

STATIONNEMENT

Extension du stationnement payant

EXPOSE DES MOTIFS

Le Conseil Municipal extraordinaire du 21 novembre 2002 avait jugé nécessaire d'étendre l'étude de stationnement, initialement limitée à la Porte d'Ivry, à l'ensemble de la ville et ce pour répondre à la volonté de résorber le stationnement anarchique constaté dans certains quartiers.

En effet, dans les quartiers où le stationnement n'est pas organisé ou peu surveillé par la police nationale, on constate les dysfonctionnements suivants : saturation, absence de rotation des véhicules pénalisant pour les commerces, stationnement sur les bateaux, double file....

Cette situation est également le résultat :

- du développement de certains quartiers ayant entraîné une mutation du tissu urbain,
- de reports des communes voisines ayant instauré du stationnement payant et du secteur payant vers les secteurs gratuits d'Ivry.

Le stationnement étant par ailleurs un levier important du Plan de Déplacements Urbains (PDU), les objectifs poursuivis dans l'élaboration d'une politique de stationnement sont également liés à des enjeux de santé publique et d'amélioration du cadre de vie. Les objectifs sont les suivants :

- favoriser le stationnement des résidents car cela les dissuade d'utiliser systématiquement leurs voitures pour des déplacements domicile-travail,
- dissuader le stationnement des actifs afin de les inciter à utiliser les transports en commun et de ce fait réduire la pollution liée à l'automobile,
- renforcer la lutte contre le stationnement anarchique pour améliorer les cheminements des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite,
- empêcher le stationnement en double file pour fluidifier la circulation, et en particulier celle des transports en commun.

Enfin, on note une attente croissante exprimée sur ce thème par les habitants par l'intermédiaire de courriers, au cours de réunions publiques ou encore au moment des Assises de la Ville. L'extension de la réglementation est le plus souvent demandée.

L'ensemble de ces facteurs nécessite aujourd'hui une révision du plan de stationnement. Aussi une étude globale du stationnement sur la ville, lancée fin 2003 et réalisée grâce à l'assistance de deux bureaux d'études spécialisés dans ce domaine, a permis :

- d'établir un diagnostic : en tenant compte non seulement des nouvelles infrastructures potentielles de stationnement (extension de la zone de stationnement réglementé et parking des Cormailles¹) mais aussi de l'existant et des réserves actuellement disponibles (parking Marat, parkings OPHLM).
- de proposer des scénarios d'organisation du stationnement.
- de concerter la population sur le projet proposé (une centaine de personnes sur 5 réunions publiques entre avril et juin 2005).
- de définir les modalités de gestion des nouvelles infrastructures de stationnement et le planning afférent.

1. Synthèse du diagnostic

Les constats issus des enquêtes² de terrain font globalement état :

- d'une ville saturée mais de réserves disponibles suffisantes pour absorber le déficit :
 - des places disponibles en sous-sol dans les parkings OPHLM,
 - une réserve de capacité de 150 places dans le parking Marat et de 1000 places en semaine dans le parking Grand Ciel,
- de l'atteinte des objectifs du stationnement payant instauré en centre ville concernant les pratiques de stationnement (25% des places sont occupées par des « véhicules ventouses » en moyenne sur le secteur d'étude, hormis en centre ville où ce taux est de 6%),
- d'une forte présence d'actifs (30% de l'occupation en moyenne, y compris sur le centre ville) qui, à la fois, va à l'encontre des principes du Plan de Déplacements Urbains et sature l'offre,
- d'une présence des visiteurs en majorité en stationnement interdit car ne trouvant pas de places libres (sauf en centre ville où le stationnement réglementé régule les usages),
- d'une surveillance à améliorer (le taux de respect est de l'ordre de 40 à 50% en zone de longue durée et de 30 à 40% en zone de courte durée mais est irrégulier tout au long de la journée).

¹ Pour rappel, à l'issue des travaux menés sur le site du Parc des Cormailles, en septembre 2006, un volume vide (situé au dessus du bassin de stockage des eaux du SIAAP) sera remis à la Ville qui souhaite l'aménager en un parking de 170 places pour compenser la réduction de capacité offerte sur le domaine public dans le cadre d'aménagements de voirie au profit des circulations douces et des transports en commun sur l'avenue Georges Gosnat.

² Les enquêtes réalisées : une enquête de rotation (qui permet de déterminer la catégorie des usagers : visiteurs, actifs ou résidents), une enquête d'occupation du domaine public (qui permet notamment de déterminer la part de véhicules en stationnement interdit), une enquête de respect du stationnement en centre ville et une enquête de l'offre privée sur Ivry Port Centre.

