

Projet de Plan Local de Stationnement

Sommaire

Introduction.....	5
Synthèse du diagnostic.....	7
Les grands axes du Plan Local de Stationnement	10
Les objectifs.....	11
Le stationnement sur voirie	12
Action 1 : Les aménagements	12
Action 2 : Les aires réservées	14
Action 3 : Le stationnement des deux-roues	18
Action 4 : Le changement de réglementation.....	20
Le stationnement hors voirie	25
Action 5 : Le stationnement individuel (à la parcelle).....	25
Action 6 : Permettre le stationnement public en ouvrage.....	26
Action 7 : Améliorer le stationnement dans les immeubles collectif	28
Les outils de l'amélioration	30
Action 8 : Changer les habitudes.....	30
Action 9 : Création d'un observatoire du stationnement	33
Action 10 : Création d'un « guide communal » du stationnement.....	34

Action 11 : Plan de Déplacement Entreprise (PDE)/ Plan de Déplacement de l'Administration (PDA).....	35
Action 12 : Contrôle du stationnement, présence sur la voie publique et qualité de vie urbaine	36
Action 13 : Création d'un Plan de Circulation	37
La mise en place	38
Coût prévisionnel des actions	39
Aménagements	39
Stationnement payant (<i>estimations du bureau d'études</i>)	39
Échéancier prévisionnel des actions	40
Sigles.....	44
Annexe : Le rapport de diagnostic de l'étude du Plan Local de Stationnement	44

Introduction

Depuis le début du XX^{ème} siècle, la place occupée par la voiture est de plus en plus importante. Aujourd'hui, dans le Val de Marne près de la moitié des déplacements sont réalisés en voiture. Ce mode de transport dominant a contribué au développement et a façonné les modes de vie. Il fait aujourd'hui l'objet de nombreux enjeux et contradictions : impact sur l'environnement, coût pour les utilisateurs, élément de liberté pour les déplacements individuels, place par rapport aux autres usages de la voie publique... Ainsi, l'utilisation de l'automobile reste indispensable pour de nombreux habitants, avec l'insuffisance des transports en commun, mais pose également le problème de sa place dans la ville, dont le stationnement.

Gentilly est une petite ville à forte densité de population, avec une urbanisation qui s'est développée en parallèle à celle de Paris, à une époque où la voiture n'existait presque pas. Par exemple, certains quartiers de la ville construits avant la Seconde Guerre Mondiale et après la Libération ne comportent pas de possibilités de stationnement, notamment en sous sol. De plus, le foncier étant rare et cher aujourd'hui, il est difficile de consacrer beaucoup de places pour le stationnement en surface.

Par ailleurs, la commune, située à un carrefour, fait l'objet d'un trafic important sur son territoire qui crée des risques de sécurité routière, mais ne profite pas aux commerces car le stationnement est très difficile. Gentilly est également entourée par des villes ayant mis en place du stationnement payant, ce qui incite certains automobilistes à profiter de la gratuité gentilléenne.

La capacité limitée de la ville à absorber le stationnement engendre de la congestion et du stationnement illicite, ce qui constitue une nuisance forte pour les habitants. Ceci se traduit par des conditions de stationnement détériorées, avec un impact sur la sécurité des circulations, un temps de recherche de place qui agace les automobilistes, une accessibilité réduite des commerces et une surconsommation de carburant nuisible à l'environnement.

Dans ce contexte, nous sommes amenés à nous poser la question de la place de la voiture dans les déplacements et dans la ville, surtout lorsque l'on sait qu'en Ile de France, la voiture occupe 94% de l'espace total dédié pour tous les types de transports sur la voie publique.

Ainsi, à Gentilly, des efforts ont été faits pour réduire les nuisances de la voiture, notamment avec le développement des transports en commun et la mise en place de la Valouette, mais aussi avec le vélo et les stations Vélib'. Cependant, les trajets de banlieue à banlieue restent très difficiles, c'est pourquoi une amélioration durable est importante pour les Gentilléens et passera par la réalisation des grands projets de transport tels que le projet de métro en rocade de banlieue à banlieue (Arc Express), ou le prolongement de la ligne 14 vers Orly et Roissy. La réalisation de transports en commun efficaces, à des tarifs accessibles, est essentielle pour aller vers la nécessaire diminution de la place de la voiture dans la ville.

Dans le but de trouver des solutions de stationnement et d'assurer un partage équilibré de l'espace public, la réalisation d'un Plan Local de Stationnement global est nécessaire. Celui-ci conduit à un travail sur plusieurs fronts, avec des aménagements de voirie, un travail avec les bailleurs, la mise en service

d'ouvrages existants et du stationnement payant accompagné d'un contrôle fort sur toute la ville. Un réexamen du Plan de Circulation fait aussi partie des moyens d'amélioration du stationnement.

Ce Plan Local de Stationnement fait le lien avec le Plan Local de Déplacements (PLD) adopté par la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre en 2006 et s'inscrit dans ses objectifs : « circuler plus en bus et en navette », « stationner mieux », « aller à pied et en vélo », « changer les habitudes ». Il intervient également en complément du Plan local d'urbanisme (PLU) adopté par le conseil municipal en 2007, qui prévoit des obligations pour le stationnement dans les constructions, en fonction de la superficie, de l'accessibilité en transports en commun, du type de construction et de leur destination (habitat, activité).

Au travers de ce projet, se dégage la volonté de garantir aux Gentilléens une amélioration réelle des possibilités de stationnement, de la sécurité des circulations, de la qualité résidentielle, mais aussi de répondre au besoin de rayonnement commercial, de service et d'activité de la ville. Il s'agit de contribuer à un bon fonctionnement de la ville, élément essentiel de la qualité de vie des habitants. Ce projet doit se réaliser en trouvant à terme un équilibre de coût de fonctionnement (le financement du contrôle) pérenne, sans augmenter la fiscalité.

Le projet de Plan Local de Stationnement, arrêté par le conseil municipal, est soumis à une nouvelle phase de concertation dans le but de réaliser un document définitif, voté par le conseil municipal, qui constituera un « guide » opérationnel à suivre. Il appartient aux gentilléens d'approuver ce projet, en apportant leur avis, en proposant des amendements. La mise en application de ce plan continuera de se faire dans la concertation, avec des points d'évaluation du système mis en place, pour le faire évoluer en fonction des besoins concrets.

Fondé à partir du diagnostic du bureau d'études, le projet de Plan Local de Stationnement se décline en actions concrètes à réaliser, regroupées par grands axes.

Synthèse du diagnostic

Le diagnostic a été réalisé en 2007 suite à une enquête de terrain par le bureau d'études EGIS Mobilité, chargé de l'étude de stationnement de Gentilly. Les chiffres présentés sont des statistiques qui donnent des ordres de grandeur, et nous permettent d'avoir une « photographie » de la situation de la ville au moment de l'étude. Le document complet de diagnostic figure en annexe.

Une offre de stationnement sur voirie peu réglementée et peu ouverte au handicap

Au moment de l'étude, c'est à dire en 2007, la ville comptait 90% de places en stationnement non réglementé. Les places réglementées étaient constituées de la zone bleue (186 places), de places livraison et de seulement 20 places pour les personnes en situation de handicap (GIG-GIC) soit moins de 1% de l'offre totale. Or le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 dispose que « *Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant* ». De plus, les places GIG-GIC étaient inégalement réparties sur la commune, la plupart étant situées dans le centre ville alors qu'aucune ne se trouvait par exemple dans le quartier Gabriel Péri.

