

# **Association Bordelaise de Défense des Résidents pour un Stationnement Payant Raisonnable.**

Siège social : 7, rue Capitaine Montauban 33000 Bordeaux n° RNA : W332022939

## **Y-a-t-il un obstacle juridique à la création d'une troisième zone de réglementation du stationnement en voirie à Bordeaux ?**

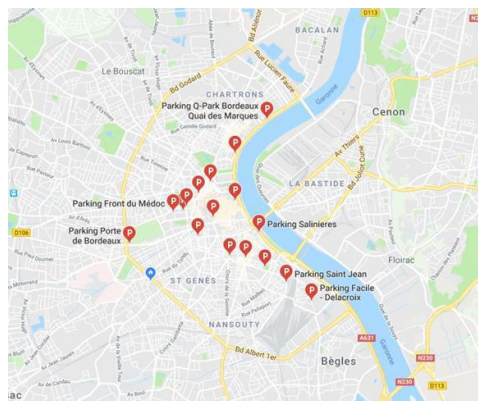
La commune de Bordeaux a mis en place une réglementation du stationnement en voirie qui distingue deux zones : la zone rouge de l'hypercentre et la zone verte qui concerne divers quartiers situés en majorité entre les cours et les boulevards.

Ces deux zones correspondent à des tarifications différentes du stationnement rotatif en voirie. Pour le reste elles fonctionnent avec les mêmes règles, notamment une même formule d'abonnement résident, limité à un véhicule par ménage.

La démarche de notre association se situe clairement dans une perspective de stationnement payant adapté aux réalités des quartiers. Nous militons pour la création d'une 3<sup>ème</sup> zone d'application du stationnement payant (zone « orange »<sup>1</sup>) inspirée des modalités d'application et des tarifs adoptés à Talence.

Nous refusons l'idée d'extension systématique des modalités applicables à la zone verte à l'ensemble des extensions envisagées, extensions qui de proche en proche devraient couvrir l'intégralité du territoire communal.

### **Sur la situation spécifique des résidents de la zone orange**



S'agissant du stationnement payant pour les zones actuellement non réglementées et notamment le secteur de l'extra-boulevard, il existe clairement des spécificités qui justifient la mise en œuvre d'un dispositif adapté. Globalement, on est en zone de quartiers résidentiels présentant des conflits d'usage limités et pas de parkings publics.

Un simple coup d'oeil à la carte montrant la localisation des parcs publics de stationnement révèle leur concentration dans l'hypercentre de la ville.

Si les 17154 places de stationnement ont très certainement leur utilité dans l'hypercentre, 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 hors intra-boulevards ont été délaissées au profit de programmes immobiliers<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> On a le choix de la couleur. Nous proposons déjà cela dans un mémorandum de janvier 2018.

<sup>2</sup> Par exemple le parking de la Pelouse de Douet, ou l'îlot Carton à Caudéran, ont été ignorés.

La desserte par les transports collectifs dans la plupart des zones non réglementées reste très insuffisante et en tout cas très inférieure à celle dont bénéficient les quartiers en zones verte et rouge.

Que ce soit pour les possibilités de stationnement en ouvrage, ou pour l'usage des transports en commun, il y a clairement une rupture d'égalité entre les résidents des zones rouge et verte et ceux des futures zones d'extension du stationnement payant.

Les résidents hors zone rouge et verte se caractérisent par un besoin plus marqué d'usage d'un second véhicule. 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'hypercentre 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 rocade<sup>3</sup>.

Par ailleurs, si l'on met à part la situation du CHU, il faut observer que la très grande majorité des services publics se trouve dans les zones de l'intra-boulevards et de l'hypercentre. C'est aussi la zone qui concentre la plus grande part d'activités commerciales et de service. Les secteurs hors zone rouge et verte sont plutôt des secteurs résidentiels qui justifient un traitement différencié du stationnement rotatif.

## **Sur le principe même de l'existence de plusieurs zones de réglementation du stationnement**

La création de plusieurs zones justifiée notamment par des tarifications différentes dans une même commune ou agglomération est une pratique assez répandue. Toulouse (4 zones + zone bleue), Montpellier (3 zones jaune, orange, verte), Strasbourg (3 zones), (Reims 5 zones)....

Compte tenu des spécificités évoquées ci-dessus, pour les résidents en zone « Orange », mais également pour le stationnement rotatif, il paraît difficile d'écarter la création d'une réglementation ad hoc pour une troisième zone, avec entre autres une tarification adaptée du stationnement rotatif

## **Sur le principe de différenciation du tarif résident en zone orange**

La Mairie de Bordeaux, objecte qu'un tel dispositif créerait une rupture d'égalité entre les citoyens. En réalité, selon la jurisprudence du Conseil d'Etat (Section, du 10 mai 1974, 88032 88148, publié au recueil Lebon), une discrimination entre les usagers d'un même service public ne peut être justifiée qu'à la condition ....qu'il existe entre les usagers une différence de situation.