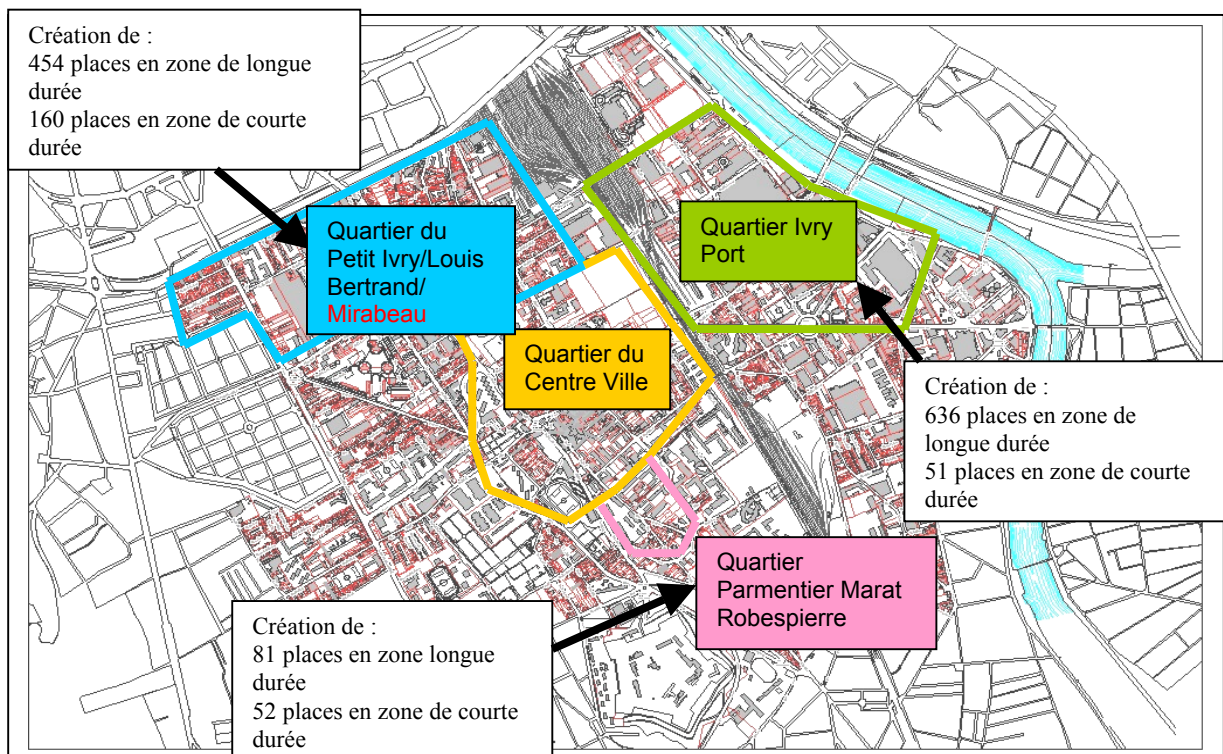
2. Le nouveau plan de stationnement

Trois grandes pistes d'amélioration ont été issues du diagnostic :

2.1 - Réglementer le stationnement

Il est proposé de réglementer le stationnement dans les quartiers suivants : Ivry Port, Parmentier-Marat-Robespierre, Petit Ivry et Mirabeau selon les mêmes principes que dans le centre ville. Ainsi, ces extensions correspondent à la création de 1434 places payantes, soit :

- 263 places en zone de courte durée (zone orange) : là où il y a lieu de favoriser le stationnement des visiteurs (en cœur de quartier, à proximité des services et administrations, sur les artères commerçantes, ...).
Tarif : 1 €/h ; durée de stationnement limitée à 2 h.
- 1171 places en zone de longue durée (zone verte) : dans les voies résidentielles, en périphérie des zones oranges pour éviter un report de véhicules.
Tarifs : 0,90 €/h, 2 € pour la ½ journée et 3 € pour la journée ; durée de stationnement limitée à 24 h.



Il est également proposé de conserver un tarif adapté pour les résidents. Dans la zone de stationnement de longue durée, les résidents pourront stationner à un tarif préférentiel, soit :

- 1,40 € pour la journée,

- 7 € pour la semaine³,
- 28 € pour le mois.

Il est en outre envisagé de limiter l'accès au tarif résident à deux cartes par ménage (ou entreprise ayant droit⁴), ce qui est à rapprocher du taux moyen de motorisation à Ivry de 0,7 véhicule par ménage et permet dans les secteurs où l'offre en surface est limitée d'en garantir un accès équitable.