Un blocage généralisé du stationnement à Gentilly

La demande de place de stationnement est supérieure à l'offre tout au long de la journée, engendrant des taux d'occupation globalement importants. En effet, dans la plupart des quartiers de la ville les taux de congestion sont supérieurs à 100%, c'est-à-dire qu'ils dépassent le nombre de places licites, quel que soit le moment de la journée. De plus, étant donné qu'il est estimé qu'à partir de 80% les automobilistes commencent à se garer de manière illicite, les stationnements sauvages et éventuellement dangereux sont importants. Ceci induit des temps de recherche de place longs et une saturation des quartiers.

Le stationnement résidentiel : difficulté principale de la ville de Gentilly

La ville est confrontée à une demande forte, avec 0.72 voiture par ménage, alors que l'offre privée ne couvre qu'une partie des besoins, avec 0.54 place par logement. Par ailleurs, on constate une occupation des places privées moyenne de 70 %, avec des disparités fortes puisque l'occupation des places offertes par les bailleurs sociaux est plutôt bonne même s'il faut encore l'améliorer (86 %, sans compter les parkings neutralisés : parking « écran » et rue du Val de Marne), alors que celle des parkings privés (collectifs ou garages individuels) est mauvaise (52%).

On constate une forte demande des résidents sur la voie publique toute la journée, entraînant un blocage du stationnement. La congestion engendrée crée des reports de véhicules entre les différents quartiers, exacerbée par une répartition très inégale, avec par exemple 0,88 places par logement dans le Val de Bièvre et 0,19 dans l'Est du Plateau.

Ainsi, il reste peu de places pour les visiteurs, d'autant plus que la zone bleue est occupée à 50 % par les résidents.

La nuit, 89% des véhicules stationnés appartiennent à des habitants de la ville, et 11 % à des non gentilléens.

Un mauvais fonctionnement du stationnement de courte durée

La demande de courte durée, liée aux linéaires commerciaux, est estimée à 128 véhicules à 15h, et à 667 (au total) de 9h à 18h. Du fait de l'utilisation de la zone bleue par d'autres usagers, seulement 43% des visiteurs de courte durée l'utilisent. On constate par ailleurs que seulement 32% des usagers restent stationnés moins de 2h. La durée relativement longue du stationnement de courte durée participe de l'engorgement et empêche la rotation, sans compter la réalité des véhicules ventouses.

Les jours de marché, les difficultés sont plus importantes à cause d'une réduction de l'offre de stationnement, plutôt qu'à une augmentation de la demande de places pour s'y rendre.

Une demande liée aux migrants gérée par les entreprises

La migration domicile/travail en voiture est de 3 172 actifs entrants à Gentilly et de 2 022 actifs sortants, tandis que le ratio d'offre est de 0,5 place par emploi pour une part modale de la voiture de 40 %. Le stationnement des salariés est pris en charge à 80% par les entreprises dans leurs parkings privés. La demande sur la voirie est donc faible, provenant essentiellement des petites entreprises disposant de possibilités de stationnement insuffisantes, voire même inexistantes. Cependant, même faible, cette demande contribue au blocage.

Les usages liés à la gare RER B qui accentuent les problèmes du Plateau

5.2 % des usagers de la gare s'y rendent en voiture. La demande de stationnement liée à la gare est donc de 64 véhicules par jour et concerne principalement des non-gentilléens. Il s'agit de déplacements quotidiens et d'un stationnement de longue durée à proximité immédiate de la gare.

Les grands axes du Plan Local de Stationnement

Les objectifs

Le Plan Local de Stationnement proposé est un plan global, avec des actions différentes concourant à la réalisation d'un objectif principal, qui est celui de réduire les difficultés de stationnement à Gentilly.

Agir uniquement sur l'une d'entre elles, indépendamment des autres, ne permet pas d'obtenir des résultats optimaux car elles sont complémentaires. À l'inverse, un champ d'action large permet d'agir efficacement. C'est cette voie qui est empruntée au travers d'un plan global. Bien entendu cela nécessite de changer les habitudes, avec une nouvelle réglementation et une orientation vers les transports en commun pour ceux qui le peuvent. Cependant, d'autres actions sont menées en parallèle, avec notamment la recherche de nouvelles possibilités de stationnement. Le stationnement payant n'est donc qu'une des composantes de ce plan d'action parmi d'autres.

L'enjeu global du Plan Local de Stationnement est de parvenir à un bon fonctionnement de la ville, qui se traduit par un partage équilibré de l'espace public pour tous ses utilisateurs (voitures, piétons, cycles...). Celui-ci est limité et tous ses usagers doivent pouvoir cohabiter, aussi bien pour des raisons de qualité de vie résidentielle, de sécurité routière, que de dynamisme économique. Or, les difficultés de stationnement à Gentilly ne permettent pas, aujourd'hui, un bon fonctionnement de la ville.

L'objectif premier est donc de dégager de la place pour les gentilléens. Toutes les voies pouvant conduire à une amélioration sont explorées, en optimisant notamment l'utilisation des parkings en ouvrage, en éliminant les voitures « ventouses », en créant de nouvelles places et en facilitant l'accès aux commerces.

Le choix du stationnement payant est difficile, mais indispensable pour répondre aux objectifs. Il permettra une meilleure rotation, une meilleure utilisation des parkings en ouvrage, l'élimination des voitures « ventouses » en dissuadant les propriétaires (souvent non gentilléens) de laisser leurs véhicules dans cette situation et permettra de financer les contrôles.

Par ailleurs, il est important d'avoir à l'esprit que la proposition du stationnement payant est faite pour que le financement des contrôles ne pèse pas sur le budget de la commune, avec l'objectif d'arriver à terme à équilibrer les coûts par les recettes. Un contrôle fort est indispensable à la réussite d'un Plan Local de Stationnement. Cependant, il nécessite du personnel supplémentaire affecté à ce contrôle. Ainsi, dans un souci d'équité, le Plan Local de Stationnement permet que ce soit les automobilistes qui paient pour le stationnement et non l'ensemble des habitants (28% des foyers n'ont pas de véhicule) par le biais du budget communal.

En bref, le succès du Plan Local de Stationnement est conditionné par une action globale et un contrôle fort. La combinaison de l'ensemble créera une synergie, dégageant de la place pour les gentilléens.

Le stationnement sur voirie

Action 1 : Les aménagements

Objectifs ?

Optimiser le stationnement sur la voirie pour permettre de stationner plus de véhicules dans le même espace, c'est à dire augmenter la capacité du stationnement sur voirie à Gentilly, tout en assurant la sécurité de tous.

Régulariser des stationnements de fait non dangereux et compatibles avec les autres usages.

Qui ?

La commune travaille avec la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre et le Conseil Général du Val de Marne, car ce sont les collectivités qui disposent de la compétence de gestion de la voirie.

Comment ?

