

Le contexte de la concertation

- une évolution de la législation à partir du 1^{er} janvier 2018.
- une généralisation du stationnement payant intra-boulevards à Bordeaux ayant pour conséquence un report du stationnement des véhicules – second et troisième véhicule- dans les zones de stationnement gratuit. Une mise en œuvre dès 2018, du stationnement payant dans les quartiers limitrophes de Caudéran et du grand parc.
- une problématique ancienne à la Barrière du Médoc (rotation des véhicules des clients, voitures ventouses) malgré de nouvelles capacités de stationnement ; une nécessité de maintenir et développer l'attractivité commerciale du site pendant et après les travaux de la ligne D.
- une acuité particulière des problèmes de stationnement dans le secteur Jean Jaures/Godard/Ravezies en mutation.
- des doléances récurrentes des habitants autour des questions de stationnement (courriers, réunions publiques...).

les enjeux d'une nouvelle politique de stationnement

- L'exigence d'un stationnement payant au périmètre élargi dans le secteur de la Barrière du Médoc :
 - Un stationnement payant existe déjà
 - Une zone bleue a été créée à titre expérimental depuis juillet 2016
 - un report massif de véhicules « bordelais »
 - un chantier du tramway et une future circulation de la ligne D qui diminuent fortement les capacités de stationnement de part et d'autre de l'avenue de la Libération
 - un maintien essentiel de l'attractivité commerciale
 - des risques de stationnement abusif dans les rues limitrophes et perpendiculaires impliquant un périmètre comprenant les rues Pasteur et Poincarré
- La nécessité de réglementer les rues perpendiculaires au tracé de la ligne D dans l'intérêt des riverains :
 - de la rue Georges Mandel à la rue des écus, de part et d'autre de l'avenue de la Libération (pratiques des usagers qui souhaitent limiter le temps passé en tramway, proximité des stations...)
- la transformation des zones bleues existantes :
 - statut identique pour l'ensemble des zones bleues existantes qui deviennent payantes
 - équité de « traitement » et d'attractivité commerciale entre le centre-ville et la barrière du Médoc
- mise en stationnement payant des 3 parkings du centre-ville (Formigé, 2 cèdres, Jules ferry) liée aux nouveaux flux de circulation autour de l'îlot Renault et de la station « Mairie du Bouscat » ; mise en zone bleue du parking Dennerly desservant écoles, commissariat et centre administratif.
- une prise en compte des problématiques de stationnement dans la plupart des communes de l'agglomération (Bordeaux, Talence, Bruges, Bègles, Mérignac...) et une harmonisation souhaitable des modalités de stationnement sur l'ensemble de la métropole.

Un levier d'action au service de la mobilité durable

- La politique du stationnement est un outil essentiel du partage harmonieux de l'espace public et d'une mobilité durable, en prise avec les attentes des administrés et avec les spécificités du territoire communal. La question du stationnement est également déterminante au regard des enjeux

d'accessibilité, de cadre de vie, de protection de l'environnement, de régulation des déplacements, d'attractivité et de dynamisme économique.

- Le nombre croissant de véhicules par foyers que l'espace public ne peut assimiler, la généralisation du stationnement payant intra-boulevards dans la ville centre de l'agglomération ou le chantier de la ligne D du tramway doivent aussi être intégrés dans cette démarche, particulièrement dans les zones réputées « sensibles ».

Un seul abonnement par foyer : trop limitatif ?

- L'octroi de deux abonnements par foyer ne permet pas de résoudre les problèmes de saturation de places : les expériences dans d'autres villes -dont Bordeaux- confirment qu'il n'est possible d'attribuer au maximum que 20% d'abonnements en plus par rapport au nombre de places existantes (ex : pour 100 places disponibles sur le domaine public, il n'est pas raisonnable d'attribuer plus de 120 abonnements en intégrant la rotation des véhicules). Au delà, le même problème de saturation est constaté.

- Une place de stationnement nécessite au minimum 5 mètres linéaires et environ 2300 places seront concernées par le stationnement payant. La réglementation permettra d'attribuer des abonnements aux riverains mais aussi, dans les mêmes conditions, à l'ensemble des professionnels (commerçants, entreprises, professions libérales...) exerçant sur les parties du territoire communal concernées par le stationnement payant. En pratique, de nombreux usagers disposeront donc d'abonnements, ce qui est incompatible avec l'attribution de 2 abonnements par foyer.