Des secteurs de stationnement résidentiel seraient également créés : en effet, l'accès au tarif résidentiel a pour but de permettre aux résidents de stationner à proximité de leurs lieux d'habitation et non de stationner dans n'importe quel secteur « résident » de la ville.

2.2 - Favoriser le stationnement dans les parkings en ouvrage (ou en surface mais à l'intérieur des cités)

L'étude, menée conjointement avec l'OPHLM, fait apparaître qu'une véritable réserve de capacité existe dans ses parkings et que pour inciter les ivryens (locataires et si cela est possible extérieurs) à y stationner, il convient d'engager :

- des travaux de réfection (éclairage, peinture, vidéo-surveillance ou contrôle d'accès) dans les parkings « vétustes » dont l'état génère un sentiment d'insécurité,
- une politique tarifaire attractive. En effet, si le tarif du stationnement « en ouvrage » est de fait plus élevé que sur le domaine public puisque l'utilisateur dispose d'une place réservée⁵, le *delta* ne doit pas être trop élevé pour que le stationnement souterrain (ou interne aux cités) soit réellement attractif.

L'OPHLM présentera à son prochain Conseil d'Administration un ensemble de mesures sur ces questions dont la mise en oeuvre devrait coïncider avec les extensions de zones payantes, ce qui est souhaitable au vu de l'interaction évidente de ces actions dont les impacts respectifs pourront ainsi être mesurés.

Par ailleurs, d'autres parkings offrent des possibilités comme le parking Marat et le parking Grand Ciel. A ce titre, le gestionnaire de Grand Ciel, associé à l'étude également, n'exclut pas l'idée de permettre aux résidents de stationner de nuit dans le parking « Sadilek » (400 places isolables du centre). Des actions de communication seront donc à entreprendre pour faire connaître cette offre et il conviendra également de se rapprocher des autres bailleurs sociaux et *d'imaginer* dans le cadre de l'aménagement du quartier Avenir-Gambetta des solutions de mutualisation des parkings en ouvrage⁶.

2.3 - Améliorer la surveillance

³ Les horodateurs des nouvelles zones payantes, plus modernes (alimentation solaire par exemple), autoriseront ces découpages à la journée et à la semaine que ne permettent pas les machines du centre-ville sauf à les modifier. L'obtention du forfait « résident » sera ainsi plus aisée (plus besoin d'aller chaque mois au parking Marat), ce qui devrait accroître l'attractivité de cette formule. Il sera également possible de décréter la gratuité à la journée (pics de pollution ou autre).

⁴ Commerçants, artisans et professions médicales.

⁵ Ce qui pour mémoire est impossible sur le domaine public sauf cas particuliers de certaines catégories d'utilisateurs (personnes handicapées par exemple) mais non individualisés.

⁶ Une telle mesure doit être anticipée pour ses incidences juridiques et afin de prévoir dans les constructions la possibilité d'isoler certaines parties de parkings des bâtiments situés au-dessus.

La création d'un Observatoire du Stationnement ayant pour missions le suivi et l'évaluation de la politique de stationnement⁷ devrait permettre d'adapter en permanence le dispositif de surveillance et d'instaurer ainsi un dialogue objectif avec les usagers.

Cependant, l'Observatoire du Stationnement reste un outil parmi d'autres et le respect de la réglementation du stationnement ne pourra s'obtenir que grâce à une présence dissuasive sur le terrain, ce qui signifie le recrutement d'agents en nombre suffisant pour surveiller les extensions de zone payante envisagées.

Il est également proposé de renforcer l'encadrement afin de structurer ce secteur d'activité⁸ et de mettre en place l'Observatoire du Stationnement.

Ces mesures nécessiteront donc le recrutement de huit agents supplémentaires (dont quatre dès 2007 conformément au planning de mise en œuvre présenté ci-dessous).

3. Les modalités de gestion

La gestion du stationnement payant en centre ville est assurée depuis 1994 par la société Spie Autocité⁹ sous la forme d'une Délégation de Service Public (DSP) et ce sur une durée de 15 ans soit jusqu'à fin 2009.

Compte tenu de la proximité de la fin de la délégation, les discussions engagées avec Autocité pour la prise en charge des nouvelles infrastructures sous forme d'avenant au contrat actuel n'ont pas permis d'aboutir à une proposition satisfaisante pour la Ville.

De ce fait, il est proposé que la Ville :

- finance et exploite en régie les extensions de stationnement payant sur voirie (passage d'un contrat de maintenance pour les horodateurs),
- finance l'aménagement du parking des Cormailles et choisisse un prestataire de services pour son exploitation.