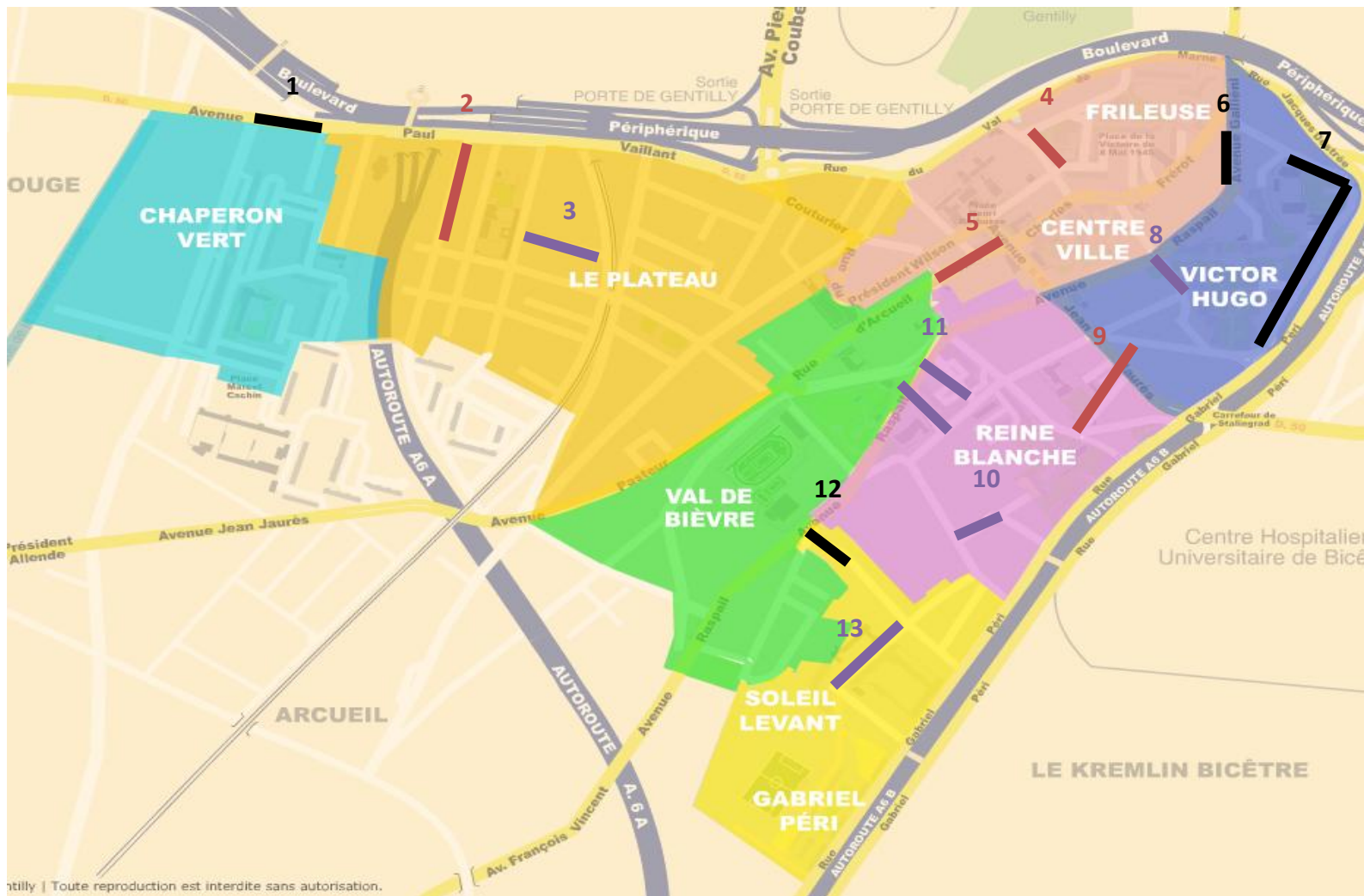
La réalisation d'aménagements de voirie, en ce qui concerne le stationnement, consiste à modifier la disposition des places afin d'en créer de nouvelles (stationnement en épi, à cheval sur le trottoir...). Par le biais de ces aménagements, nous pouvons donc créer des places dans les rues qui le permettent.


La mise en sens unique de certaines rues peut également permettre de sécuriser le stationnement et de régulariser des places dans certains cas.

Les projets à l'étude *(les numéros indiqués permettent de se repérer sur la carte)*


- Stationnement sur voirie avenue Paul Vaillant Couturier du droit de la rue Dedouvre au droit de la rue Lénine (1)
- Stationnement sur trottoir sur une partie de la rue Pierre Marcel (2)
- Mise en sens unique de la rue Gabrielle (3)
- Prolongation du stationnement en épi coté pair de la rue Albert Guilpin jusqu'à la rue Thiberville (4)
- Stationnement en épi rue Charles Frérot du droit de l'avenue Jean Jaurès à la rue d'Arcueil (5)
- Stationnement sur voirie avenue Gallieni du droit de l'allée des Tanneurs au droit de la rue de Verdun (6), rue Charles Calmus (7)
- Mise en sens unique de la rue de la Bièvre du droit de l'avenue Raspail au droit de la rue Victor Hugo (8)
- Stationnement à cheval sur le trottoir rue du Paroy (9)
- Mises en sens unique : de la rue Jean Louis du droit de la rue du Soleil Levant au droit de la rue Labourse (13), rue Pascal (10), Berthelot et Bathilde (11) avec une sécurisation des circulations sur chaussée et une légalisation des usages
- Stationnement à cheval sur le trottoir sur le bas de la rue Labourse (12)

Carte des projets d'aménagements à étudier



 Zones de projet

 Légalisation du stationnement sur voirie

 Mises en sens unique

Action 2 : Les aires réservées

GIG-GIC

Objectifs ?

Permettre aux personnes à mobilité réduite de pouvoir stationner dans tous les quartiers de la ville, en particulier près des commerces et des services municipaux.

Qui ?

Ces aires de stationnement sont réservées aux personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement (macaron GIG-GIC).

Comment ?

Réserver certaines places existantes à cet usage et réaliser un marquage au sol, après consultation de la Commission Communale d'Accessibilité.

