



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

VILLE DE PARIS

Les parcs de stationnement souterrains de la Ville de Paris : une attractivité à renforcer

Exercices 2015 et suivants

Observations
délibérées le 15 avril 2022

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	5
RECOMMANDATIONS DE REGULARITE ET DE PERFORMANCE.....	8
PROCÉDURE.....	9
1 L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS PARIS EST ABONDANTE ET DIVERSIFIEE.....	10
1.1 Paris dispose de plus de 810 000 emplacements pour le stationnement des résidents et des visiteurs.....	10
1.1.1 La majorité des places de stationnement dans les immeubles d'habitation	10
1.1.2 Seulement un quart des places de stationnement en surface et dans les parkings souterrains de la Ville	11
1.2 La Ville de Paris est propriétaire de 125 parcs de stationnement en ouvrage	11
1.2.1 L'exploitation des parcs de stationnement de la Ville confiée à des délégataires.....	11
1.2.2 Les caractéristiques de l'offre dans les parcs en ouvrage de la Ville	13
1.2.3 La restructuration progressive de l'offre de stationnement dans les parcs	15
2 UNE OFFRE DE STATIONNEMENT QUE LA VILLE ENTEND RÉDUIRE POUR DIVERSIFIER LES USAGES SUR L'ESPACE PUBLIC	16
2.1 La Ville a adapté ses documents de planification pour diminuer la place de la voiture en ville et contraindre les possibilités de stationnement en surface	16
2.1.1 Le Plan de déplacement parisien (PDP)	17
2.1.2 Le plan local d'urbanisme (PLU) 18	
2.1.3 Le plan climat-air-énergie de 2018.....	18
2.2 Des réformes successives de la tarification pour libérer l'espace public et promouvoir des formes de mobilité respectueuses de l'environnement	19
2.2.1 La réforme de 2014 a réorganisé le stationnement dans Paris	19
2.2.2 La réforme du stationnement introduite par la loi MAPTAM a conduit la Ville à réviser en profondeur le régime de stationnement et sa tarification.....	21
2.2.3 La réforme de 2021 a augmenté les tarifs horaires et mis fin à la gratuité du stationnement des deux-roues motorisés	22
2.3 La motorisation à Paris est plus de deux fois inférieure à celle de la région Île-de-France	24
2.3.1 La baisse continue de la motorisation des ménages à Paris	24
2.3.2 Les perspectives d'évolution de la motorisation des ménages	25
2.4 Le transfert d'une partie du stationnement de surface dans les parcs souterrains facilité par l'offre de stationnement globalement excédentaire	26
2.4.1 Une étude de l'atelier parisien d'urbanisme évaluée à 150 000 le nombre de places excédentaires à Paris	26
2.4.2 L'absence d'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement à Paris	26
2.4.3 La baisse de fréquentation des parcs s'explique pour partie par le manque de cohérence entre la tarification sur l'espace public et dans les parcs.....	29

2.4.4	La faible efficacité de la stratégie de la Ville pour inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans les parcs	33
-------	--	----

3 LA SITUATION FINANCIÈRE DEGRADÉE DES PARCS SOUTERRAINS..... 37

3.1	Le chiffre d'affaires et le résultat cumulés des parcs de stationnement diminuent chaque année parallèlement à la baisse de la fréquentation	37
3.1.1	Le chiffre d'affaires des parcs souterrains dépend des conditions de stationnement des véhicules en surface	37
3.1.2	Des chiffres d'affaires d'une très grande diversité selon les parcs.....	37
3.2	Le résultat cumulé des parcs s'est contracté de plus de 45 % en cinq ans	38
3.2.1	La baisse du chiffre d'affaires des DSP n'est qu'imparfaitement compensée par la contraction des charges d'exploitation	39
3.2.2	Une redevance souvent élevée par rapport au chiffre d'affaires des parcs	41
3.2.3	Les comptes de résultat sont très éloignés des comptes prévisionnels.....	45
3.3	La Ville a conclu avec ses délégataires des avenants limitant les effets de la crise sanitaire sur les comptes de résultat des parcs.....	49
3.4	Des investissements de mise à niveau des parcs et d'adaptation aux nouvelles mobilités	51
3.5	La Ville et ses délégataires peinent à diversifier les activités dans les parcs	53
3.5.1	Le développement dans les parcs d'activités directement liées à l'automobile	53
3.5.2	L'expérimentation des espaces de logistique urbaine dans les parcs de stationnement	53

4 DES INSUFFISANCES DE PILOTAGE ET DE CONTRÔLE DES DÉLÉGATAIRES 56

4.1	Le service des déplacements gère toute la chaîne du stationnement	56
4.2	Les difficultés de la Ville à évaluer la fiabilité des offres financières des candidats lors du renouvellement des DSP.....	57
4.2.1	Les critères de jugement des offres	57
4.2.2	L'appréciation par la Ville de la qualité des offres lors du renouvellement de la DSP du parc ANVERS	57
4.3	Le suivi insuffisant de l'exécution des contrats.....	64
4.3.1	Des rapports d'activité insuffisants qui ne permettent pas d'apprécier la situation financière et la qualité globale du service	64
4.3.2	La qualité de service dans les parcs est globalement satisfaisante	64
4.3.3	Le manque de concertation et de communication entre la Ville et ses délégataires	65

ANNEXES..... 66

SYNTHÈSE

La chambre régionale des comptes d'Île-de-France a contrôlé la gestion du stationnement souterrain de la Ville de Paris.

L'offre de stationnement dans Paris est abondante et diversifiée

En 2019, le territoire parisien était équipé de 812 000 places pour le stationnement des véhicules motorisés. Les trois quarts de ces places étaient implantés dans les immeubles privés d'habitation et de bureaux et les centres commerciaux. Un quart relevait du domaine public de la Ville de Paris, soit 64 000 places dans les parcs souterrains (8 %) et 134 000 places payantes en surface (17 %).

En outre, il existe en surface des places gratuites pour des catégories spécifiques d'usages (vélos, trottinettes, taxis, PMR, livraison, stations de recharge électrique, stationnement dans les bois, etc.). Leur nombre (138 000 en 2019) a été fortement augmenté (+ 87 % en dix ans) à la différence des places pour les voitures.

La Ville de Paris est propriétaire de 125 parcs de stationnement souterrains dont elle a délégué l'exploitation à des entreprises privées. Aujourd'hui, les délégations de service public de ces parcs de stationnement sont exercées en majorité par la société INDIGO (55 %) et la SAEMES (37 %).

Afin de faire baisser la pollution atmosphérique et de libérer une partie de l'espace public en surface pour favoriser le développement de formes de mobilité plus respectueuses de l'environnement, la Ville de Paris a pris la décision d'inciter les usagers, parisiens et visiteurs, à privilégier le stationnement dans les parcs souterrains.

La faible fréquentation des parcs souterrains s'explique en premier lieu par le fait que peu de Parisiens possèdent une voiture

Depuis une douzaine d'années, la fréquentation des parcs de stationnement n'a cessé de baisser. Le taux d'occupation des places dédiées au stationnement horaire est passé de 56 % en 2014 à 42 % en 2019 et celui des places réservées aux abonnés de 64 % en 2014 à 59 % en 2019. Aujourd'hui, de nombreux parcs ne sont jamais saturés.

Cette situation s'explique par la baisse continue du taux de motorisation des ménages parisiens (40 % en 2015). Selon l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), ce taux devrait poursuivre sa baisse pour atteindre 32 % en 2025. Dans une enquête sur l'équipement des ménages, l'INSEE a confirmé le recul du taux de motorisation en l'estimant à 33,6 % en 2018, ce qui laisse à penser que le niveau atteint en 2025 sera encore inférieur à celui prévu par l'Apur.

D'ores et déjà, le taux de motorisation des ménages atteint en 2015 pouvait permettre de supprimer 83 000 places de stationnement en surface. Aussi, constatant que les déplacements en automobile ne représentaient que 13 % de l'ensemble des trajets dans Paris alors que la voiture occupait 50 % de l'espace public en surface, la Ville a décidé de supprimer 60 000 à 70 000 places en surface d'ici à la fin de la mandature (2026). Ces suppressions de places accompagneront la baisse accélérée du parc automobile des ménages parisiens mais ne seront pas suffisantes pour contraindre significativement les possibilités de stationnement en surface et inciter les automobilistes à recourir davantage aux parcs souterrains de la Ville.

La faible fréquentation des parcs souterrains s'explique en second lieu par leurs tarifs beaucoup plus élevés que ceux pratiqués en surface

Ce n'est qu'à partir du 1^{er} juillet 2021 que la Ville a pris la décision d'augmenter les tarifs horaires de stationnement en surface pour les rendre plus chers que dans les parkings souterrains. Ainsi, pour les « visiteurs », dont le tarif du stationnement sur la voirie a été fortement augmenté, le stationnement dans les parcs souterrains est devenu plus attractif.