Les recettes seraient de cette manière versées en totalité à la Ville, ce qui permettrait de financer les recrutements nécessaires à la surveillance des extensions de stationnement payant sur voirie.

Par ailleurs, la gestion serait plus souple, car cette solution exclut la présence simultanée de plusieurs délégataires avec des durées de contrat différentes, et permet à la Ville de phaser les extensions, de diminuer ou d'augmenter le nombre de places de stationnement en fonction de l'évolution urbaine et de ses capacités financières.

Un bilan annuel devra être effectué.

Au terme de la DSP en cours, la Ville pourrait décider de globaliser la gestion du service soit dans le cadre d'une nouvelle DSP, soit dans le cadre d'une gestion directe.

⁷ Les horodateurs « nouvelle génération » transmettent directement des données relatives à leur « activité » à un ordinateur central, permettant ainsi de repérer les anomalies et de vérifier ensuite l'efficacité des mesures prises pour les corriger.

⁸ Auquel a été « délégué » par le Commissariat un certain nombre de tâches administratives relatives au traitement des procès-verbaux.

⁹ Pour mémoire, la surveillance du stationnement payant est à la charge de la Ville puisque ce pouvoir de Police du Maire ne peut être délégué.

La charge financière correspondant aux investissements prise en charge par la Ville au titre des extensions (parking des Cormailles et voirie) pourrait, dans le premier cas, être transférée au nouveau délégataire.

4. Le planning de mise en oeuvre

Afin de restreindre l'investissement initial de la Ville, il est proposé d'opérer selon le phasage suivant :

- en 2007 : extensions du stationnement payant sur les quartiers « Ivry Port » et « Parmentier Marat Robespierre » et lancement des procédures de marché pour l'aménagement du parking des Cormailles,
- début 2008 : ouverture du parking des Cormailles,
- fin 2008 : bilan des premières extensions,
- fin 2009 : fin de la DSP actuelle avec Autocité. Relance d'un nouveau contrat global auprès d'un délégataire intégrant les extensions sur les quartiers « Petit Ivry » et « Mirabeau » ou gestion en régie du stationnement sur voirie et lancement d'une DSP sur les parkings Marat et Cormailles (portant sur des travaux de rénovation pour le parking Marat et l'exploitation des deux parkings).

5. Le budget prévisionnel

Les recettes prévisionnelles sont issues :

- en fonctionnement : du paiement aux horodateurs sur les nouveaux secteurs payants, estimé en choisissant un ratio de 1 €/place/jour (qui est supérieur au ratio actuel de 0,94 €/place/jour sur Ivry mais raisonnable du fait du renforcement de l'effectif du service) et de la vente des forfaits résidents en zone de longue durée, de la vente de titres (tickets, abonnements, ...) pour le parking des Cormailles.
- en investissement : de l'augmentation en conséquence de la part du produit des amendes de police reversée à la Ville à partir de 2008¹⁰.

Les dépenses prévisionnelles intègrent :

- en fonctionnement : l'entretien et la maintenance des horodateurs et de la signalisation, le recrutement d'agents supplémentaires, la formation des agents et les frais divers (achats des uniformes et pressing, carnets de PV, ...).
- en investissement : la réalisation de la signalisation verticale et horizontale, la fourniture et la pose des horodateurs (45 à « Ivry Port », 7 sur « Parmentier Marat Robespierre » et 35 sur « Petit Ivry » et « Mirabeau ») ainsi que des frais divers relatifs aux locaux du personnel de surveillance, aux équipements annexes (chariots, trieuses, etc.), au mobilier et matériel informatique afférents.

Par contre, les calculs n'intègrent pas les coûts d'investissement relatifs à la modification des horodateurs existants en centre-ville (modernisation pour rajouter un bouton poussoir supplémentaire donnant accès au tarif résident à la journée/semaine/mois : Cf. note de bas de page n°4).

¹⁰ Cette recette est proportionnelle au nombre de contraventions dressées l'année précédente sur le territoire de la commune. Pour mémoire, 25% du paiement de ces contraventions vont à la commune, 25% à la Région et 50% au Syndicat des Transports d'Ile de France. Les sommes allouées à ce titre à la Ville doivent être affectées au financement des opérations relatives à la circulation, aux transports en commun et à la sécurité routière.