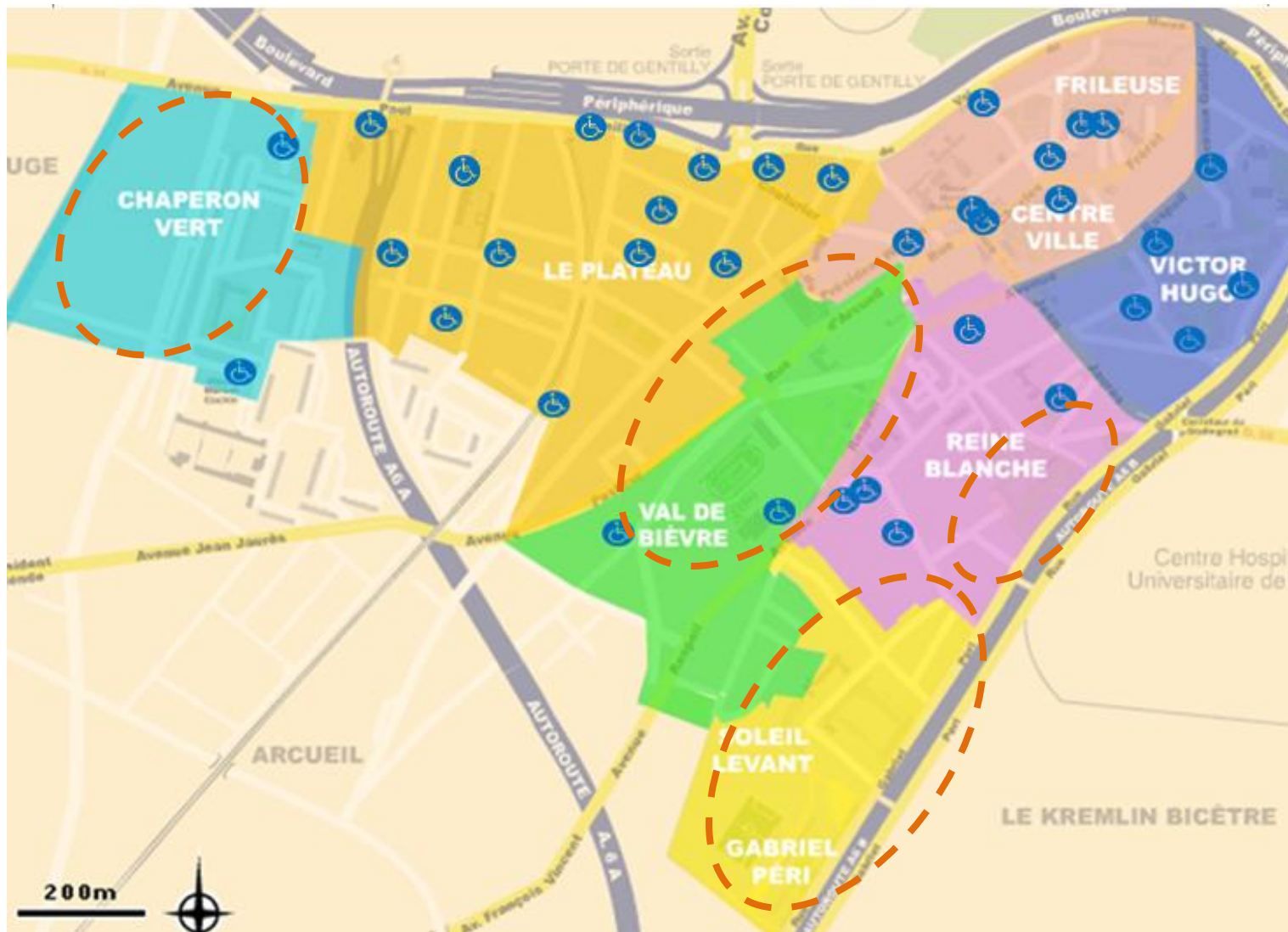
Existant

Actuellement, la ville ne dispose que de 33 aires réservées, soit 1% des places environ.

Le projet

D'ici à 2015, mettre en place un maillage cohérent d'environ 50 aires réservées (une aire GIG-GIC pour 50 places de stationnement « classiques » environ). Il s'agit de mettre en application la Charte Handicap signée par la commune en 2006, suite aux travaux de la Commission Communale d'Accessibilité et de se conformer au décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Carte des aires GIG-GIC



 Aires existantes



Zones à prioriser pour le développement des aires GIG-GIC

Livraison

Objectif

Réserver des aires de livraisons aux entreprises afin qu'elles puissent charger et décharger leur marchandise sans gêner la circulation.

Qui ?

Les entreprises et leurs fournisseurs peuvent les utiliser de 7h à 20 h sauf dimanches et jours fériés.

Les automobilistes sont autorisés à y stationner en dehors de ces plages horaires, c'est à dire du lundi au samedi de 20h à 7h, le dimanche et jours fériés.

Comment ?

Pour connaître les besoins des entreprises, deux enquêtes ont été menées, l'une en 2007 et l'autre en 2010. Ainsi, les petites et grandes entreprises ont été invitées à nous informer de leur situation.

Existant

En 2010, la ville disposait de 30 aires de livraisons. Cependant, au fil de du temps des entreprises se créent et d'autres partent, si bien que les besoins ne sont plus en adéquation avec l'offre existante.

Projet

Le but poursuivi est d'actualiser le maillage des aires de livraisons, afin qu'il soit cohérent avec les besoins des entreprises. Cela ne passe pas par une multiplication de celles-ci, mais par une meilleure disposition sur le territoire de la commune.

Carte des aires de livraison



Zones en projet

Action 3 : Le stationnement des deux-roues

Objectif

Permettre le stationnement des deux-roues dans les différents quartiers de la ville pour faciliter ce type de stationnement et améliorer les conditions de sécurité routière. En effet, les motocyclettes, cyclomoteurs et vélos mal garés peuvent créer des situations dangereuses sur la voie publique. Par ailleurs, le deuxième objectif poursuivi est celui d'une incitation à l'utilisation du vélo.

Qui ?

La Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre et le Conseil Général du Val de Marne réalisent les aires de stationnement pour les deux-roues.

Comment ?

Réserver certaines places de stationnement automobile existantes pour les deux-roues, en réalisant un marquage au sol et en installant un point de fixation permettant de lutter contre le vol.

Existant

Il existe déjà deux sites équipés de stationnement deux-roues motorisés dans la ville : au niveau de la poste et dans la rue Auguste Blanqui (près de la station RER B Gentilly). Gentilly dispose également de trois aires de stationnement vélos, une dans la rue Charles Frérot, une place du 8 mai 1945 et une au stade Maurice Bacquet.

De plus, on compte cinq aires de stationnement vélib' dans la ville.

Projet

Le rôle de la commune est d'apporter son expérience et sa connaissance du terrain, afin de créer un maillage cohérent entre les aires de stationnement deux-roues et les pistes cyclables réalisées par la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre et le Conseil Général du Val de Marne. Quatre aires de stationnement deux-roues sont en projet au niveau de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre. De plus, un projet plus global de pistes cyclables et de stationnement vélo est étudié par le Conseil Général du Val de Marne sur les routes départementales 127 A et B.

Carte du stationnement deux-roues



★ Stationnement 2 roues existant

★ Stationnement Vélib'

★ Stationnement 2 roues 2011

Action 4 : Le changement de réglementation

Les notions

Résident

Personne qui habite à Gentilly, ayant la possibilité d'obtenir une carte d'abonnement permettant de se stationner sur toute la ville à un tarif préférentiel, dans les zones payantes. Les commerçants disposant d'un bail commercial à Gentilly seront assimilés aux résidents.

Non résident

Visiteur

Automobiliste venant stationner de façon occasionnelle, généralement pour une courte durée afin de fréquenter les commerces, les services administratifs, ou pour d'autres besoins.

Pendulaire (ou migrant)

Automobiliste venant travailler (ou prendre les transports) à Gentilly, avec un stationnement de moyenne durée. Il tire son nom de son déplacement dans un sens le matin et dans l'autre le soir.

Possibilité de stationner avec un paiement horaire ou non selon les zones. Possibilité d'un abonnement à un tarif spécifique dans un parc à accès contrôlé (enclos).

Les zones de stationnement

Objectifs ?

Le scénario retenu comporte quatre zones de stationnement différentes, mises en place selon les fonctionnalités des rues (commerces par exemple), les difficultés et les particularités des quartiers.