Cependant, la Ville n'est pas allée jusqu'au bout de cette démarche : les tarifs de stationnement des résidents en surface (42,75 €/mois) restent bien inférieurs à ceux pratiqués dans les parcs souterrains. Plutôt que d'augmenter les tarifs sur la voirie, la Ville de Paris demande à ses concessionnaires, lors du renouvellement des contrats d'exploitation de parcs souterrains, de proposer aux abonnés résidents des tarifs très attractifs pour les convaincre d'abandonner le stationnement de surface au profit de celui en ouvrage. Mais le coût d'exploitation d'une place dans parc en ouvrage étant bien supérieur à celui d'une place sur la voirie, faute d'augmenter les tarifs en surface, les différences tarifaires perdureront.

Aussi, la volonté de la Ville d'inciter les ménages parisiens à garer leur véhicule en souterrain pour libérer l'espace public en surface risque d'être limitée dans ses effets du fait du maintien d'un important écart tarifaire.

En conséquence, la situation financière des parcs de stationnement est préoccupante

La situation financière des parcs de la Ville de Paris ne cesse de se dégrader depuis plusieurs années. Le chiffre d'affaires des parcs a baissé globalement de plus de 9 % de 2014 à 2019. Dans le même temps, les parcs connaissent une hausse significative de leurs charges d'exploitation, particulièrement de leurs frais de structure et des redevances versées à la Ville de Paris. En conséquence, le résultat net global des parcs s'est contracté de plus de 45 % de 2014 à 2019. Ainsi, 54 des 125 parcs de la Ville affichaient un résultat déficitaire en 2019.

Les exploitants des parcs imputent dans les comptes des parcs des frais de structure parfois élevés

Les frais de structure imputés sur les comptes de résultat des parcs correspondent normalement aux charges de siège de l'exploitant (location du siège, gestion des ressources humaines, affaires financières, affaires juridiques, etc.).

Ils peuvent varier dans de fortes proportions à l'occasion d'un renouvellement de contrat associé à un changement de délégataire sans que le chiffre d'affaires du parc et les charges d'exploitation évoluent notablement. Tel est le cas, par exemple, de la DSP du parc Malesherbes-Anjou, renouvelée en 2018, dont les charges de siège imputées par le nouveau délégataire sur le compte de résultat du parc ont baissé de 66 % par rapport à celles imputées précédemment.

L'examen des comptes d'une cinquantaine de parcs a montré que, pour une douzaine d'entre eux, le poids de ces charges était supérieur à 12 % et atteignait parfois 35 % du chiffre d'affaires. Faute d'un encadrement de ces charges dans les contrats, les exploitants peuvent maintenir à l'identique leurs structures en cas de perte de contrats en augmentant les frais imputés à chaque parc.

La Ville de Paris demande aux exploitants des niveaux de redevances qui ne sont pas toujours en rapport avec le chiffre d'affaires dégagé par les parcs

Pendant longtemps, la redevance versée par les délégataires à la Ville était d'un montant symbolique et assez éloigné des avantages réels tirés de l'exploitation des parcs dont la Ville était propriétaire. Les délégataires d'une cinquantaine de parcs paient encore aujourd'hui une redevance inférieure à 5 % du chiffre d'affaires réalisé.

Au contraire, les contrats renouvelés depuis le début des années 2010 prévoient une redevance substantielle. Ce mouvement de hausse s'est renforcée durant les cinq dernières années. La Ville privilégie aujourd'hui le versement par les délégataires d'une redevance forfaitaire fixe, payable quel que soit le niveau du chiffre d'affaires réalisé.

Le montant de la redevance est fixé à partir de perspectives d'évolution du chiffre d'affaires et du résultat, inscrites dans les plans d'affaires prévisionnels des sociétés délégataires. Toutefois, celles-ci ne se réalisent pas dans une très grande majorité de cas du fait de la baisse de la fréquentation des parcs. D'ailleurs, beaucoup des gestionnaires de parcs dont le contrat a été récemment renouvelé ne parviennent pas à dégager un résultat d'exploitation positif faute d'atteindre le chiffre d'affaires escompté.

L'examen de dossiers de renouvellement de DSP et le suivi d'exécution de l'ensemble des contrats montre que, s'agissant de la fiabilité des plans d'affaires, la Ville se montre plus soucieuse du niveau de la redevance que de la fiabilité des prévisions de chiffres d'affaires et de charges d'exploitation figurant dans les plans d'affaires. Cette situation trouve sa cause dans la fixation d'objectifs trop ambitieux en termes de collecte de redevances auprès des gestionnaires de parcs.

Cette pratique est préjudiciable aux intérêts de la Ville car elle participe à la multiplication de parcs déficitaires et empêche la mise en place de tarifs concurrentiels par rapport à ceux pratiqués sur la voirie, empêchant par la même la réalisation de la volonté de la Ville de libérer l'espace public en favorisant le transfert du stationnement de la voirie dans les parcs souterrains.

Pour accroître l'attractivité des parcs souterrains, la Ville de Paris devrait accroître le prix du stationnement en surface

La Ville de Paris paraît aujourd'hui poursuivre des objectifs contradictoires : obtenir de l'exploitation des parcs souterrains le niveau de redevance le plus élevé possible et renforcer leur attractivité afin de libérer l'espace sur le domaine public en surface.

Pour autant, ces deux objectifs ne paraissent pas inconciliables. La chambre estime que la Ville de Paris devrait chercher à accroître la fréquentation des parcs souterrains, d'une part en augmentant le tarif de stationnement des résidents sur la voirie et, d'autre part, en diminuant les tarifs dans les parcs de manière à ce que la hausse du chiffre d'affaires compense, au moins en partie, le manque à gagner de la baisse des tarifs. Ce manque à gagner pourrait être en partie compensé par une hausse des tarifs du stationnement en surface, notamment ceux acquittés par les résidents.

À l'issue de son contrôle des comptes et de la gestion, la chambre formule quatre recommandations visant à améliorer la performance de la gestion.

RECOMMANDATIONS DE REGULARITE ET DE PERFORMANCE

La chambre adresse les recommandations¹ reprises dans la présente section.

Les recommandations de performance :

- Recommandation performance 1 : Réduire les écarts de tarifs demandés aux résidents parisiens pour le stationnement des véhicules en surface et celui dans les parcs souterrains. 36
- Recommandation performance 2 : Définir précisément la nature des charges de structure imputées sur les comptes de résultat des parcs et encadrer leur montant dans les conventions de DSP..... 41
- Recommandation performance 3 : Évaluer de façon précise la qualité des offres financières des candidats lors du renouvellement des DSP afin de limiter les risques de dégradation de la situation financière des parcs au cours de contrat. 63
-

¹ Les recommandations de régularité sont des rappels aux droit.
Les recommandations de performance visent à améliorer la gestion de l'organisme/collectivité/établissement.

PROCÉDURE

La chambre régionale des comptes d'Île-de-France a procédé au contrôle des comptes et de la gestion du stationnement concédé par la Ville de Paris. Les différentes étapes de la procédure sont présentées en annexe n° 1.

Les étapes de la procédure sont présentées en annexe n° 1.

La chambre régionale des comptes d'Île-de-France, délibérant en sa 1^{ère} section, a adopté le présent rapport d'observations définitives.

Ont participé au délibéré, qui s'est tenu le 15 avril 2022, présidé par M. Martin, président de séance, M. Stéphan, président de section, M. Sentenac, M. Crosnier de Briant, et Mme Boursier, premiers conseillers.

Ont été entendus :

- en son rapport, Mme Boursier, première conseillère, assistée de Mme Carvajal, vérificatrice des juridictions financières ;
- en ses conclusions, sans avoir pris part au délibéré, le procureur financier.

Mme Menant, auxiliaire de greffe, assurait la préparation de la séance de délibéré et tenait les registres et dossiers.

La Ville de Paris n'a pas répondu au rapport d'observations définitives, qui lui a été adressé par la chambre le 10 mai 2022, le délai de réponse étant fixé à un mois par le code des juridictions financières.

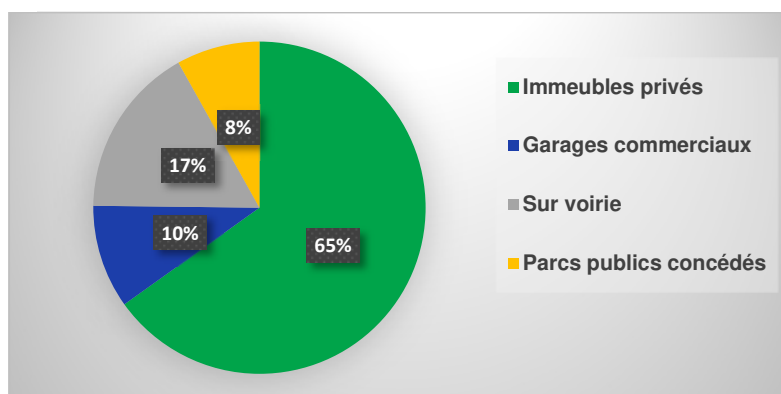
OBSERVATIONS

1 L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS PARIS EST ABONDANTE ET DIVERSIFIÉE

1.1 Paris dispose de plus de 810 000 emplacements pour le stationnement des résidents et des visiteurs

Selon le bilan dressé par l'Observatoire des déplacements², le nombre de places de stationnement de véhicules motorisés dans Paris était de 812 000 en 2018. Ces places sont situées sur la voirie et dans les parcs publics de la Ville, mais aussi et surtout dans les immeubles d'habitation et de bureaux et dans les centres commerciaux.

