

QUESTION ECRITE DE M. Jacques RESPAUD

Extension du stationnement dans le quartier Saint-Jean.

Monsieur le Maire,

Alors qu'il n'y a eu dans l'immédiat aucune décision en Conseil Municipal, une extension du stationnement payant semble d'ores et déjà décidée dans le secteur de la gare Saint Jean.

On y constate depuis longtemps un certain nombre de difficultés puisque la mise en place du tramway n'a toujours pas été accompagnée du maintien – pourtant obligatoire – du nombre de places de stationnement. S'ajoute à cela l'attentisme de la SNCF, dont le nombre de parkings pour ses usagers est le plus faible comparé aux villes équivalentes en France, et la suppression des parkings sauvages, notamment le long de la résidence Saint Jean. Il s'ensuit un déséquilibre important entre l'offre de places de stationnement et les demandes, source d'insatisfaction pour les riverains comme pour les usagers de la SNCF.

Mais la solution que vous préconisez, qui consiste à étendre le stationnement payant, est inadaptée : à défaut d'augmenter rapidement le nombre de places de stationnement pour les usagers, elle n'aura pour conséquence que de brimer un peu plus les riverains qui stationnent au quotidien. Certes, cela éliminera des rues concernées les voitures ventouses, mais au prix fort pour les habitants d'un quartier populaire et d'un quartier d'échoppes où peu de garages peuvent être créés. Il s'agit d'une mesure antisociale et anti-écologique puisqu'elle va gêner ceux qui n'ont pas le budget « garage » nécessaire et ceux qui utilisent le moins possible leur véhicule. Ajouter un budget stationnement à un budget transports en commun n'est pas à la portée de tous et n'a pour conséquence que d'inciter ceux-ci à l'utilisation de la voiture... ou au départ à l'extérieur de Bordeaux.

Avant toute application de cette mesure, il serait souhaitable de faire le bilan des conséquences engendrées par le stationnement payant dans les quartiers où il a déjà été mis en place : est-ce que cela a été bénéfique pour la population ? Le stationnement des résidents en a-t-il été facilité ? A-t-on constaté le départ d'un certain nombre de résidents ? Dans quelle mesure ? De quelles catégories sociales ? Quel sera l'impact des deux équipements qui se mettent en place (A. Meunier et Armagnac) ?

Dans l'attente de ces éléments, je vous demande, Monsieur le Maire, de décider d'un moratoire.

Jacques RESPAUD
Conseiller Municipal

M. RESPAUD. -

Monsieur le Maire, alors qu'il n'y a eu dans l'immédiat aucune décision en Conseil Municipal, une extension du stationnement payant semble d'ores et déjà décidée dans le secteur de la gare Saint-Jean.

On y constate depuis longtemps un certain nombre de difficultés de stationnement puisque la mise en place du tramway n'a toujours pas été accompagnée du maintien pourtant obligatoire du nombre de places de stationnement. S'ajoute à cela l'attentisme de la SNCF dont le nombre de parkings pour ses usagers est le plus faible comparé aux villes équivalentes en France, et la suppression – plutôt positive - des parkings sauvages, notamment le long de la résidence Saint-Jean. Il s'ensuit un déséquilibre important entre l'offre de places de stationnement et les demandes, source d'insatisfaction pour les riverains comme pour les usagers de la SNCF.

Mais la solution que vous préconisez qui consiste à étendre le stationnement payant est inadaptée. A défaut d'augmenter rapidement le nombre de places de stationnement pour les usagers, elle n'aura pour conséquence que de brimer un peu plus les riverains qui, eux, stationnent au quotidien. Certes, cela éliminera des rues concernées les voitures ventouses, mais au prix fort pour les habitants d'un quartier populaire et d'un quartier d'échoppes où peu de garages peuvent être créés. Il s'agit d'une mesure antisociale et anti-écologique puisqu'elle va gêner ceux qui n'ont pas le budget « garage » nécessaire et ceux qui utilisent le moins possible leur véhicule. Ajouter un budget stationnement à un budget transports en commun n'est pas à la portée de tous et n'a pour conséquence que d'inciter ceux-ci à l'utilisation de la voiture, ou au départ à l'extérieur de Bordeaux.

Une étude de la CAF dont je viens de prendre connaissance qui a été réalisée par l'Agence de l'Urbanisme montre bien que de plus en plus de ménages pauvres tendent à partir de Bordeaux ou de la banlieue pour aller bien à l'extérieur dans le reste de la Gironde.