Celles-ci sont cohérentes sur l'ensemble de la ville, dans le sens où elles permettent le stationnement des visiteurs près des commerces notamment dans le centre ville et le stationnement des résidents. La zone rouge (stationnement avec paiement horaire seulement, pas de stationnement à tarif préférentiel pour les résidents) se situe à proximité immédiate des commerces afin de permettre une rotation des véhicules. Les zones orange et verte, ouvertes au stationnement à tarif préférentiel pour les résidents et à la rotation, jouent un « rôle tampon » autour de la zone rouge. L'ensemble est conçu pour limiter les reports significatifs de véhicules (souhaitant éviter la zone rouge) sur la zone blanche (non payante). Les zones orange et verte permettent d'absorber le flot de véhicule autour du centre ville et de maîtriser les reports vers les autres quartiers.

La zone rouge est volontairement limitée (134 places), suffisante pour créer une rotation auprès des commerces et de faible ampleur pour favoriser les possibilités de stationnement des résidents. La zone orange, essentiellement autour du centre ville, vise à inciter à la rotation (2h maximum) tout en permettant le stationnement des résidents. La zone verte accueille une rotation de moyenne durée pour les visiteurs, en visant à laisser la place première aux résidents.

Qui ?

Tous les automobilistes sont concernés.

Comment ?

Les zones rouge, orange, et verte seront payantes du lundi au samedi de 9h à 19h. Le stationnement y sera gratuit le dimanche, les jours fériés et le mois d'août.

Les caractéristiques des différentes zones

Zone rouge (134 places)

Réservée au stationnement de courte durée :

- 2 heures maximum
- Tarif linéaire 2 €/heure limité à 2 heures
- Une modalité de stationnement gratuit d'une demie heure sera mise en place pour les résidents de la zone rouge

Zone orange (395 places)

Autorisée au stationnement mixte :

- Courte durée (2 heures maximum) pour les visiteurs
- Accessibles au stationnement de longue durée pour les résidents de la ville (10 € par mois, 100€ par an)
- Tarif linéaire pour les visiteurs 2 €/heure limité à 2 heures

Zone verte (1 466 places)

Autorisée au stationnement mixte :

- De moyenne durée (5 heures maximum) pour les migrants
- Accessibles au stationnement de longue durée pour les résidents de la ville (10€ par mois, 100€ par an)
- Tarif dégressif pour les migrants allant de 2 €/heure à 1 € de l'heure limité à 5 heures

Zone blanche (697 places gratuites) (*apparaissant en noir sur la carte*)

- Gratuit pour tous les automobilistes, mais contrôlée.

Cette zone comprend en particulier les quartiers Gabriel Péri et Chaperon Vert, actuellement en travaux lourds (couverture de l'autoroute A6B, Opération de Renouveau Urbain). En raison de ces évolutions et en perspective de la fin des travaux, des études et concertations complémentaires spécifiques devront s'amorcer afin de définir la réglementation la plus adaptée à terme pour le stationnement dans ces quartiers.

Carte des zones



Le paiement horaire

Les moyens de paiement du stationnement horaire seront étudiés pour permettre une utilisation facile par tous.

Les abonnements

- Pour les habitants : possibilité d'obtention d'un abonnement par foyer permettant de stationner dans les zones payantes sur l'ensemble de la ville (sauf zone rouge) à un tarif de 10 euros par mois, ou 100 euros par an. Un deuxième badge par foyer pourra être délivré à un tarif de 20 euros par mois, ou 200 euros par an. La demande s'effectuera aux services urbains de la mairie.
- Pour les abonnés non résidents, possibilité de stationner dans un parc à accès contrôlé (enclos de l'église), à un tarif de 45 euros par mois, ou 450 euros par an. La demande s'effectuera aux services urbains de la mairie (nombre de places limité).

Les parkings en enclos

Des parkings en enclos, c'est à dire fermés avec des barrières, seront disposés sur la place du 8 mai 1945 et sur le parking de l'église.

Horaires d'ouverture :

Le parking de l'église sera ouvert 24h/24 et sept jours sur sept. Ce parc sera ouvert en permanence aux abonnés non résidents.

En revanche, le parking de la place du 8 mai 1945 sera ouvert en fonction du marché qui se déroule le mercredi et le samedi, sans possibilité d'abonnement pour les non résidents. Il sera divisé en deux espaces, l'un interdit d'accès le mercredi et samedi de 6h à 16h (entrée rue A. Guilpin), et l'autre interdit d'accès du mardi 14h au mercredi 16h et du vendredi 14h au samedi 16h (entrée rue Frérot). Le reste du temps ce parking sera ouvert.

Fonctionnement :

L'accès s'effectuera par l'ouverture d'une barrière suite au paiement.

Lieux d'implantation et réglementation :

- Place du 8 mai 1945 : 96 places en zone orange
- Église : 52 places en zone verte

Le contrôle

Les contrôles sont assurés par les ASVP (Agent de Surveillance de la Voie Publique) du service de Sécurité et Qualité de Vie Urbaine de la ville (pour une information plus complète, voir l'action 12).

Le stationnement hors voirie

Action 5 : Le stationnement individuel (à la parcelle)

Objectifs ?

Il s'agit d'adapter globalement l'offre de stationnement dans les constructions et pour les actifs sur leur lieu de travail, de mettre en cohérence les normes de stationnement des villes membres de la communauté d'agglomération, de favoriser les transports collectifs, les modes doux, le covoiturage, et de favoriser la création de places de stationnement pour les vélos. Ainsi, les disponibilités en matière de stationnement sont suffisantes pour éviter les reports sur la voirie, mais restent dans une proportion raisonnable afin d'inciter à l'utilisation de modes transport alternatifs à la voiture.

Qui ?

La commune, au travers de son PLU, dont les dispositions en matière de stationnement sont issues du Plan Local de Déplacement de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre.

Comment ?

L'article 3 du règlement instaure des normes de stationnement opposables aux constructions et adaptées aux besoins. Celles-ci diffèrent selon le secteur dans lequel se trouve la construction. Un secteur (secteur 1) implique des normes contraignantes car il dispose d'une bonne accessibilité au réseau lourd de transports en commun, alors que l'autre (secteur 2), moins bien pourvu, implique des normes plus souples.

Ces normes ont été instaurées en fonction de la superficie, de l'accessibilité en transports en commun, du type des constructions et de leurs destinations.

La réglementation

Pour l'ensemble des dispositions, se référer à l'article 3 des règles de zones du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Action 6 : Permettre le stationnement public en ouvrage

Le parking Val de Marne (entrée rue Albert Guilpin)



Les objectifs ?

Ouvrir ce parking aux personnes souhaitant se rendre au centre ville pour accéder aux services publics et aux commerces, en particulier les jours de marché. Cela permettra de libérer des places sur la voirie et de pallier à la neutralisation du stationnement sur la place du 8 mai 1945 lors des jours de marché.

Quoi ?

Appartenant à l'OPALY (Office Public de l'habitat Arcueil Gentilly), le parking en sous-sol se situe au 17-19 rue du Val de Marne. Le niveau disponible comporte 40 places (dont une réservée aux Personnes à Mobilité Réduite).

Comment ?

L'ouverture est prévue pour le premier trimestre 2011, il sera ouvert de 8h à 23h du lundi au samedi.

Avant l'entrée en vigueur de la réglementation, il sera gratuit et réglementé par disque (limité à 5h). Lors du changement de réglementation, il sera inclus dans le périmètre du stationnement payant et ne fera pas l'objet d'un tarif spécifique pour les résidents.