Graphique n° 1 : Offre globale de stationnement pour les véhicules (2019)



Source : Observatoire des déplacements- Bilan 2019

1.1.1 La majorité des places de stationnement dans les immeubles d'habitation

65 % de l'offre de stationnement, soit 526 000 places³, sont implantés dans le parc de logements, copropriétés privées et logements sociaux.

Ainsi par exemple, Paris Habitat propose à la location des places de parking dans 496 de ses immeubles. Cette offre est principalement disponible dans l'est parisien. Les abonnements proposés par Paris-Habitat sont accessibles à partir de 56 €/mois⁴. D'autres organismes de logement social⁵, regroupés au sein d'un GIE Paris Parking, proposent également à la location des emplacements dans les immeubles dont ils sont propriétaires ou dont ils assument la gestion. Le site internet du GIE est relayé par la Ville de Paris sur son site paris.fr.

² L'observatoire est animé par la Mairie de Paris avec le concours de plusieurs acteurs : Préfecture de Police, INSEE, DRIEA, Île-de-France Mobilités, Conseil Régional IDF, CCI de Paris, RATP, SNCF, AIRPARIF, Ports de Paris et Office de Tourisme et des Congrès de Paris.

³ Cette évaluation de l'observatoire des déplacements ne corrobore pas tout à fait les données de l'Apur, figurant dans l'étude Evolution du stationnement et nouveaux espaces publics de juillet 2019, qui retient un volume de 460 000 places (données issues du fichier des impôts et des places de parking déclarées).

⁴ <https://www.parishabitat.fr/nous-connaître/vous-cherchez-un-parking/>

⁵ RIVP- HSF (entreprise sociale pour l'habitat, filiale de la RIVP, gérant près de 5 000 logements sociaux à Paris et dans les communes limitrophes) – Hénéo (filiale de la RIVP, la société développe et gère des solutions d'hébergement temporaire adaptées à des publics divers : étudiants, jeunes actifs, ménages précaires ...) – ICF Habitat (filiale du groupe SNCF, la société construit, réhabilite et gère 40 000 logements et commerces). <http://paris-parking.com/>.

En dehors des parcs attachés aux logements et des parcs appartenant à la Ville de Paris, on compte 229 parkings commerciaux ouverts au public, proposant environ 80 000 places : les parkings des gares, des hôpitaux, des grands magasins, des musées, des équipements publics (quai Branly, La Villette, porte de Versailles, etc.), mais aussi un ensemble de parkings privés, propriété d'entreprises spécialisées dans les métiers du stationnement.

La location horaire de places de stationnement disponibles et les abonnements, dans les parcs privés d'habitation, commerciaux ou de bureaux se réalisent le plus souvent par l'intermédiaire de plateformes numériques tels que YesPark, ZenPark ou OPnGO.

1.1.2 Seulement un quart des places de stationnement en surface et dans les parkings souterrains de la Ville

Le domaine public de la Ville ne compte que 25 % des places de stationnement : **17 %** de places payantes en surface (134 000) et **8 %** dans les parcs publics souterrains (64 000).

Le nombre de places payantes de stationnement de surface, après avoir significativement diminué jusqu'en 2016 (- 9 766 places, soit - 6,8 % entre 2014 et 2016), s'est stabilisé autour de 134 000.

La Ville compte aussi un nombre important de places gratuites (138 000) destinées à des catégories spécifiques d'usage et d'usagers : motos, vélos, trottinettes, taxis, PMR, livraison, stations de recharge électrique, stationnement dans les bois, etc. Au contraire des emplacements dédiés aux voitures, les places de stationnement des deux-roues, motorisés ou non, ont augmenté significativement depuis une décennie (+ 87 % entre 2009 et 2019).

Tableau n° 1 : Évolution du nombre de places pour les deux-roues sur voirie (2009/2019)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Places deux roues	47 200	55 500	61 000	67 800	71 100	71 100	72 255	76 737	83 309	84 594	88 396
dont											
Places mixtes	20 200	20 200	15 700	15 700	14 200	14 100	14 003	13 000	11 844	11 908	11 716
Places deux-roues motorisés	14 600	19 100	25 000	25 400	31 100	31 100	32 278	33 690	35 640	36 116	37 895

Source : Observatoire des déplacements 2019

1.2 La Ville de Paris est propriétaire de 125 parcs de stationnement en ouvrage

La Ville a construit en une cinquantaine d'années un nombre important de parcs souterrains dont elle a confié l'exploitation à des délégataires.

1.2.1 L'exploitation des parcs de stationnement de la Ville confiée à des délégataires

1.2.1.1 La SAEMES créée par la Ville en 1979 pour construire et exploiter ses parkings

Face à l'envahissement de la voirie par les automobiles, le Conseil municipal a adopté le 22 janvier 1963, le principe de création de 100 000 places de stationnement en souterrain. Le premier parking, construit sous la place des Invalides, d'une contenance de 720 places, a été inauguré en 1964. Le dernier parc, rue Frémicourt dans le 15^{ème}, disposant de 200 places réservées aux abonnés, a été inauguré en 2017.

La Ville de Paris était propriétaire de 125 parcs de stationnement souterrains, tous confiés à des exploitants dans le cadre de délégations de service public (DSP). Pour la mise en œuvre de cet important programme, la Ville a créé en 1979 la Société Anonyme d'Économie Mixte d'Exploitation du Stationnement (SAEMES), dotée d'un capital social de 4,232 M€. La Ville est actionnaire majoritaire avec 50,06 % du capital. Depuis 2016, la société EFFIA est le deuxième actionnaire de la SEM (33,27 % du capital)⁶.

1.2.1.2 La majorité des parcs de stationnement de la Ville exploités par deux délégataires

La décision de la Ville de confier l'exploitation des parcs à des délégataires se justifie par la présence dans les contrats de contraintes de service public, même modestes, s'imposant à l'exploitant. Obligation est ainsi faite aux délégataires :

- de créer dans les parcs des emplacements spécifiquement dédiés à certaines catégories d'usagers (personnes à mobilité réduite), de véhicules (vélos, véhicules bas carbone (voitures électriques, GNV, GPL), d'usages divers (auto-partage, etc.) et à la création d'équipements spécifiques (bornes de recharge électriques) ;
- de rendre certains parcs accessibles 24h/24 et d'y maintenir des personnels pour l'accueil des usagers ;
- de maintenir les parcs ouverts en cas de circonstances exceptionnelles. Ainsi, les parcs de la Ville sont demeurés accessibles pendant toute la durée des confinements et des couvre-feu successifs des années 2020 et 2021, en dépit d'une fréquentation très faible.

Les DSP, dont certaines regroupent plusieurs parcs sont, dans leur majorité, détenues par la société INDIGO (55 %) et la SAEMES (37 %).

Tableau n° 2 : Répartition des DSP entre les délégataires (2019)

Délégataires	Nombre de contrats	%
INDIGO	64	55 %
SAEMES	43	37 %
SAGS	3	8 %
Q-PARK	3	
INTERPARKING	1	
REAL PARK	1	
ACCORD	1	
SNS LYON DIDEROT	1	100 %
TOTAL	117	

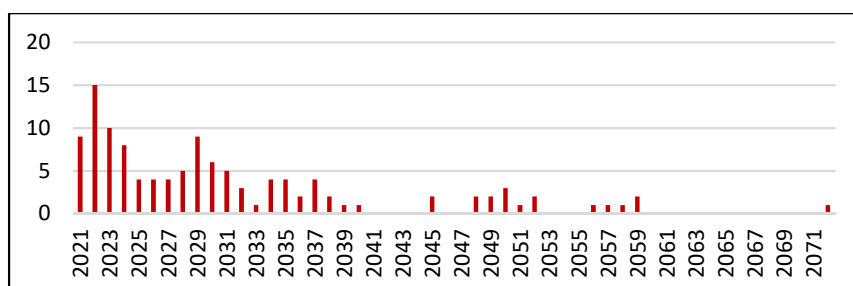
Source : Ville de Paris – Bilan des DSP 2019

Selon l'ancienneté et l'état des parcs, les contrats prennent la forme de concessions ou de simples affermages. De nombreuses DSP arriveront à échéance prochainement et le rythme de renouvellement sera dense durant les 15 prochaines années⁷.