- La gestion des véhicules durant les périodes de stationnement payant ne concerne que les cinq premiers jours de la semaine –jours majoritairement travaillés- et non les week-ends et jours fériés durant lesquels le stationnement est gratuit.

- la tranche horaire, ramenée de 9h à 18h à la suite de plusieurs suggestions de participants à la réunion du 14 novembre, devrait permettre aux familles utilisant leurs véhicules pour les trajets domicile-travail de stationner en fin de journée un deuxième véhicule hors de la période de stationnement payant.

- Le procédé de macaron « glissant » qui permet, avec un simple smartphone, de modifier l'immatriculation du véhicule titulaire de l'abonnement (4 véhicules autorisés), donne de la souplesse à la gestion des véhicules autorisés à stationner sur l'espace public, y compris ceux utilisés par familles, amis, aides à domicile, artisans... dès lors qu'ils seront préenregistrés. Le stationnement horaire (horodateurs) limité à 3 heures apportera aussi des solutions.

Le nombre de véhicules au Bouscat

- Le chiffre d'environ 20 000 véhicules au Bouscat correspond à un « taux de motorisation » des ménages relevé dans le cadre d'une enquête réalisée par l'Etat, le département de la Gironde, Bordeaux-Métropole et la CCI de Bordeaux qui constate une moyenne de 1,5 véhicule par foyer (13 000 foyers au Bouscat). Ce chiffre intègre l'ensemble des véhicules répartis sur l'espace public et dans le parc privé (garages, parkings en habitat collectif...). Il n'est qu'indicatif et informatif car la problématique du stationnement et la compétence municipale ne concernent que la gestion des 7000 places comptabilisées sur l'espace public et dans les parcs publics de stationnement, avec un constat évident de saturation notamment –mais pas seulement- lié aux voitures « ventouses ».

Les horaires de stationnement payant

- Le choix d'une période quotidienne correspondant aux horaires habituels de travail, de 9h à 18h et seulement 5 jours par semaine, procure une certaine souplesse dans la gestion de l'abonnement. Une majorité d'usagers continue à utiliser une voiture pour les trajets domicile-travail.

- Dans les zones commerciales, notamment celles impactées par les travaux de la ligne D du tramway, il est important de garantir une attractivité en favorisant la rotation des véhicules dans ces tranches horaires. Au centre-ville, de nouveaux flux de circulation et de déviation liés à l'itinéraire du tramway augmenteront la fréquence de passage et le nombre de véhicules, incitant naturellement leurs propriétaires à stationner afin d'accéder aux commerces et services administratifs.
- La gestion très complexe d'une période de gratuité entre 12 et 14 heures nuirait à la lisibilité du dispositif et ne répond qu'à une demande parcellaire.

Le coût de l'abonnement

- Aligné sur les tarifs de Bordeaux, ville directement limitrophe, il sera l'un des moins chers de France. (15 euros par mois correspondent à 50 centimes par jour). Il est prioritairement destiné à compenser les dépenses d'investissement et de fonctionnement (horodateurs, personnel, société de surveillance...) inhérents à la mise en place et à la gestion du stationnement payant.
- 1 seule zone de stationnement permettra notamment aux riverains abonnés de stationner leur véhicule sur l'ensemble du territoire communal selon la nécessité de leurs déplacements.
- En comparaison, l'abonnement dans les parcs de stationnement en ouvrage gérés par la régie Parcub (IDDAC et libération) s'élève à 45€/mois et sera de 15€/mois sur l'espace public.

Les emplacements pour des moyens de transport alternatifs

- Les vélos, scooters et motos disposent déjà de certains emplacements réservés sur le domaine public. Des emplacements réservés aux véhicules en « autopartage » et des bornes de recharge pour les véhicules électriques pourront être installés (compétence Bordeaux métropole).

Le stationnement des personnes à mobilité réduite titulaires de cartes

- Des emplacements existent déjà sur le territoire communal et seront maintenus mais le stationnement sera dans tous les cas gratuit pour cette catégorie d'usagers. Si les riverains dans cette situation le souhaitent, ils pourront cependant souscrire un abonnement.