La Cour administrative d'appel de Nancy dans un arrêt du 2 juin 2005 applique cette jurisprudence à l'instauration d'un stationnement résident. Il résulte de cette jurisprudence que la mise en oeuvre d'un tarif préférentiel pour les résidents ne constitue pas, par principe, une rupture d'égalité devant les charges publiques.

Le principe d'égalité de traitement qui a vocation à s'appliquer aux usagers du domaine public ne s'oppose pas à ce que l'autorité investie du pouvoir réglementaire règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'elle déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans un cas comme dans l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport avec l'objet de la norme qui l'établit.

---

<sup>3</sup> Agence A'Urba (2014) Etat et perspectives du stationnement privé sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux. 118p

Ceci a encore été rappelé à propos du stationnement dans un récent arrêt de la CAA de Lyon (4ème chambre - formation à 3, 04/04/2019, 17LY01397, Inédit au recueil Lebon) :

*« 6 Le principe d'égalité ne s'oppose pas à ce que l'autorité administrative règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'elle déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans l'un comme dans l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport avec l'objet de la décision qui l'établit ».*

On a vu que la situation très différente des résidents hors zone verte ou rouge, en matière d'accès aux parkings en ouvrage et aux transports collectifs crée une rupture d'égalité qu'il convient de prendre en compte. Ce serait donc sans déroger au principe d'égalité de traitement que l'autorité administrative pourrait fixer des modalités tarifaires adaptées s'agissant de l'abonnement résident pour les assujettis à la troisième zone de tarification.

Ce serait aussi sans rupture d'égalité que serait prise en considération la nécessité pour certains ménages de détenir plus d'un véhicule alors même qu'ils n'ont pas la possibilité d'accéder à du stationnement en ouvrage. Entre cours et boulevards 4 à 7% des ménages sont concernés par un besoin absolu de 2 véhicules, à Saint Genès ce sont 18% des ménages qui sont concernés<sup>4</sup>.

## **Des pratiques confirment l'opérationnalité du principe de différenciation de l'abonnement résident**

- Plusieurs exemples viennent à l'appui d'une différenciation de l'abonnement résident.

Un examen très loin de se vouloir exhaustif montre que cette formule peut s'observer à :

- Rennes : Abonnement zone verte : 13€/mois Abonnement zone rouge : 45€/mois
  - Metz : Abonnement secteurs 1 à 7, 22 euros par mois, Abonnement secteurs 8 à 13, 11 euros par mois.
  - Poitiers : Abonnement zone centrale 16 euros par mois, Abonnement zone périphérique 10 euros par mois
  - Caen : Abonnement secteur 1 15€/mois + Ticket journalier 2€ ; Abonnement secteurs 2 à 5 15€/mois
  - Talence : Abonnement zone bleue 0€/mois, Abonnement zone payante 0€/mois 1<sup>er</sup> véhicule, 15€/mois 2<sup>ième</sup> véhicule.
- Pour ce qui est de l'extension de l'abonnement à un deuxième véhicule, de nombreuses collectivités le mettent en œuvre.

La Rochelle, Nantes, Montpellier, Paris<sup>5</sup>, Lyon, Rennes, Poitiers, Bayonne, etc....

## **Conclusion**

**Il n'y a pas de réel obstacle juridique à la création d'une troisième zone « Orange » avec une réglementation spécifique tant en ce qui concerne les tarifs d'abonnement, que la délivrance de deux abonnements par ménage, ou encore l'inclusion de zones à tarif et durée modulée pour le stationnement rotatif. La Mairie dispose des éléments permettant de justifier objectivement la situation différente des résidents de la zone orange par rapport à ceux des zones rouge et verte. Le principe d'égalité ne s'oppose pas à ce que la Mairie règle de façon différente des situations différentes.**

---

<sup>4</sup> LE STATIONNEMENT RESIDENT A BORDEAUX ET L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA DEPENALISATION AU01/01/2018 CONSEIL MUNICIPAL DU 18/12/2017.

<sup>5</sup> Nouveau : résidence principale à Paris propriétaires d'un véhicule 4 roues. Un seul droit est accordé par usager (même nom, prénom, adresse parisienne). Un ménage (deux usagers ou plus), peut avoir un abonnement pour plus d'un véhicule.