Action 7 : Améliorer le stationnement dans les immeubles collectif

Les objectifs ?

Certains parkings de bailleurs sont sous utilisés. Le but est d'augmenter les taux d'utilisation en incitant les habitants de l'immeuble à les utiliser pleinement. S'il reste de la place, il convient de favoriser l'accès aux résidents du quartier (non résidents de l'immeuble) après accord du bailleur, afin de dégager des places sur la voirie. S'il reste encore des places libres dans ces parkings, il pourrait être étudié la possibilité d'un accès à tous les résidents de Gentilly et aux pendulaires. Ainsi, les commerçants pourraient par exemple trouver des possibilités de stationnement réservé dans des parkings en ouvrage.

Qui ?

Cette action concerne :

- Les bailleurs
- Les locataires de logements collectifs
- La commune
- Les commerçants et certains visiteurs

Comment ?

Par le biais de discussions entre la ville et les bailleurs, parvenir à une meilleure harmonisation et à une modération des tarifs ainsi qu'à une amélioration des conditions de sécurité, avec un objectif d'éventuels accès aux personnes « extérieures » chaque fois que cela est possible.

Le parking « Ecran » (rue Charles Calmus)



Les objectifs ?

Rouvrir ce parking prioritairement aux résidents de Paris Habitat-OPH pour libérer des places sur la voirie. S'il reste des disponibilités, l'ouvrir à des résidents du quartier Victor Hugo, et s'il en reste encore à tous les gentilléens et aux pendulaires des entreprises du quartier.

Quoi ?

Appartenant à Paris Habitat-OPH et géré par celui-ci, le parking écran se situe dans le quartier Victor Hugo le long de l'autoroute A6b. Sur six niveaux, il permet d'accueillir 400 véhicules. Actuellement, seul le rez-de-chaussée est ouvert aux habitants de Paris Habitat, les autres niveaux ne sont pas en état de fonctionner.

Comment ?

La réhabilitation est en cours avec le ravalement de façade et le lancement des marchés pour la réhabilitation des trois premiers niveaux.

Les outils de l'amélioration

Action 8 : Changer les habitudes

Les objectifs (en lien avec le Plan Local de Déplacement (PLD) de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre (CAVB)) ?

Le Plan de Déplacement Urbain de l'Île de France (PDUIF) pose des objectifs de développement des transports en commun, parallèlement à une limitation de l'usage de la voiture. Le but est de créer un report de l'usage de la voiture vers des modes alternatifs, soit vers les transports en commun, soit vers des modes doux (non polluants : marche à pied, vélo...), afin de réduire les nuisances de l'automobile.

Le Plan Local de Déplacement (PLD) de la CAVB découle directement de ces objectifs, se traduisant pour les villes membres par des actions concrètes. Celles-ci portent sur quatre axes, à savoir « circuler plus en bus et en navette », « stationner mieux », « aller à pied et en vélo », « changer les habitudes ».

Ainsi nous avons vu, par exemple, se développer une navette (Valouette), des bandes et stationnement cyclables, un guide des déplacements... Ces actions seront poursuivies, accompagnées de campagnes de communication.

Le Plan Local de Stationnement de Gentilly, nécessaire pour les gentilliens, fait le lien avec le PLD de la CAVB et s'inscrit dans ses objectifs.

La situation ?

Gentilly est une ville disposant de transports en commun relativement nombreux, même si des améliorations fortes sont indispensables (voir ci – après), avec une situation géographique favorable, à un carrefour au sud de Paris. La situation actuelle est celle d'une relative facilité pour rejoindre la capitale. En effet la ligne de RER B, réseau lourd, joue un rôle structurant, grâce à sa grande capacité. En complément, nous trouvons les lignes de bus qui permettent de rejoindre la porte d'Orléans (125, permettant de plus de faire la correspondance avec la station RER de Gentilly), la porte d'Italie (184, 57, 186) et la gare de Lyon (57). À l'intérieur de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvres (CAVB), les déplacements ont également été facilités avec le prolongement de la ligne de bus 184 jusqu'à Fresnes.

De plus la Valouette mise en place en 2007, navette gratuite, permet d'effectuer des trajets à l'intérieur de Gentilly (V5).

Qui ?

Les automobilistes sont incités à changer leur façon de se déplacer par différents acteurs publics, à savoir la commune, la communauté d'agglomération et la région.

Comment ?

En matière de déplacements, le changement des habitudes est un processus long, impulsé par une communication éclairante ainsi qu'une amélioration des transports en commun.

En premier lieu, la communication permet d'inciter à l'utilisation des transports en commun. En effet, les personnes qui souhaitent se déplacer ne sont pas toujours informées quant aux possibilités de transports qui s'offrent à elles. À cet effet, la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre a créé un guide des déplacements en 2008.

Cependant, un changement des pratiques de déplacements nécessite également que les transports en commun soient performants.

Dès lors, l'amélioration de la qualité des lignes existantes est indispensable. Le RER B et les bus doivent être plus réguliers et plus fréquents. C'est pourquoi la commune adhère à l'association des villes du RER B sud, qui vise à améliorer le fonctionnement de cette ligne.

Néanmoins, pour constituer une alternative crédible à la voiture, le réseau doit être suffisamment développé pour constituer une réelle alternative à la voiture. Or les trajets vers la banlieue sont très difficiles car le maillage y est peu développé. En effet, les lignes de petite et grande couronne convergent vers Paris, nécessitent souvent une correspondance dans la capitale, ce qui allonge d'autant plus les trajets.

Pour pallier aux difficultés de cette conception radiale du réseau, l'État et la région Ile de France ont respectivement pour projet d'améliorer le réseau de transports en commun, avec le Grand Paris et Arc express. Ces transports publics en rocade permettraient de réaliser plus facilement des trajets de banlieue à banlieue. De plus, le prolongement de la ligne 14 constitue également l'une des voies de l'amélioration de l'accès aux transports en commun pour les gentilléens en désenclavant les quartiers situés à l'est de la ville (Victor-Hugo, Frileuse, Reine Blanche et Gabriel Péri), qui se trouvent relativement éloignés de la gare RER.

Carte du réseau de transports en commun de Gentilly



Action 9 : Création d'un observatoire du stationnement

Objectif ?

La mise en place d'un projet tel que le Plan Local de Stationnement requiert un suivi. En effet, la mise en place concrète peut être sujette, au fil du temps, à des dysfonctionnements qu'il convient de corriger. Le but est d'obtenir un système qui permet de réaliser les objectifs poursuivis. Une structure sera chargée de faire des contrôles et bilans réguliers, afin d'assurer la réussite du PLS.

Qui ?

Cette structure portant le nom d'Observatoire du stationnement, sera animée par le Service de Sécurité et Qualité de Vie Urbaine. Il sera chargé de le faire fonctionner, sous l'impulsion du maire adjoint en charge du stationnement. Cette entité travaillera également en étroite collaboration avec les autres services municipaux (Environnement, Urbanisme, Propreté Urbaine et Manutention, Espaces Verts,...).

L'observatoire du stationnement, organe de l'administration, aura également pour partenaire les représentants des usagers, à savoir les conseils de quartiers, les associations et toute instance ad hoc.

Comment ?