Les difficultés éventuelles de stationnement durant les périodes de gratuité (soir ou week-end)

- La nouvelle gestion du stationnement devrait réguler et fluidifier celui-ci, augmenter les capacités de stationnement et contribuer à développer de nouvelles pratiques des usagers. Depuis que le stationnement payant a été largement étendu à Bordeaux, la situation s'est améliorée y compris le week-end. Pour ce qui concerne les infractions au stationnement (trottoirs, interdit matérialisé...), elles continueront à relever du droit pénal.

Le stationnement devant les garages

- L'expérience a été tentée dans un quartier de Bordeaux mais elle n'a pas donné de résultats probants.
- Le stationnement devant un garage est cependant illégal au sens du code de la route.
- Dans une zone de stationnement payant située sur le domaine public, y compris devant un garage, la redevance ou l'abonnement resteraient exigibles. Un deuxième abonnement ne serait donc pas possible.
- Le problème de saturation ne serait pas réglé.

Le report éventuel des véhicules dans les zones de stationnement gratuit

- C'est effectivement un risque mais les zones concernées sont dites « sensibles » pour des motifs identifiés : proximité des boulevards et report des véhicules bordelais, attractivité des zones commerciales (barrière du Médoc et centre-ville), anticipation des pratiques autour du tracé de la ligne

D et de ses stations. Les adeptes du stationnement abusif dans ces zones ne chercheront pas nécessairement ailleurs dans la commune d'autres solutions de stationnement qui ne correspondraient plus à leurs critères de confort et de facilité.

Le stationnement payant généralisé à l'ensemble de la commune mais à un prix moins élevé

- Les difficultés du stationnement sur voirie sont principalement constatées dans certains secteurs du territoire communal.
- Les tarifs ont été calculés pour permettre de couvrir les frais liés à la mise en place du stationnement payant (horodateurs, gestion administrative, société de surveillance, personnel...).

L'extension des zones bleues existantes

- Elle n'est pas envisageable car elle nécessiterait une surveillance par des agents de police municipale (ce service ne peut légalement être délégué à une société privée- à la différence de la surveillance des zones de stationnement payant-) et de nombreux recrutements devraient être envisagés. D'autre part, les missions de la police municipale sont très larges en termes de sécurité, notamment du fait du plan vigipirate renforcé, en complément de celles de la police nationale.

Des emplacements spécifiques pour les Bouscatais matérialisés par une zone verte

- Il ne peut y avoir d'appropriation de tout ou partie du domaine public pour une catégorie d'utilisateurs au regard de leur qualité d'habitant de la commune. La jurisprudence administrative confirme régulièrement ce postulat (le juge administratif admet seulement des différences tarifaires pour les résidents d'une commune dans l'accès à certains services publics).

L'extension éventuelle du périmètre de stationnement payant

- Les propositions de périmètres présentées durant la période de concertation (réunions publiques du 6 juillet, 12 septembre et 14 novembre) seront mises en œuvre à partir de l'automne 2018. Dans l'hypothèse où l'expérimentation devait nous conduire à constater une insuffisance dans la performance du dispositif, une extension des zones de stationnement payant pourrait le cas échéant être envisagée mais ce n'est pas un objectif.

L'inefficacité des zones bleues

- Trois zones de stationnement en zone bleue ont successivement été créées au Bouscat en réponse à des problématiques différentes : rotation nécessaire des véhicules des clients des commerces au centre-ville ; résorption du stationnement de véhicules « ventouses » dans le secteur Godard/Ravezies (lié notamment au développement de l'activité économique bordelaise, à l'augmentation du nombre de salariés ou à la présence d'une station de tramway de la ligne C); report important du stationnement de véhicules bordelais à la Barrière du Médoc depuis la généralisation du stationnement payant intra-boulevards.
- Le dispositif, qui a théoriquement un objectif dissuasif, n'est pas suffisamment efficace car il nécessite une surveillance presque permanente par les agents de la police municipale (ce contrôle ne peut s'inscrire dans les missions de la police nationale). Avec seulement 4 agents dans les effectifs de la police municipale bouscataise et une multitude d'autres missions, un contrôle efficace n'est en pratique plus possible. L'effectivité de la rotation des véhicules exige également un certain sens civique de la part des usagers...
- En revanche, la surveillance du stationnement payant déléguée à une entreprise privée impliquera un cahier des charges incluant notamment des fréquences de visites minimales. Une surveillance optimale et une verbalisation accrue devraient avoir un plus grand impact et un caractère plus dissuasif pour les usagers.