⁶ Les autres actionnaires de la SAEMES sont la Caisse des Dépôts et Consignations (5,59 %), la Société Nationale Immobilière (4,19%), la Régie Immobilière de la Ville de Paris (4,19 %), Paris-Habitat (2,10%) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (0,61 %).

⁷ L'incidence des avenants COVID ayant retardé de quelques mois l'échéance de plusieurs DSP ne modifiera pas dans proportions importantes le calendrier de renouvellement de celles-ci.

Graphique n° 2 : Nombre annuel de DSP arrivant à échéance



Source : IGVP, Audit de la SAEMES, février 2019

1.2.2 Les caractéristiques de l'offre dans les parcs en ouvrage de la Ville

Les parcs de stationnement présentent une grande diversité en termes de localisation, d'offre et de capacité.

➤ La localisation des parcs de stationnement

Les 125 parcs sont répartis de façon très hétérogène dans Paris : 14 sont situés dans le 8^{ème} arrondissement (11 600 emplacements, soit 17,5 % de l'ensemble des places en ouvrage) alors que le 20^{ème} arrondissement ne dispose d'aucun parc. Ensemble trois arrondissements, les 8^{ème}, 16^{ème} et 17^{ème} concentrent près de **44 %** de l'offre de stationnement en ouvrage.

Carte n° 1 : Places dans les parcs concédés par la Ville et les parcs commerciaux

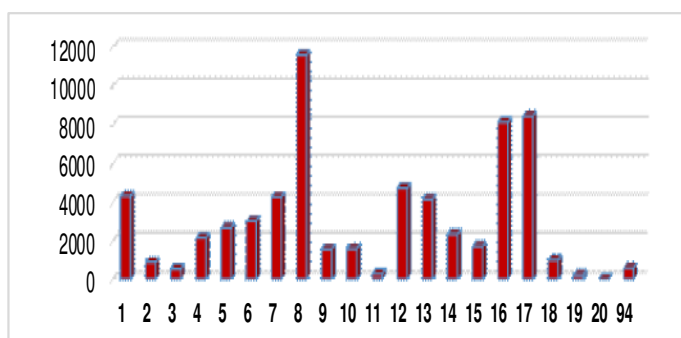


Plus de la moitié des 64 000 places de stationnement aujourd'hui en service dans les parcs concédés par la Ville sont situées dans les arrondissements en bordure du boulevard périphérique⁸.

Comme il sera observé dans la suite de ce rapport, cette répartition des parcs entre les arrondissements est assez cohérente avec la motorisation des ménages.

⁸ La Ville dispose dans le Val-de-Marne d'un parc de stationnement situé en lisière du bois Vincennes (Marigny-Château).

Graphique n° 3 : Répartition des places de stationnement dans les parcs par arrondissement



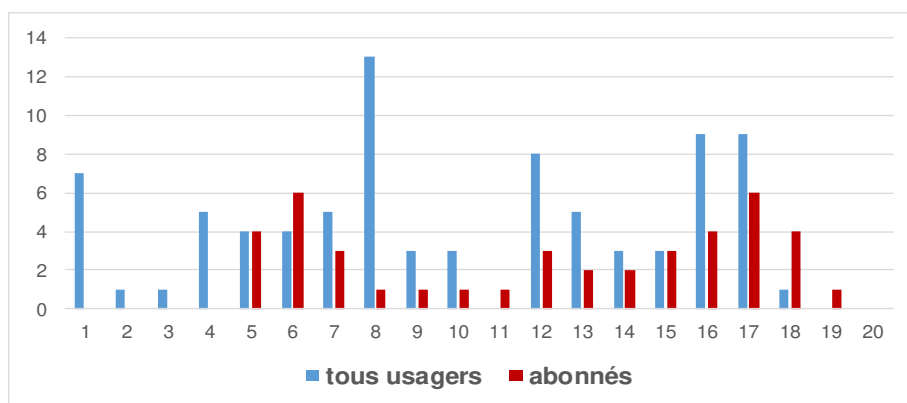
Source : Ville de Paris – opendata.paris.fr

➤ La nature de l'offre

- Une offre de places pour l'accueil des abonnés et usagers horaires

La majorité des parcs sont accessibles à tous, abonnés et usagers horaires. Néanmoins, 42 parcs sont exclusivement dédiés à l'accueil des abonnés (résidents et non-résidents).

Graphique n° 4 : Destination des parcs de la Ville de Paris



Source : CRC à partir des données de la Ville de Paris – opendata.paris.fr

- Un nombre conséquent de places amodiées

Beaucoup de parcs en ouvrage de la Ville ont été financés, en tout ou partie, grâce à des amodiations⁹ de places pour des durées longues pouvant atteindre 70 ans. Huit parcs sont complètement amodiés, de nombreux autres comportent un nombre plus ou moins important de ces places.

Au total, **17 %** des places de stationnement dans les parcs sont amodiées.

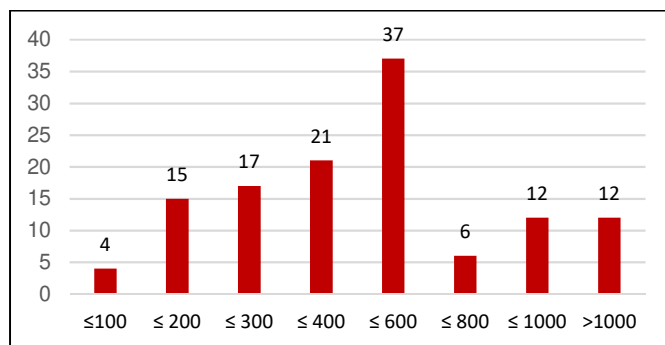
La Ville ne construisant plus de parcs, le nombre de places amodiées diminue chaque année au fur et à mesure de l'arrivée à échéance des contrats. Depuis 2015, les amodiations ont diminué de près de 20 %. Durant les cinq prochaines années, 536 contrats supplémentaires arriveront à échéance.

⁹ L'amodiation consiste en un louage pour une durée fixe, sans faculté de sous-louage, de tout ou partie des droits attachés à un domaine public, moyennant une rémunération fixée par accord entre l'amodiant et l'amodiatrice. Il s'agit d'un droit concédé à un particulier ou à une société d'utiliser une partie du domaine public pour une période déterminée. S'agissant d'une amodiation de place de parking, l'amodiatrice paye le prix de cession en début de contrat (au moment de la construction du parc) ainsi que la participation annuelle, par voie de quote-part, aux charges de l'équipement ».

➤ La capacité des équipements

La capacité des parcs est hétérogène. Si le nombre de places du parc Poliveau (5^{ème}) ne dépasse pas 55 véhicules, le parc Haussmann-Berri (8^{ème}) compte 2 181 places. La majorité des parcs disposent de moins de 600 places.

Graphique n° 5 : Répartition des parcs par taille (nombre de places) en 2019



Source : CRC à partir du Rapport d'activité des DSP 2019-Ville de Paris

Les parcs disposant d'une faible capacité d'accueil sont, pour la plupart, réservés aux abonnés. Ainsi, sur les 19 parcs affichant une capacité inférieure à 200 places, 17 leur sont exclusivement dédiés.

1.2.3 La restructuration progressive de l'offre de stationnement dans les parcs

Globalement, le nombre de places dans les parcs a diminué de plus de 6 % entre 2015 et 2019 (- 4 200 places). Cette évolution trouve sa cause principale dans la fermeture de plusieurs parcs : d'une part, les 19 parcs de voirie et, d'autre part, les parcs souterrains de la place d'Italie, du Grenier Saint-Lazare, de la Goutte d'Or et du Pont de Grenelle/Maison de la radio. Ces suppressions ont concerné principalement des places standard (véhicules légers à moteur thermique). Au contraire, sur la même période, le nombre de places réservées aux véhicules électriques a plus que doublé, passant de 158 places en 2015 à 335 places en 2019.

Tableau n° 3 : Répartition des places dans les parcs souterrains appartenant à la Ville de Paris

	VL standard	Places amodiées	BOX	Véhicules électriques	Auto-partage	PMR	Petit gabarit	Autolib	Activités annexes	TOTAL
2015	52 922	13 841	295	158	149	1 004	390	164	561	69 484
2016	51 809	13 770	366	194	146	1 007	416	198	574	68 480
2017	51 477	13 726	366	206	148	1 041	450	188	621	68 223
2018	53 190	11 635	406	270	207	1 025	458	92	623	67 906
2019	50 855	11 474	388	335	158	959	412	0	697	65 278
□	-2 067	-2 367	93	177	9	-45	22	-164	136	-4 206
Evol.	-3,9 %	-17,1 %	31,5 %	112 %	6,0 %	-4,5 %	5,6 %	-100 %	24,2 %	-6,1 %

Source : CRC à partir de Ville de Paris - bilan des DSP 2019

Parallèlement à la suppression de places standard pour véhicules légers, les délégataires ont créé, sur demande de la Ville, des emplacements réservés aux deux-roues, motorisés ou non.

