

Plan Local de Déplacements de la CAMVS

ATELIERS THEMATIQUES DU 7 JUILLET 2017 – STATIONNEMENT

INTERVENANTS : Frédéric BAILLARGEAU, Responsable du Service mobilité – CAMVS
Delphine DUFEU, Chambre de Commerce et d'Industrie
Marie-José LECERF-NACOUZ, Association Melun Val de Seine Environnement
Jérémy ETIENNE, Directeur Général des Services, Ville de Rubelles
Antoine PEQUIGNEUX, Ile de France Mobilités
Virginie FERRER-PELISSIER, Ville de Melun
Brigitte TIXIER, Adjointe au Maire, Ville de Melun
Jean-Pierre LANNES, directeur de projet, erea-conseil

REDACTEUR : Jean-Pierre LANNES, directeur de projet, erea-conseil

M. LANNES expose les quatre enjeux identifiés à ce stade par le diagnostic :

- Faire évoluer les plans de stationnement en lien avec les conflits d'usages observés
- Favoriser la rotation en centre-ville et améliorer le respect de la réglementation
- Articuler les politiques tarifaires et les réglementations du stationnement en surface et en ouvrage
- Agir sur les normes des PLU en matière de stationnement

Situation générale du stationnement à Melun

Mme TIXIER (Ville de Melun) exprime son accord sur ces enjeux et précise qu'il reste effectivement des marges de progression des ouvrages, mais qu'il subsiste deux leviers sur lesquels il faut agir : la signalétique et la cohérence tarifaire. Les usagers disent souvent qu'il est difficile ou impossible de se garer à Melun, alors qu'il y a toujours de la place dans les parkings. Le troisième niveau du parking Mail Gaillardon est toujours vide.

La CCI indique que beaucoup de personnes refusent le principe même du paiement en centre-ville car elles ne comprennent pas l'intérêt de cette mesure et considèrent qu'on devrait pouvoir se garer à Melun sans payer.

Chacun observe que si la rotation est très mauvaise autour de la gare de Melun, elle n'est pas bonne non plus en centre-ville. De nombreuses places sont prises par des actifs (dont des commerçants) qui stationnent toute la journée en toute impunité, empêchant de nombreux clients de se garer. Il est inexact de prétendre que le commerce du centre-ville ne marche pas à cause du manque de stationnement.

Par ailleurs, la Ville de Melun déplore l'existence de nombreux parkings dédiés aux actifs au pied des entreprises, ce qui ne convainc pas les actifs d'utiliser les transports collectifs.

La Ville de Melun fait remarquer qu'à Melun, le stationnement payant n'est pas forcément anti-ventouses puisqu'il existe un tarif permettant de stationner toute la semaine pour un tarif très bas.

Tous les participants s'accordent sur la nécessité de mettre en œuvre un véritable respect de la règle, avant même de réfléchir à toute optimisation de la grille tarifaire.

En contrepartie, il est nécessaire de développer le stationnement de rabattement autour des gares ou dans des parcs-relais autour des lignes fortes de transport public.

Stationnement résidentiel

La CCI fait observer qu'il ne faut pas assimiler les résidents à des voitures-ventouses. M. LANNES nuance ce point en indiquant que si personne ne conteste la nécessité d'assurer aux résidents la possibilité de posséder une voiture, sous peine de provoquer de la ségrégation sociale, le stationnement résidentiel peut devenir abusif quand la voiture reste garée dans la rue toute la semaine.

A Melun, le coût du stationnement résidentiel sur voirie est très bas (18 €), et le deuxième véhicule bénéficie d'un abonnement à 50%, ce qui est contraire à ce que pratiquent la plupart des villes qui soit ne délivrent qu'un abonnement par ménage, soit font payer plus cher le deuxième abonnement. M. LANNES indique qu'une ville de la région parisienne ne délivre d'abonnement voirie que contre un engagement de l'habitant selon lequel il n'a pas de solution de stationnement hors voirie.

Dans le même temps, un abonnement chez Indigo coûte 60 €. Il y a donc de vrais problèmes de cohérence tarifaire.

Dépénalisation du stationnement

La Ville de Melun indique qu'elle a très peu avancé sur ce sujet, et que le montant du FPS n'a pas encore été fixé.

Ile de France Mobilités indique qu'il vient de publier un guide actualisé sur la mise en œuvre de la dépénalisation du stationnement.

M. LANNES indique que la dépénalisation peut être l'occasion de redéfinir sa politique de stationnement et de communiquer avec le public, mais qu'elle n'implique pas en soi obligatoirement une modification de la politique de stationnement. Toutefois dans le cas de Melun, le tarif de la zone verte devra être modifié, sinon le FPS pour cette zone sera de 9 €.

Il ne faut en tout cas pas attendre le PLD pour prendre les décisions nécessaires, qui sont désormais urgentes faute de ne plus pouvoir percevoir de redevances de stationnement à partir du 1/1/2018.

Stationnement des deux roues

Il est nécessaire de prévoir davantage de places pour les vélos et les deux roues à moteur, tant sur la voirie que dans les parkings. Il faudra envisager de convertir des places pour voitures en places pour vélos ou 2 roues à moteur.

Stationnement autour de la gare

Dans le cadre du projet de PEM, une extension de 300 places du parking actuel (qui compte 680 places) est prévue.

Ceci permettra d'accueillir dans de bonnes conditions les voitures de rabatants qui devront changer de solution lorsque le respect de la règle sera instauré.

Environ 50% des voitures de rabatants appartiennent à des Melunais, ce qui pose question par rapport au réseau Melibus. Il y a donc encore de vraies potentialités de report modal.

Normes de stationnement dans les PLU

L'ensemble des participants s'accorde sur l'intérêt de la préconisation du PDUIF relative au rapport entre les normes de construction dans les opérations neuves et le taux de motorisation, à condition de les mettre en œuvre à un niveau infra-communal.

Dans les opérations d'habitat social, la Ville n'est pas maîtresse des normes, mais elle peut agir sur des normes qualitatives, par exemple pour qu'une partie des places à créer soient aménagées sur les voies de desserte des opérations et accessibles à tous.