Avant toute application de cette mesure il serait souhaitable de faire le bilan des conséquences engendrées par le stationnement payant dans les quartiers où il a déjà été mis en place :

Est-ce que cela a été bénéfique pour la population ? Le stationnement des résidents en a-t-il été facilité ? A-t-on constaté le départ d'un certain nombre de résidents ? Dans quelle mesure ? Dans quelles catégories sociales ? Quel sera l'impact des deux équipements à venir qui se mettent en place : le parking André Meunier sous l'égide de la Communauté Urbaine et le parking d'Armagnac qui vient d'ouvrir sous l'égide de la SNCF ?

Dans l'attente de ces éléments qui me paraissent importants, je vous demande, Monsieur le Maire, de décider d'un moratoire. C'est-à-dire de ne décider du stationnement payant dans un autre secteur, notamment dans ce secteur-là, que lorsque le bilan aura été fait là où ça existe. Merci.

M. LE MAIRE. -

M. MOGA

M. MOGA. -

Trois raisons principales ont conduit le Maire de Bordeaux à proposer l'extension du stationnement payant sur le quartier Saint-Jean :

1 - L'actuelle incapacité des riverains à stationner à proximité de leur domicile en raison du nombre excessif de voitures extérieures au quartier et dont la présence est le plus souvent liée à des commodités de proximité de la gare ou du tramway.

2 - L'anticipation du développement prochain de la gare avec l'arrivée du TGV et le quadruplement du nombre de voyageurs attendus.

3 - La mise en conformité progressive avec le Plan de Déplacement Urbain qui recommande l'instauration du stationnement payant le long des voies du tramway.

Le périmètre retenu est donc bien ciblé devant la gare délimité par les rues Charles Domercq, Furtado, Francin, Saget, et la rue de Tauzia jusqu'à la rue Peyronnet d'une part, et derrière la gare d'autre part avec la rue Terres de Bordes et la rue Eugène Delacroix qui longe la voie tramway.

Le stationnement payant accompagné d'une tarification avantageuse pour les habitants des rues concernées se traduit lorsqu'il est convenablement surveillé par une amélioration du taux de rotation des véhicules et une offre supplémentaire de places libres pour les riverains.

Ce mode de stationnement est devenu indispensable dans les secteurs de forte pression automobile et la Ville n'est saisie d'aucune demande de retour à la gratuité par les habitants des quartiers concernés. Et parmi les témoignages des gens qui quittent le centre ville, le stationnement payant n'est pas cité, contrairement aux nuisances liées au bruit ou au voisinage.

Il est erroné d'affirmer que cette mesure est anti-écologique car elle contribue à éloigner les véhicules indésirables qui pénètrent au cœur de la ville qu'ils polluent, alors que leur place est dans les parkings relais aux abords de l'agglomération.

L'inaction en ce domaine est également facteur de discrimination car elle prive les riverains de places de stationnement et les oblige parfois à du stationnement irrégulier avec les risques de fourrière que cela suppose (226 enlèvements et plus de 1300 PV sur le secteur en 9 mois d'activité en 2009).

Enfin les possibilités d'abonnement à la quinzaine, soit 10 euros, mettent le prix du stationnement à un niveau sans comparaison avec le coût du stationnement en ouvrage qui s'échelonne entre 50 et 100 euros mensuels.

Ceci s'accompagnera sur le secteur de la gare d'une amélioration significative des places en ouvrage. En complément des 550 places de parking souterrain actuellement existantes, la SNCF prévoit l'ouverture à très court terme d'un parking de 400 places dans les anciennes halles de la SERNAM.

A titre d'information complémentaire sur ce point, le parking de la résidence Saint-Jean offre 137 places de parking dont plusieurs dizaines sont encore disponibles à l'abonnement pour les habitants du quartier.

Par ailleurs il est envisagé dans le cadre du projet de doublement de la gare, la réalisation de 1300 à 1600 places au sein même du futur bâtiment, et la mission de préfiguration de l'OIN, en liaison étroite avec la SNCF et RFF, veillera à ce que cette offre de stationnement soit complétée si nécessaire dans le cadre du projet global d'aménagement du quartier Euratlantique.

M. LE MAIRE. -

Merci.

Question de Mme DESAIGUES