L'observatoire aura à sa disposition un certain nombre d'outils de mesure quantitatifs, empruntés au Service de Sécurité et Qualité de Vie Urbaine, comme par exemple le nombre de procès verbaux distribués, de voitures « ventouse », le taux de respect de la réglementation, ou les données issues des horodateurs. Les conseils de quartiers et associations pourront également faire remonter des informations et leur avis quant à l'amélioration du stationnement.

Action 10 : Création d'un « guide communal » du stationnement

Objectif ?

Cette action consiste à aider les habitants à appréhender le fonctionnement quotidien du Plan Local de Stationnement. Elle s'inscrit dans une logique d'information et d'éclaircissement pour les gentilléens qui perdurera avec la création régulière de ce type de document. En effet, la mise en place d'une nouvelle réglementation nécessite un changement des habitudes pour s'adapter à des modalités parfois complexes.

Qui ?

Le « guide communal » du stationnement sera réalisé par les services municipaux lors de la mise en place du Plan Local de Stationnement. Des mises à jour seront susceptibles d'être créées en fonction des évolutions, modifications et nouveautés pouvant survenir.

Il se destine tout particulièrement aux gentilléens mais également aux pendulaires et visiteurs stationnant dans la ville.

Comment ?

Il portera sur les aspects pratiques du Plan Local de Stationnement, en précisant le fonctionnement des zones, des cartes d'abonnement, des parkings (souterrain et en enclos), et des aires deux roues, vélo, GIG-GIC et livraison.

Action 11 : Plan de Déplacement Entreprise (PDE)/ Plan de Déplacement de l'Administration (PDA)

Objectifs ?

La mise en place de PDE et PDA consiste à optimiser les pratiques de déplacements au sein des entreprises et des administrations, et favorise les modes de déplacements alternatifs à la voiture. Les trajets domicile/travail et professionnels (collaborateurs, clients, partenaires) sont concernés.

Ce type de projet à but environnemental, encouragé par les autorités publiques, comporte de nombreux avantages pour les employés, employeurs et la collectivité.

En effet, il permet de réaliser des économies, que ce soit pour les employés ou l'employeur, des gains de temps avec des trajets mieux pensés, ainsi qu'une réduction des pollutions (atmosphérique, bruit...) grâce à une moindre utilisation de l'automobile.

Qui ?

L'initiative d'un PDE incombe aux entreprises. Elles peuvent le réaliser soit en interne, soit avec l'aide de consultants.

De plus, les entreprises peuvent bénéficier de soutiens auprès de la Délégation Régionale Ile de France de l'ADEME, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Val de Marne et de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre (CAVB).

Pour sa part, la commune de Gentilly s'inscrit dans cette démarche avec un Plan de Déplacement de l'Administration en cours de réflexion.

Comment ?

Les Plans de Déplacements nécessitent plusieurs étapes, avec dans un premier temps une évaluation de l'intérêt que portent les différents partenaires quant au projet, un bilan de l'existant, la mise en œuvre, puis une évaluation des actions mises en places. Ces dernières peuvent se traduire par exemple avec la promotion du vélo, l'amélioration des accès aux bâtiments, l'incitation à l'utilisation des transports publics, l'aménagement des horaires de travail, l'accompagnement et l'incitation à habiter près du lieu de travail, la mise en place d'un service d'auto-partage et l'incitation au covoiturage.

Action 12 : Contrôle du stationnement, présence sur la voie publique et qualité de vie urbaine

Objectifs ?

Améliorer la sécurité et la qualité de vie des gentilliens via la constatation des infractions aux règles du vivre-ensemble mais aussi via la présence, la veille et la médiation dans les espaces publics.

Cela passe en particulier par le contrôle du stationnement. La qualité des contrôles joue un rôle essentiel dans le Plan Local de Stationnement, et constitue une condition *sine qua non* de sa réussite. Il repose sur une présence régulière dans tous les quartiers et doit être fort, dissuasif et efficace. Cette forte présence sur la voie publique permettra de contrôler le paiement du stationnement, la présence de voitures abandonnées et le respect du code de la route dans tous les quartiers de la ville.

Qui ?

Assermentés en tant qu'agents de surveillance de la voie publique (ASVP), les nouveaux agents de proximité du Service Sécurité et Qualité de Vie Urbaine (SQVU) de Gentilly auront pour mission de:

- Constaté les infractions aux règles relatives à l'arrêt ou au stationnement sur les voies publiques, à la propreté des espaces publics, à la lutte contre le bruit
- Participer aux actions de prévention par une présence et une veille dans les espaces publics
- Assurer une médiation en régulant les conflits par le dialogue et en animant l'interface entre la population et les institutions

Comment ?

Actuellement, le Service Sécurité et Qualité de Vie Urbaine est composé d'un chef de service, d'un agent administratif, d'un chef d'équipe et de trois agents de terrain. Un poste d'agent de terrain reste à pourvoir pour que l'équipe soit au complet.

Étant donné les nombreuses missions qui lui sont confiées, le service n'est pas en mesure de réaliser des contrôles efficaces et réguliers du stationnement sur l'ensemble de la ville (avec 5 agents). La surveillance active d'environ 2700 places (au total à Gentilly) nécessite l'arrivée de 10 agents supplémentaires, ce qui ferait un total de 15 agents.

Les diverses missions des agents de proximité seront effectuées simultanément grâce à un roulement des agents de proximité répartis en groupes. La gestion des personnels s'effectuera de façon à éviter la monotonie des tâches et à assurer l'évolution professionnelle des agents.

Action 13 : Création d'un Plan de Circulation

Objectifs ?

Le stationnement constitue l'une des composantes de la circulation. Dès lors, stationnement et circulation interagissent l'un sur l'autre, une action sur l'un nécessitant et ayant des répercussions sur l'autre. Puisque des actions sont portées sur le stationnement, il est nécessaire de revoir le Plan de Circulation. Celui-ci vise à faciliter les circulations. Étudié dans une vision globale, il permet de mettre en cohérence les circulations afin de parvenir à un fonctionnement optimum de celles-ci. Dès lors, se dégage deux grands objectifs : améliorer les conditions de sécurité liées aux circulations et faciliter les déplacements. Indispensable, le premier répond à une volonté de pacifier les voies publiques pour éviter les accidents et permettre à tous de cohabiter. Nécessaire, le second garantit l'amélioration de la vie quotidienne des habitants et le développement économique de Gentilly.

Qui ?

Ce plan sera réalisé par les services municipaux en concertation avec les habitants. Tous les types de déplacements sont concernés car les uns interagissent avec les autres. Ainsi, les piétons, conducteurs de deux roues, automobilistes, usagers des transports en commun, gentilléens et non gentilléens seront pris en compte dans l'élaboration de ce Plan de Circulation.

Comment ?

Un diagnostic sera réalisé, prenant en compte les particularités de chaque type et lieu de circulation. En effet, celles-ci seront analysées à l'échelle du quartier, de la ville et de l'agglomération.

Une concertation des riverains permettra de mettre au jour un certain nombre d'informations, propositions et souhaits quant aux circulations.

Des actions concrètes permettront d'atteindre les objectifs fixés, pouvant se traduire par des changements de sens de circulation, de nouveaux aménagements de voirie, un meilleur jalonnement et la mise en place de mobilier urbain.