Tableau n° 4 : Évolution du nombre d'emplacements dédiés aux deux-roues dans les parcs de la Ville (2015/2019)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évol. 2019/2014 (en %)
Deux-roues motorisés	2 579	2 661	2 795	2 830	2 860	2 957	14,66
Vélos	473	578	573	635	707	871	84,14

Source : CRC à partir des bilans de l'Observatoire des déplacements

La création de deux « vélo stations » sécurisées, près de la gare de Lyon (198 places) et à Montparnasse (375 places), a porté le volume des places dédiées au stationnement des vélos en surface à 1 400 environ.

En outre, la Ville relaye sur son site Paris.fr les propositions de location de quelque 3 000 espaces de stationnement pour les vélos et les scooters dans près de 400 parkings souterrains privés à accès sécurisé¹⁰.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La Ville de Paris dispose d'une offre de stationnement évaluée à 812 000 places, situées principalement dans les immeubles privés et à caractère social de la Ville (65 %).

Les emplacements situés sur le domaine public et dans les parcs représentent 25 % de l'offre totale. Les 125 parcs de la Ville proposent aux usagers 64 000 places de stationnement principalement dédiées aux voitures. Ils sont tous exploités par des tiers dans le cadre de délégations de service public.

2 UNE OFFRE DE STATIONNEMENT QUE LA VILLE ENTEND RÉDUIRE POUR DIVERSIFIER LES USAGES SUR L'ESPACE PUBLIC

2.1 La Ville a adapté ses documents de planification pour diminuer la place de la voiture en ville et contraindre les possibilités de stationnement en surface

La politique du stationnement n'est pas une politique autonome. Elle participe à la régulation de la circulation et peut contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique.

Dans plusieurs documents stratégiques, la Ville a affirmé sa volonté de réduire la place de l'automobile dans Paris, au profit des mobilités douces, pour lutter contre la pollution et diversifier les usages sur l'espace public.

La stratégie de la Ville vise à répondre aux besoins croissants de mobilité dans une perspective de développement durable. Cinq enjeux ont été définis dans les différents documents de planification :

- un enjeu de santé publique : réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances causées par les transports routiers ;
- un enjeu social qui privilégie l'offre de transports en commun ;
- un enjeu urbain : partage et valorisation d'un espace public monopolisé par le véhicule thermique individuel ;

¹⁰ Site <https://www.12p5.com/>

- un enjeu économique : assurer le dynamisme économique de la capitale ;
- un enjeu régional : renforcer la coopération et la synchronisation des collectivités franciliennes en matière de transports.

Des objectifs et actions ont été inscrits dans le plan de déplacement parisien, le plan air-énergie-climat et le plan local d'urbanisme, visant notamment à réduire le stationnement sur l'espace public par le transfert de celui-ci dans les parcs en ouvrage.

2.1.1 Le Plan de déplacement parisien (PDP)

Adopté en 2007, le PDP définissait les grandes orientations de la politique parisienne des déplacements à l'horizon 2020. Il était notamment doté d'objectifs environnementaux incluant des actions devant permettre :

- d'augmenter la part des transports collectifs et par taxis, vélos et marche à hauteur de **83 %** en 2020 contre **75%** en 2001 ;
- d'augmenter de **30 %** l'offre de voyages sur les réseaux de transports en commun en 2020 par rapport à 2001.

La volonté d'augmenter l'offre de transport en commun était accompagnée d'objectifs de baisse corrélative du trafic motorisé de 40 % en 2020 par rapport à 2001.

Cet effort de redéploiement des modes de transport en faveur des mobilités douces, s'accompagnait de diverses actions relatives au stationnement :

- facilitation du stationnement résidentiel, pour inciter les Parisiens à limiter l'usage de leurs véhicules, en pratiquant des tarifs attractifs sur la voirie et des abonnements à tarif réduit dans les parcs souterrains ;
- facilitation du stationnement des professionnels dont le véhicule est un indispensable outil de travail.

De fait, la Ville a mis en place des tarifs spécifiques et avantageux pour ces deux catégories d'usagers¹¹.

Afin de réduire le recours à la voiture, le plan de déplacements prévoyait en outre de développer des parcs-relais. 1 070 places relais avaient été créées à la fin de l'année 2018 dans onze parcs de la capitale situés aux portes de Paris et à proximité immédiate d'un métro, d'un RER ou d'un tramway. Ces places sont spécifiquement dédiées aux franciliens effectuant des trajets domicile / travail en voiture personnelle jusqu'à Paris. Le prix de l'abonnement est de 75 € mensuel¹². Les places relais sont réservées aux mouvements « pendulaires » (trajets quotidiens domicile-travail) et sont accessibles 7j / 7j, de 5 h 30 à 23 h 59, à raison d'une entrée et d'une sortie / jour dans un parc déterminé. Un fois le véhicule garé sur une place relais, l'usager poursuit son trajet en transport en commun jusqu'à son lieu de travail.

Cependant, mis en service il y a trois ans, ce dispositif n'a pas trouvé son public. Au 31 décembre 2019, le nombre d'abonnés était de six seulement pour 1 070 places disponibles.

¹¹ Les résidents peuvent faire l'acquisition d'une carte résident au prix de 45 € qui leur donne droit de garer leur véhicule à proximité de leur résidence moyennant l'acquittement d'une redevance de 9 € par semaine. Les professionnels domiciliés dans Paris s'acquittent d'un droit annuel de 45 € et d'une redevance journalière de 1,5 € pour le stationnement de leur véhicule à proximité du lieu de leur établissement.

¹² Soit l'équivalent de deux jours de stationnement payés par un usager horaire dans un parc public.

La Ville explique cet échec par le positionnement des places relais, trop proches du lieu de travail des usagers potentiels. Ceux-ci, une fois entrés dans Paris, préféreraient continuer leur chemin en véhicule personnel plutôt que de prendre des transports en commun et connaître des ruptures de charge. En outre, bien que peu onéreux, l'abonnement dans un parc-relais (75 €/mois) doit se combiner avec un abonnement de type « Navigo ». Au total, l'usager doit financer deux abonnements (la participation de l'employeur aux frais de transports se limite à une prise en charge partielle d'un seul abonnement) et les frais de carburant depuis son domicile jusqu'aux portes de Paris.

2.1.2 Le plan local d'urbanisme (PLU)

Révisé en 2016, le PLU a été mis en conformité avec le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) arrêté en 2014. Son objectif principal réside dans le rééquilibrage de l'espace public (aménagements paysagers, mobilités partagées, confort et sécurité, etc.) afin de réduire les pollutions atmosphériques ou sonores.

Le PDUIF recommande de prévoir pour l'habitation une offre de stationnement adaptée aux besoins avec, pour Paris, l'impératif de plafonner une éventuelle norme à une place pour 120 m² de surface de plancher. Le PDUIF prescrit également des normes plafonds pour les bureaux à Paris, normes que le PLU pouvait rendre plus contraignantes encore.

La Ville a modifié l'article UG12 de son PLU. Compte tenu de la baisse de la motorisation des ménages, du surdimensionnement des parcs de stationnement des quartiers périphériques, de la progression du vélo, du déploiement des services d'autopartage et du développement des transports en commun, les nouvelles règles sont les suivantes :

- pour l'habitation : dans le but d'accompagner la baisse de la motorisation et de diminuer le prix de vente des appartements, le PLU n'impose plus la construction de places de stationnement dans les immeubles d'habitation, permettant ainsi une baisse des coûts de construction de 8 % ;
- pour les bureaux : les normes maximales pour les projets de constructions neuves, plus restrictives que celles du PDUIF afin de dissuader le stationnement sur le lieu de travail, sont d'une place pour 500 m² dans les 11 premiers arrondissements et d'une place pour 250 m² dans les neuf arrondissements suivants.

2.1.3 Le plan climat-air-énergie de 2018

Le plan vise une ville neutre en carbone et 100 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2050. S'agissant des déplacements, le plan fixe les objectifs suivants :

- poursuite du travail avec la Métropole du Grand Paris pour étendre la zone à circulation restreinte (ZCR) au niveau métropolitain d'ici 2030 ;
- « zéro véhicule diesel » en 2024 et « zéro véhicule essence » en 2030 à Paris ;
- encouragement à la mobilité propre :
 - Paris 100 % cyclable dès 2020 ;
 - disposer de transports en commun décarbonés d'ici 2025 ;
 - réserver tout ou partie de la voie de gauche du périphérique aux véhicules comptant deux occupants ou plus, en collaboration avec les acteurs métropolitains et les services de l'État ;
 - préparer la transformation du boulevard périphérique et des autoroutes métropolitaines.

