

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

PROPOSITIONS ALTERNATIVES AU « TOUT PAYANT »

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. Nous divergeons sur nombre de ses préconisations, dont nous contestons le bien fondé et anticipons les conséquences désastreuses, tant financières, que de confort de vie pour les populations bordelaises et catastrophiques politiquement, eu égard l'expérience malheureuse de la municipalité précédente.

Nous souhaitons poser toutes les promématiques en débat :

Le stationnement payant réduirait-il le parc automobile bordelais, en zone non payante ?

- 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.
- Il n'y a plus de foncier disponible pour créer des parcs de stationnement dans ces périmètres, sinon hors de prix, concurrencés par l'emprise immobilière, ni de transports publics alternatifs à la voiture.

Le parc automobile ne régressera que lentement et sans lien direct avec l'instauration du stationnement payant. Ce n'est qu'au fur et à mesure de l'amélioration des T.C sur certaines liaisons, en périphérie ou vers le centre ville, que les bordelais pourront abandonner partiellement ou totalement leurs voitures.

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

- Sanctionner le stationnement des résidents les pousserait à utiliser leur voiture pour aller travailler.
- Réduire la pollution automobile suppose à l'inverse une modération des déplacements en voiture et donc la facilitation du stationnement. A telle enseigne que dans certaines villes, dont Paris, le stationnement résident devient gratuit, lors des pics de pollution.

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, dites « ventouses », sont le plus souvent le deuxième véhicule des ménages résidents en zone payante qui sont conduits à le déposer au plus près, 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 insuffisants et 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 répressive 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, sans autres alternatives ?

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 et contraint les résidents, dans une forme de « passage en force », générant un fort mécontentement intériorisé.

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, telle que la mise en place de zones bleues, de facto ou en déclinaison de ses contenus, avec des 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, **aux horaires non payants**, si le problème des voitures ventouses n'est pas réglé, en zones payantes de proximité.
- **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, ou assimilées (payant, mais avec gratuité pour résidents, employés et 1h30 pour le passage), zone non réglementée car sans problèmes.
- **La zone bleue, ou dans ses contenus**, est à décliner, selon nous, dans des modes adaptés. Soit, la municipalité décide de couvrir les quartiers périphériques par de « l'ilotage » avec des municipaux, et ce serait un investissement sécuritaire et non un coût, soit elle ne le décide pas et les horodateurs des prestataires sont équipés pour enregistrer des abonnements résidents gratuits et/ou payants.
- **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 toute satisfaction ailleurs** et notamment à Talence et Bègles. qui fonctionnent 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 ou équivalence, avec la possibilité d'évaluation de l'efficacité du dispositif après une ou deux années de fonctionnement expérimental, sous peine de cultiver le syndrome des Gilets Jaunes....
- **Sortir de l'addiction au payant¹ :** Il convient de s'écarter d'une pente naturelle qui ferait de l'extension du stationnement payant le prolongement de l'existant, sous la forme de « Ressources additionnelles » dicit A. Juppé. L'argument selon lequel la zone bleue coûte ne peut être entendu, sans considérer la complémentarité avec l'ilotage prôné par la Mairie, ou des dispositifs alternatifs, par scan des plaques d'immatriculation, ou abonnements pris en charge par des badges « Résidents ».
- **Vous voulez développer l'auto-partage**, soit, mais totalement inadapté dans les périphéries urbaines, où les voitures sont utilisées en journées, pour le travail ; l'abonnement mensuel serait exorbitant.

Nous restons ouverts au dialogue, sans parti-pris, ni dogmatisme ; chacun devant être conscient que toute tentative réitérée de passage en force serait politiquement suicidaire, tant que des solutions pérennes et réellement alternatives à l'usage de la voiture ne sont pas mise en place, dans une temporalité accélérée.

¹ Bordeaux est déjà la ville qui dispose du plus grand nombre de place de stationnement payant en voirie pour 100 hab. cette logique conduit à couvrir tout le territoire d'horodateurs ; la seule des grande métropole à affiche cette volonté.