La mise en place

Coût prévisionnel des actions

Aménagements

Partenaires

- La compétence de la gestion des voiries communales a été transférée à la CAVB. Sur proposition de la ville, la communauté d'agglomération fait réaliser une étude qui lui permet de décider de la faisabilité technique du traçage d'une place de stationnement.
- Les routes départementales sont gérées par le Conseil Général du Val de Marne. Le traçage d'une place de stationnement nécessite son autorisation et celui de la CAVB car c'est cette dernière qui le finance également (sauf en cas de réfection complète de la voirie, où le Conseil Général prend en charge le coût du traçage).

Coût d'une aire de stationnement

La réalisation de places de stationnement a un coût non négligeable. En effet, le marquage au sol nécessite de la peinture, du matériel et de la main d'œuvre. Au total, une aire réservée coûte environ 1000 euros et une place de stationnement classique environ 600 euros.

Stationnement payant *(estimations du bureau d'études)*

Investissement :

- Stationnement sur voirie : 1 148 735 euros HT
- Parkings en enclos : 354 315 euros HT

Charges (par an)

- Charges d'amortissements : 190 993 euros HT
- Charges financières : 166 994 euros HT

Charges d'exploitation courante (par an)

- Maintenance et entretien : 150 987 euros TTC
- Salaire et charges pour 10 agents supplémentaires : 287 000 euros

Échéancier prévisionnel des actions

I. Actions pour lesquelles une calendarisation est possible

		Le stationnement sur voirie				
		2011	2012	2013	2014	2015
Action 1	Les aménagements	Réalisation progressive et continue				
Action 2	GIG	4	4	4	4	4
	Livraison	Réorganisation des places				
Action 3	Le stationnement des deux roues	Réalisation progressive et continue				
Action 4	Effectifs actuels du SQVU	Recrutement	Effectif initial au complet			

		Le stationnement hors voirie				
		2011	2012	2013	2014	2015
Action 5	Le stationnement individuel (à la parcelle)	déjà réalisé : fonctionnement quotidien				
Action 6	Le stationnement public en ouvrage	Ouverture et accès gratuit		Intégration dans la nouvelle réglementation (à son démarrage)		
Action 7	Le stationnement collectif	Travail régulier avec les bailleurs				
	Réhabilitation parking écran	Travaux et ouverture		Fonctionnement de croisière des trois premiers niveaux		

		Les outils de l'amélioration				
		2011	2012	2013	2014	2015
Action 8	changer les habitudes	Changement progressif des habitudes				
Action 11	PDE/PDA	Travaux sur le PDA et incitation au PDE				
Action 13	Réalisation d'un Plan de Circulation	Études et concertation		Mise en place et nouveau fonctionnement		

II. Actions pour lesquelles la calendarisation doit faire l'objet d'études complémentaires

		2011	n	n + 1	n + 2	n + 3
Action 4	Le changement de réglementation	Études	Recrutement de prestataires	Mise en application	Fonctionnement de croisière	
	Les zones et stationnement payant	Études	Recrutement de prestataires	Mise en application	Fonctionnement de croisière	
Action 9	observatoire du stationnement			Création	Fonctionnement de croisière	
Action 10	« guide communal » du stationnement			Création	Mises à jour	
Action 12	Contrôle du stationnement, présence sur la voie publique et qualité de vie urbaine		Arrivée progressive de 10 agents		Fonctionnement de croisière	

Lecture du tableau :

L'année « n » représente l'année de démarrage de la mise en place de la nouvelle réglementation.

- Action 1 : des aménagements de voirie seront réalisés tous les ans pour gagner des places et améliorer la sécurité

- Action 2 : quatre aires GIG-GIC seront créées chaque année jusqu'en 2015, afin d'arriver à un maillage cohérent et équilibré sur la ville, correspondant à 2% du nombre total de places de stationnement. Deux places livraison ont été créées en 2010, puis une réorganisation des places se fera en 2011/2012

- Action 3 : des aménagements permettant d'augmenter les stationnements pour les deux roues seront réalisés tous les ans jusqu'en 2015

- Action 4 : la mise en place de la nouvelle réglementation dépend de la réalisation effective des actions 6 et 7 (ouverture du parking VDM et réhabilitation du parking écran) qui sont un préalable. Elle dépend aussi d'études concernant la capacité et le délai pour la commune à se doter de 10 agents affectés au contrôle du stationnement. L'année 2011 sera consacrée à cette planification des ressources humaines. Le cadre financier est de ne pas impacter les impôts locaux et d'arriver à terme à ce que le financement par les usagers aboutisse à équilibrer les coûts. Dans le même temps (2011), le choix du mode de gestion comme la préparation des cahiers des charges pour les recrutements de prestataires et fournisseurs pourront être effectués. Après décision au plus tard fin 2011 sur l'année de démarrage, l'année « n » sera celle du recrutement de prestataires / fournisseurs et du démarrage des recrutements affectés au contrôle dans le cadre de la nouvelle réglementation

- Action 5 : le stationnement individuel à la parcelle est réglementé dans le PLU. Les règles sont opposables aux constructions depuis l'adoption du PLU

- Action 6 : le parking Val de Marne sera ouvert au public début 2011. Il sera gratuit et réglementé par disque (limité à 5h). Lors du changement de réglementation, il sera inclus dans le périmètre du stationnement payant et ne fera pas l'objet d'un tarif spécifique pour les résidents

- Action 7 : un travail régulier avec les bailleurs sera effectué afin d'améliorer le stationnement privé en ouvrage. La première phase des travaux de réhabilitation du parking écran se poursuivront jusqu'en 2012. Il sera ouvert en 2012 pour atteindre un fonctionnement des trois premiers niveaux
- Action 8 : le changement des habitudes est un processus long qui s'effectue au fil du temps
- Action 9 : l'observatoire du stationnement sera créé au moment de la mise en place du stationnement payant, puis fonctionnera en permanence les années suivantes
- Action 10 : un « guide » du stationnement et des déplacements sera créé en « n + 1 », au moment de la mise en place du stationnement payant, puis sera mis à jour les années suivantes en fonction des évolutions
- Action 11 : la mise en place de PDE et PDA s'inscrit dans un processus long qui peut s'échelonner sur plusieurs années et commencer au moment où les nécessités et besoins se font ressentir
- Action 12 : en 2011, un recrutement permettra d'atteindre le nombre de postes initialement prévus pour le fonctionnement du service Sécurité et Qualité de Vie Urbaine. En « n » et « n + 1 », l'arrivée de 10 agents supplémentaires permettra d'atteindre la taille nécessaire au contrôle de la voirie. Les années suivantes, le service sera en fonctionnement de croisière et capable d'assurer toutes ses missions
- Action 13 : les études et la concertation du Plan de Circulation commenceront en 2011 et se termineront en 2012, pour fonctionner et être mis progressivement en place les années suivantes

Sigles

ASVP : Agent de Surveillance de la Voie Publique

CAVB : Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre

PDA : Plan de Déplacement de l'Administration

PDE : Plan de Déplacement Entreprise

PLD : Plan Local des Déplacements

PLS : Plan Local de Stationnement

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RD : Route Départementale

SQVU : service Sécurité et Qualité de Vie Urbaine

VDM : parking Val de Marne

Annexe : Le rapport de diagnostic de l'étude du Plan Local de Stationnement

Le rapport de diagnostic de l'étude du Plan Local de Stationnement.