Le plan « air énergie climat » fixe des objectifs de modernisation des parcs souterrains pour promouvoir les modes de déplacement doux. :

- création de 10 000 places de stationnement vélos sécurisées dans les parcs publics et les gares ;
- création de « pass vélos multiparcs » valables dans tous les parcs souterrains ;
- création de 10 000 places de stationnement deux-roues motorisés, associées à un abonnement mutualisé permettant d'accéder aux parcs de plusieurs opérateurs ; étude d'un « pass moto multi parcs » ;
- implantation dans les parcs de 10 000 bornes de recharge électrique à l'horizon 2024 en complément de la création des bornes électriques sur la voirie ;
- développement de 1 000 places en parc relais aux Portes de Paris (12, 13, 14, 16 et 17^{èmes} arrondissements) pour les abonnés Navigo.

Des créations de places dédiées (vélos, deux-roues motorisés, véhicules électriques) sont effectivement prévues lors du renouvellement des contrats d'exploitation des parcs, à l'initiative de la Ville.

2.2 Des réformes successives de la tarification pour libérer l'espace public et promouvoir des formes de mobilité respectueuses de l'environnement

L'offre de stationnement sur la voirie est importante. 134 000 places sont distribuées sur 720 kilomètres de voies auxquelles s'ajoutent 138 000 places gratuites (VL et deux-roues, motorisés ou non), situées dans les bois de Vincennes et Boulogne ou dédiées à des catégories particulières d'usagers.

Au total, 50 % de l'espace public sont dédiés à la voiture à Paris ce qui paraît excessif alors que les déplacements quotidiens en voiture représentent seulement 13 % de la totalité des trajets contre 49 % pour les déplacements à pied, 34 % pour les déplacements en transports en commun et 3 % pour les déplacements à vélo.

Schéma n° 1 : Répartition des déplacements quotidiens à Paris par mode de transport



Source : Ville de Paris, États Généraux du stationnement, Quel futur pour nos rues ? – Mars 2021.

2.2.1 La réforme de 2014 a réorganisé le stationnement dans Paris

Par délibération du 16 décembre 2014, le Conseil de Paris a réformé l'organisation et la tarification du stationnement des véhicules en surface. La réforme a confirmé l'organisation du stationnement en régime rotatif et régime résidentiel :

- le stationnement rotatif doit permettre une rotation rapide des véhicules sur les places de stationnement dans des rues caractérisées par une activité économique importante, génératrice de besoins en stationnement de courte durée. **Sur ces voies la même tarification s'applique à tous les usagers.**

- le stationnement résidentiel permet le **stationnement de longue durée des parisiens** sur les autres voies. Les titulaires d'une « carte résident » bénéficient ainsi d'une tarification spécifique avantageuse pour garer leur véhicule sur des tronçons de voies dans quatre zones situées à proximité de leur résidence¹³. Les autres usagers stationnant leur véhicule sur ces voies s'acquittent du tarif applicable au stationnement rotatif.

90 % des places de stationnement sont des places mixtes.

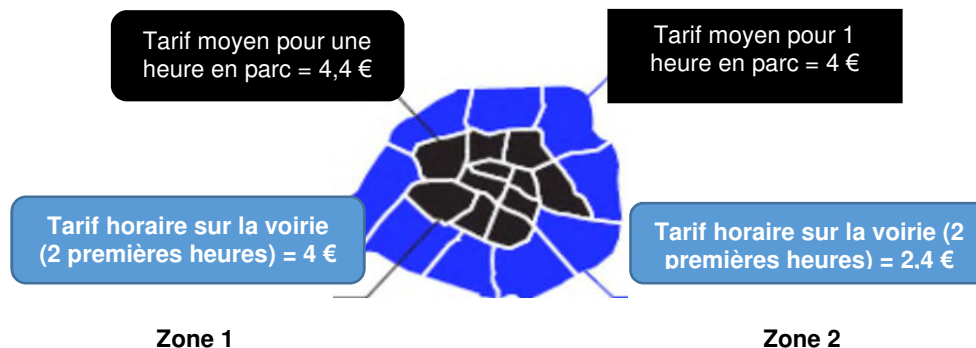
2.2.1.1 Les tarifs du stationnement des « usagers horaires » (non abonnés)

La réforme de 2014 a été l'occasion pour la Ville de simplifier le zonage tarifaire et de substituer aux trois zones, jusqu'alors en vigueur, deux zones alignées sur les arrondissements : une première zone pour les arrondissements les plus centraux (du 1^{er} au 11^{ème}) et une seconde pour les arrondissements périphériques (du 12^{ème} au 20^{ème}).

Les tarifs du stationnement des visiteurs ont augmenté à partir du 1^{er} janvier 2015 et sont passés de 3,60 €/heure à **4 €** (+11 %) en zone centrale (zone un) et à **2,40 €/heure** au lieu de 1,20 € (+ 100 %) en zone deux. La plage horaire du stationnement payant a été étendue de 19 heures à 20 heures. La durée maximale du stationnement rotatif est restée fixée à deux heures consécutives. Le stationnement des deux-roues, motorisés ou non, est resté gratuit sur la voirie.

En dépit de cette hausse, les tarifs sur la voirie sont demeurés significativement inférieurs à ceux pratiqués dans les parcs souterrains de la Ville.

Schéma n° 2 : Tarifs comparés pour une heure de stationnement en surface et dans les parcs (2015 - juillet 2021)



Source : Ville de Paris

2.2.1.2 Les tarifs du stationnement résidentiel

Par la délibération du 16 décembre 2014, la Ville de Paris a également augmenté les tarifs applicables aux usagers résidant à Paris. Cette hausse était destinée à inciter « *les usagers résidents parisiens [...] à utiliser les capacités de stationnement souterrain ou les solutions alternatives à la possession d'un véhicule, tout en maintenant une tarification avantageuse* »¹⁴.

À compter du 1^{er} janvier 2015, l'accès au tarif de stationnement résidentiel a été conditionné à l'obtention de la carte de « stationnement résidentiel » au tarif de 45 € par an ou 90 € pour trois ans. Pour les titulaires de cette carte, le tarif journalier de stationnement était fixé à 1,50 € par jour et à 9 € pour six jours, hors dimanches et jours fériés. Au total, le prix mensuel d'un abonnement résident sur la voirie était fixé à 42,75 € par mois. Les résidents stationnant leur

¹³ Quatre parcs font exception à cette règle et accueillent les usagers quel que soit leur lieu de résidence dans Paris : Watt (13^e), Diderot (13^e), Porte d'Orléans (14^e) et Foch (16^e).

¹⁴ Exposé des motifs de la délibération 2014 DVD 1115.

véhicule sur une voie rotative ou mixte en dehors des quatre zones entourant leur domicile, devaient acquitter le tarif réservé aux visiteurs.

Des exemptions du paiement du stationnement étaient mises en place au profit des personnes à mobilité réduite et des véhicules « basse émissions », notamment.

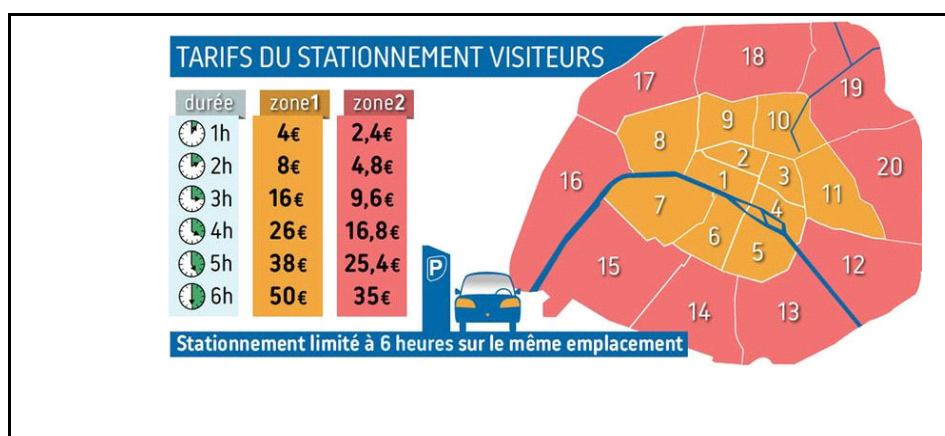
2.2.2 La réforme du stationnement introduite par la loi MAPTAM a conduit la Ville à réviser en profondeur le régime de stationnement et sa tarification

Par une délibération du 1^{er} février 2017, applicable au 1^{er} janvier 2018, le Conseil de Paris a réformé à nouveau l'organisation et la tarification du stationnement pour tenir compte de l'entrée en vigueur de la municipalisation du stationnement en application de l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

La délibération a substitué à l'ancienne taxe une redevance d'utilisation du domaine public. Elle a aussi substitué à l'amende de 17 € le forfait post-stationnement (FPS) applicable en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de stationnement au regard du temps de stationnement effectif.

