des difficultés qu'il entend résoudre ?

- Le stationnement payant génère intrinsèquement des effets de débordement qui sont une forme de coût externalisé que l'on fait subir aux résidents mitoyens des zones payantes.
- Il y a quelque chose de pervers à demander à ceux qui sont devenus les victimes de payer, pour repousser les problèmes plus loin vers d'autres.

La mairie nous dit qu'accepter le stationnement payant, c'est acheter un service de tranquillité. C'est aussi transférer le dérangement vers les autres et transformer un service public en service marchand.

Que penser de la concertation de type plébiscite par quartier pour adopter ou refuser le stationnement payant ?

Le choix proposé entre accepter la réglementation payante du stationnement telle qu'elle existe ou continuer à subir les difficultés de stationnement présente évidemment tous les défauts des plébiscites (moi ou le chaos !).

Nos propositions quant à l'extension de la réglementation du stationnement

Nous ne rejetons pas la solution d'un stationnement payant ajusté dans ses modalités aux réalités des quartiers, mais nous souhaitons que le choix ne se limite pas à cette seule option et que l'on offre d'autres alternatives telles que la mise en place de zones bleues avec les modalités adaptées pour les résidents. Nous attendons de la municipalité des initiatives, multipliant les solutions de mobilité qui réduiront les incitations à l'usage de voitures personnelles.

Nos préconisations :

- **Ne pas masquer les difficultés de stationnement que le payant ne règlera pas.** La capacité d'accueil en voirie le soir est insuffisante dans nombre de quartiers. Il ne faut pas promettre ce qui ne peut être tenu.
- **Ouvrir les solutions possibles.** Les réalités des quartiers peuvent conduire à quatre types de situation : zone rouge (hypercentre payant dissuasif), zone verte (payant adapté), zone bleue (gratuité résidents et 1h30 pour le passage), zone non réglementée car sans problèmes.
- **Adapter la possibilité d'abonnement ou de gratuité d'un deuxième véhicule par ménage.** C'est en partie la clef pour résoudre le problème des voitures ventouses.
- **S'inspirer de ce qui donne tout satisfaction ailleurs** et notamment à Talence et Bègles. Par exemple, Talence fonctionne avec trois découpages géographiques : une zone rouge de stationnement payant, une zone bleue de stationnement limité à une heure trente, un secteur non réglementé car sans difficultés de stationnement. Les modalités relatives aux résidents, à la seconde voiture, aux salariés non-résidents, aux artisans et commerçants sont particulièrement bien adaptées.
- **Renoncer au plébiscite sur le payant.** Il faut engager une concertation dans les quartiers en s'appuyant sur les approfondissements suggérés ci-dessus et en ouvrant le choix à la zone bleue avec la possibilité d'évaluation de l'efficacité du dispositif après une ou deux années de fonctionnement.
- **Sortir de l'addiction au payant¹.** Il convient de s'écarter d'une pente naturelle qui ferait de l'extension du stationnement payant le simple prolongement de l'existant et l'amplification d'une manne financière additionnelle. L'argument selon lequel la zone bleue ne rapporte pas et qu'elle coûte ne peut être entendu, sans considérer la complémentarité avec l'ilotage prôné par la Mairie.

Nous sommes prêts à poursuivre dialogue et échanges avec la Mairie sans parti-pris ni esprit doctrinaire si cela convient à nos interlocuteurs.

Bordeaux le 25 janvier 2021

¹ Bordeaux est déjà la ville qui dispose du plus grand nombre de place de stationnement payant en voirie pour 100 hab. La logique prônée conduira graduellement à couvrir tout le territoire de la commune d'horodateurs.. Aucune autre commune-centre de grande métropole n'affiche cette volonté.