Ainsi, l'estimation des coûts permet d'évaluer l'équilibre possible entre dépenses et recettes. On aboutit avec le phasage précédemment proposé aux conclusions suivantes :

- en fonctionnement, le budget est équilibré et génère même plus de recettes (320 000 € en année *pleine*¹¹) que de dépenses (217 000 € en année *pleine*).
- en investissement,
 - pour l'année 2007, la dépense globale s'élève à 1 200 000 € HT (dont 840 000 € HT estimés pour l'aménagement du parking des Cormailles), aucune recette ne permettant de l'équilibrer.
 - à partir de 2008, une nouvelle recette sera perçue par la Ville, issue du produit des amendes de police sur les nouvelles extensions. Ce montant permettra de couvrir, à partir de 2009, le montant des emprunts qui pourraient être consentis pour réaliser la dépense initiale d'investissement.

En conclusion, je vous propose d'approuver le principe de l'extension du stationnement payant et de lancer une mission de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement en parking du volume situé au-dessus du bassin de rétention dit des Cormailles.

Les dépenses et les recettes en résultant seront inscrites au budget communal.

STATIONNEMENT

Extension du stationnement payant

¹¹ A partir de 2008.

LE CONSEIL,

sur la proposition de Monsieur Aimé Savy, adjoint au Maire, rapporteur,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu le code de la route,

vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie dite loi LAURE,

vu sa délibération du 23 juin 1993 décidant l'instauration d'une zone de stationnement payant dans le centre ville d'Ivry-sur-Seine et la transformation du parc Marat en parc public payant,

vu sa délibération du 16 décembre 1993 instaurant des zones de tarification de courte et de longue durée et leur périmètre respectif,

vu ses délibérations du 20 juin 1996 décidant de la mise en place d'une tarification résidentielle de longue durée et du 26 septembre 1996 portant les modalités d'application de ladite tarification résidentielle,

vu sa délibération du 23 mars 2000 relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Ile-de-France,

vu sa délibération du 20 juin 2002 portant sur l'actualisation des tarifs de stationnement payant,

vu sa délibération du 21 novembre 2002 demandant le lancement d'une étude globale de stationnement,

vu sa délibération du 25 septembre 2003 approuvant la convention de mise à disposition par le SIAAP de volumes techniques sur le site des Cormailles au profit de la Ville,

vu les arrêtés municipaux des 29 mars 1994, 11 janvier 1995, 18 avril 1995 portant sur la réglementation du stationnement (définition des zones, tarification et périmètre), 28 mai 1996 sur le stationnement les jours de marché du centre ville, 5 juillet 1996 instaurant la gratuité au mois d'août, 30 octobre 1996 relatif à l'instauration du tarif résident, et 30 septembre 2002 portant sur l'actualisation des tarifs du stationnement payant,

considérant les difficultés de stationnement dans certains quartiers d'Ivry, notamment issues des reports des communes limitrophes ayant instauré du stationnement réglementé, la gêne voire l'insécurité occasionnée par le stationnement anarchique pour les

déplacements des véhicules, des piétons ou des cycles et l'évolution du territoire ayant modifié le tissu urbain ces dernières années,

considérant que la révision du schéma d'organisation général du stationnement, et notamment l'extension du stationnement réglementé, s'avère nécessaire pour préserver le cadre de vie des Ivryens,

vu le budget communal,

DELIBERE

(30 voix pour et 9 abstentions)

ARTICLE 1 : APPROUVE le principe de l'extension du stationnement payant, à partir de 2007, à l'intérieur des périmètres suivants :

- pour le quartier Ivry Port : le périmètre délimité par la rue Victor Hugo, la rue Molière, le boulevard de Brandebourg, le boulevard du Colonel Fabien et les quais Auguste Deshaies et Jean Compagnon,
- pour le quartier Parmentier Marat Robespierre, le périmètre délimité par les rues Robespierre, Louis Fablet, Jean Bonnefoix, Fouilloux, Truillot et Raspail,
- pour les quartiers du Petit Ivry et Mirabeau, le périmètre délimité par la rue des Chalets, la rue de Châteaudun puis l'avenue de Verdun et la rue Hoche, les avenues du général Leclerc et Maurice Thorez, les rues d'Estienne d'Orves, Gabriel Péri, Ledru Rollin, Paul Mazy, l'avenue Pierre Sémard et les voiries parisiennes.

ARTICLE 2 : PRECISE que les extensions du stationnement payant se feront selon les mêmes règles que celles en cours dans le centre ville en termes de tarification (y compris le tarif résident) et de durée de stationnement (zones de courte et de longue durée).

ARTICLE 3 : DECIDE de lancer une mission de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement en parking du volume situé au dessus du bassin de rétention dit des Cormailles.

ARTICLE 4 : DIT que les dépenses et les recettes en résultant seront inscrites au budget communal.

RECU EN PREFECTURE
LE
PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE
LE 25 SEPTEMBRE 2006