Les tarifs de stationnement des visiteurs, fixés dans la délibération de 2014, demeuraient inchangés, mais la délibération étendait la possibilité de stationnement sur la voirie à six heures consécutives, fractionnables par tranche de 15 minutes. Comme précédemment, le stationnement des deux-roues, motorisés ou non, et des véhicules décarbonés restait gratuit sur la voirie. Les tarifs applicables à compter du 1^{er} janvier 2018 étaient les suivants :

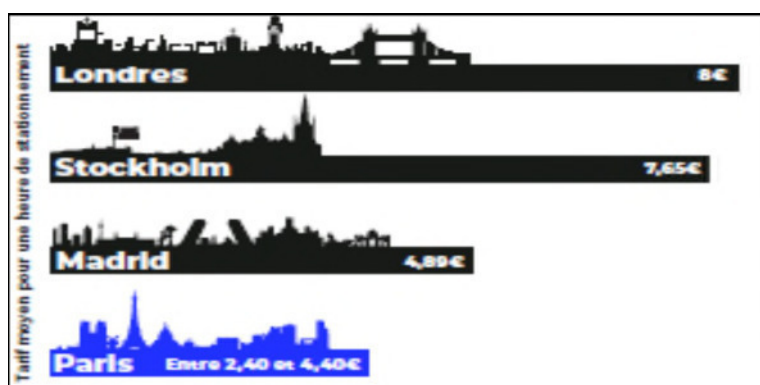
Carte n° 2 : Tarifs usagers horaires applicables à compter du 1^{er} janvier 2018



Source : Ville de Paris

Les tarifs de stationnement en surface restaient inférieurs à ceux pratiqués dans beaucoup de parcs souterrains. Ils étaient également inférieurs à ceux constatés dans de nombreuses autres métropoles européennes.

Schéma n° 3 : Tarif moyen pour une heure de stationnement sur la voirie ou dans un parc (2020)



Source : Ville de Paris

2.2.3 La réforme de 2021 a augmenté les tarifs horaires et mis fin à la gratuité du stationnement des deux-roues motorisés

La réforme du stationnement de 2021 a été précédée de l'organisation par la Ville des « États généraux du stationnement » associant habitants et professionnels à la réflexion sur les évolutions à apporter à la politique du stationnement. La Ville ayant décidé de supprimer quelque 60 000 places de stationnement en surface, il s'agissait d'écouter les propositions des « *parisiens, franciliens, acteurs économiques et associations sur l'évolution de la bande de stationnement et l'organisation du stationnement dans Paris* »¹⁵.

La concertation a été ouverte à tous au moyen d'une plate-forme qui a permis de recueillir 16 500 réponses au questionnaire et 650 contributions libres. Les représentants des professionnels et des associations ont également été invités à formuler leurs propositions au cours de six ateliers thématiques consacrés à l'accessibilité de la voirie, à la logistique urbaine et au stationnement des professionnels, aux modes de déplacements partagés, à l'offre de stationnement hors voirie et à la végétalisation de l'espace public¹⁶.

58,4 % des 16 000 parisiens ayant répondu à la consultation en ligne se sont déclarés en faveur d'une réduction des places de stationnement en surface et ont approuvé l'idée « *d'inciter au stationnement résident et/ou de longue durée en sous-sol, en assurant une meilleure cohérence tarifaire entre surface et parkings souterrains* ». Les recommandations étaient les suivantes :

- supprimer des places en surface en tenant compte des besoins des usagers et des infrastructures existantes (écoles, espaces verts, etc.) en privilégiant les suppressions à proximité de parkings souterrains ;
- réduire la différence de tarif entre la voirie et le sous-sol pour rendre l'offre en parking souterrain plus attractive et inciter les résidents à descendre en sous-sol (augmenter le tarif en voirie, moduler les tarifs en fonction du coefficient familial) ;
- rénover les parkings pour effacer leur image anxigène ;
- rendre payant le stationnement des deux-roues motorisés pour libérer l'espace public.

Par délibération du 6 juillet 2021, le Conseil de Paris a retenu certaines des préconisations formulées à l'occasion des États Généraux du stationnement.

¹⁵ États Généraux du stationnement – Quel futur pour nos rues – Mars 2021, p. 7.

¹⁶ 23 citoyens résidents à Paris et en Île-de-France étaient également invités à participer à une conférence citoyenne pour répondre à la question suivante : « *Dans la perspective d'une diminution des places de stationnement, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ?* ».

2.2.3.1 La hausse des tarifs horaires de stationnement en surface

Selon les experts, réduire le temps de recherche d'une place et donc baisser la pollution suppose que 20 % des places de stationnement soient vacantes. Aussi, la Ville de Paris souhaite-t-elle favoriser la rotation des véhicules sur chaque place.

Quotidiennement 100 000 tickets sont acquittés par les usagers pour stationner sur l'un des 134 000 emplacements situés sur la voirie. Pour favoriser la rotation des véhicules sur les places et réduire le temps de recherche d'un emplacement, la Ville a décidé d'agir sur la durée de stationnement en augmentant le tarif « visiteur », de privilégier le stationnement sur la voirie de certaines catégories d'usagers (PMR, artisans etc.) et d'améliorer l'efficacité du contrôle.

Les tarifs de stationnement des visiteurs ont donc été augmentés de façon substantielle à partir du 1^{er} juillet 2021.

Tableau n° 5 : Évolution des tarifs horaires de stationnement à compter du 1^{er} juillet 2021

Durée	1 ^{er} au 11 ^e (zone 1)			12 ^e au 20 ^e (zone 2)		
	Du 1/01/2018 au 31/06/2021	Depuis le 1/07/2021	Évolution (%)	Du 1/01/2018 au 31/06/2021	Depuis le 1/07/2021	Évolution (%)
1 h	4 €	6 €	50	2,4 €	4 €	67
2 h	8 €	12 €	50	4,8 €	8 €	67
3 h	16 €	24 €	50	9,6 €	16 €	67
4 h	26 €	39 €	50	16,8 €	26 €	55
5 h	38 €	57 €	50	25,4 €	38 €	50
6 h	50 €	75 €	50	35 €	50 €	43

Source : CRC

2.2.3.2 La fin du stationnement gratuit pour les deux-roues motorisés et dans les bois

La Ville a mis fin à la gratuité du stationnement dans les bois et pour les véhicules deux-roues motorisés, à compter du 1^{er} septembre 2022. Le stationnement de ces véhicules sera alors soumis au paiement d'une redevance de stationnement égale à la moitié des tarifs pratiqués pour les voitures. La Ville attend de cette mesure un report de stationnement des deux-roues motorisés vers les parcs publics.

Le 1^{er} septembre 2022, il restera à Paris 60 000 places gratuites dédiées principalement au stationnement des véhicules « propres » (vélos, trottinettes), aux livraisons et aux personnes à mobilité réduite (PMR).

En dépit des préconisations issues des États généraux, les tarifs de stationnement résidentiel sur la voirie sont demeurés inchangés. Pour favoriser le rapprochement des tarifs de stationnement en surface et dans les parcs, la Ville exige de ses concessionnaires qu'ils adoptent des tarifs particulièrement attractifs pour les abonnés « résidents » afin de les inciter à abandonner le stationnement sur la voirie au profit du stationnement en ouvrage. La mise en place de ces tarifs avantageux ne peut toutefois se faire qu'à l'occasion du renouvellement des contrats, or pour de nombreux parcs l'échéance des contrats est encore lointaine. En outre l'adoption de tarifs préférentiels bas n'est pas sans conséquences sur la situation financière déjà dégradée de nombre de parcs.

Les abonnements en ouvrage ne peuvent être au même prix que le stationnement en surface puisqu'on retrouve en ouvrage la garantie de places, un stationnement plus sécurisé, à l'abri des intempéries, etc. La Ville invite donc ses délégataires à proposer une large palette de services à ses abonnés, de manière à inciter les automobilistes résidant à Paris à préférer le stationnement en ouvrages souterrains plutôt qu'en surface. Mais à l'évidence, l'efficacité de cette stratégie est limitée en raison du maintien d'une importante différence tarifaire entre le stationnement en surface et en ouvrage.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

50 % de l'espace public sont dédiés à la voiture à Paris alors que celle-ci ne réalise que 13 % des déplacements quotidiens. Cette situation et la pollution générée par les véhicules thermiques ont conduit la Ville à réformer à plusieurs reprises l'organisation et la tarification du stationnement sur la voirie dans le but de libérer l'espace public et d'inciter les automobilistes à utiliser les parcs souterrains et à limiter l'utilisation de leur véhicule.

A l'issue de la dernière réforme de 2021, le tarif de stationnement des « visiteurs » sur la voirie a été fortement augmenté de telle sorte que le stationnement dans les parcs souterrains devienne plus attractif. En revanche, le prix du stationnement des résidents sur la voirie est demeuré inchangé et faible au regard des tarifs pratiqués dans les parcs.

Pour rapprocher les tarifs pratiqués dans les parcs de ceux en vigueur sur la voirie, la Ville demande à ses délégataires, lors du renouvellement des contrats de délégation de service public, d'adopter des tarifs attractifs afin de convaincre les résidents de choisir le stationnement dans les parcs souterrains plutôt que sur la voirie. Les différences tarifaires, justifiées par une plus grande qualité de service dans les parcs, demeurent cependant importantes et ne sont guère favorables à un transfert massif du stationnement de surface vers les parcs souterrains de la Ville.

2.3 La motorisation à Paris est plus de deux fois inférieure à celle de la région Île-de-France

2.3.1 La baisse continue de la motorisation des ménages à Paris

Le taux de motorisation des ménages parisiens était de **40 %** en 2015¹⁷ et de **80 %** en petite couronne. Il était plus de deux fois inférieur à celui constaté en France métropolitaine (84,1 %) ¹⁸ et en région Île-de-France (88 %).

Toutefois, ce taux présente de grandes disparités entre les arrondissements. Il était de 55 % dans le 16^{ème} et de plus de 45 % dans les 7^{ème} et 8^{ème} arrondissement. Au contraire, les quatre arrondissements centraux et les 9^{ème}, 10^{ème}, 11^{ème} et 18^{ème} arrondissement étaient en deçà de la moyenne parisienne.

La motorisation des parisiens diminue depuis les années 1990 et le phénomène s'est accéléré à partir de 2010¹⁹. Entre 1999 et 2015, la baisse a été globalement de 17 % mais a dépassé 20 % dans les arrondissements centraux et l'est de la capitale (cinq premiers arrondissements, 10^{ème}, 11^{ème}, 12^{ème} et 18^{ème}). L'évolution la moins marquée a concerné le 16^{ème} avec une baisse de moins de 8 % entre 1999 et 2015.

Globalement, la motorisation des ménages parisiens a baissé de 20 % depuis 1999 et de 9 % sur la seule période 2010-2015.

Encadré n° 1 : Taux de motorisation des ménages dans deux grandes métropoles

Le nombre moyen de motorisation des ménages dans l'agglomération de **New-York-Manhattan** était de **0,25** (Census 2011).

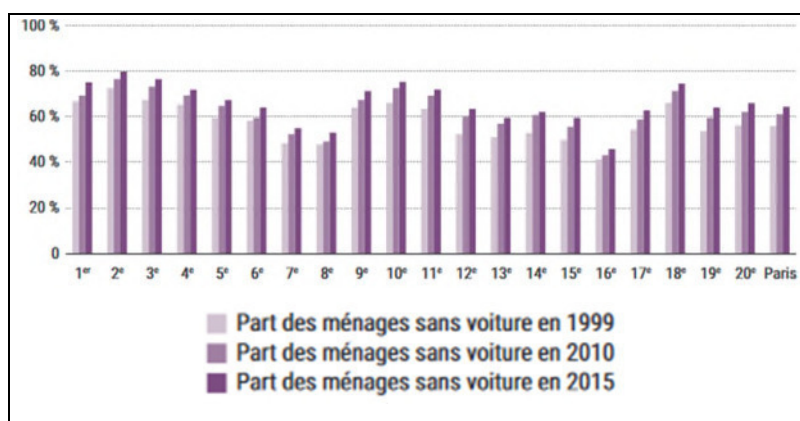
Celui de **Hong Kong**, ville dans laquelle les habitants utilisent majoritairement les transports collectifs, était de **0,06** (RTS info 2015).

¹⁷ Ce taux correspond aux 36 % de ménages parisiens disposant d'au moins un véhicule.

¹⁸ INSEE, tableaux de l'économie française - Edition 2020.

¹⁹ L'évolution de la motorisation des ménages parisiens depuis 1990 est contraire à celle des ménages en France métropolitaine qui a vu la motorisation passer de 76,8 % des ménages en 1990 à 84,9 % en 2018.

Graphique n° 6 : Évolution de la part des ménages sans voiture à Paris (1999/2015)



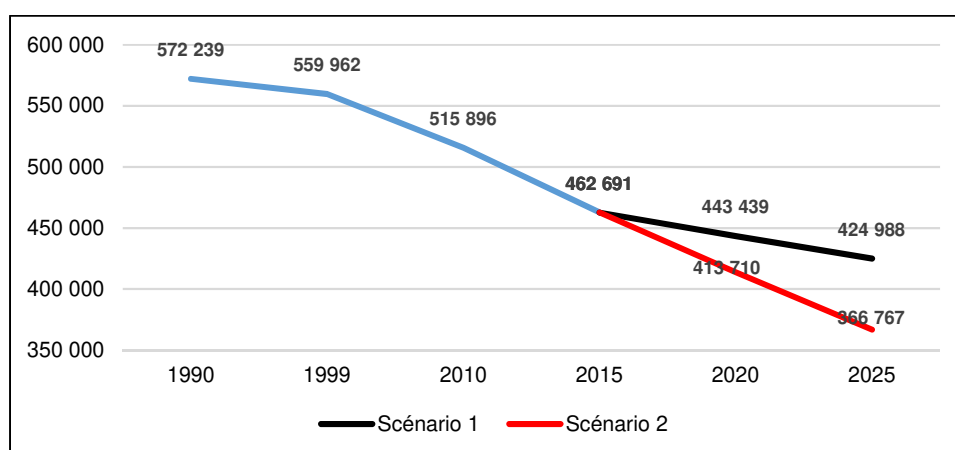
2.3.2 Les perspectives d'évolution de la motorisation des ménages

Pour estimer la demande future de stationnement, l'Apur²⁰, à partir du taux de motorisation des ménages mesuré par l'INSEE pour l'année 2015, a réalisé des projections d'évolution de la motorisation des ménages parisiens en 2025, selon deux hypothèses :

- scénario 1 (hypothèse basse) : projection du taux de motorisation à partir de l'évolution moyenne constatée sur la période 1990/2015. Ce scénario conduit à un taux de motorisation des parisiens en 2025 de 37 % ;
- scénario 2 (hypothèse haute) : projection du taux de motorisation à partir de l'évolution moyenne constatée sur la période 2010/2015. Ce scénario conduit à un taux de motorisation des parisiens en 2025 de 32 %.

Selon le scénario retenu, la motorisation des ménages d'ici 2025 diminuerait entre 8 % (scénario 1) et 20 % (scénario 2). La réalisation de l'un ou l'autre de ces scénarios se traduirait par une baisse comprise entre 38 000 et 96 000 (20 %) du parc véhicules en 2025, sur un parc évalué à 462 691 en 2015.

Graphique n° 7 : Hypothèses d'évolution du nombre de voitures à Paris d'ici 2025 (Apur)



Source : Apur

²⁰ Apur, « Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public », juin 2019.

Depuis ces travaux, l'INSEE a réalisé une nouvelle enquête concernant l'équipement des ménages, de laquelle il ressort que la motorisation a continué de décroître pour s'établir en 2018 à 33,6 %²¹, ce qui correspond à une baisse du nombre de véhicules dans Paris de l'ordre de 79 000 unités²². L'hypothèse, privilégiée par l'Apur, d'une baisse de 96 000 véhicules à l'horizon 2025 paraît donc crédible et pourrait même être dépassée.

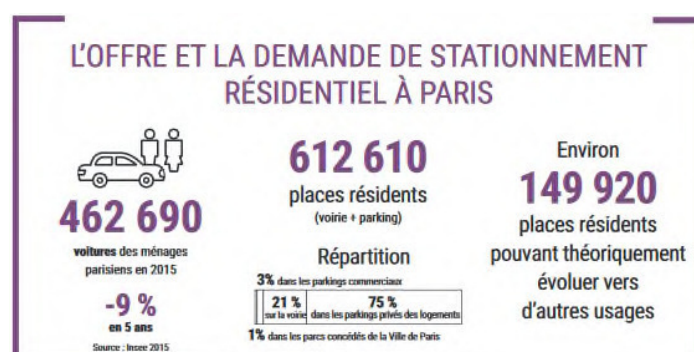
2.4 Le transfert d'une partie du stationnement de surface dans les parcs souterrains facilité par l'offre de stationnement globalement excédentaire

2.4.1 Une étude de l'atelier parisien d'urbanisme évalue à 150 000 le nombre de places excédentaires à Paris

L'Apur a dressé un état des lieux de l'offre de stationnement résidentiel qui a été comparé au besoin de stationnement des ménages. Il ressort de cette analyse que :

- le parc de véhicules des ménages parisiens était évalué à 462 690 et diminuait d'environ 9 % par rapport à 2010 ;
- le nombre de places de stationnement « résident » était de 612 610 en 2018 et correspondait à des emplacements situés dans les immeubles d'habitation, sur la voirie et dans les parcs souterrains.

Au vu de ce bilan, l'Apur concluait que près de 150 000 emplacements accessibles aux « résidents » pouvaient théoriquement évoluer vers d'autres usages.



Source : Apur, note n° 153

En 2025, selon l'hypothèse haute de l'Apur sur l'évolution de la motorisation des ménages, l'excédent de places pourrait être de 246 000. Il pourrait être dépassé compte tenu de la motorisation constatée par l'INSEE en 2018, inférieur à la prévision la plus haute de l'Apur.

2.4.2 L'absence d'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement à Paris

L'offre de stationnement résidentiel n'est pas répartie dans les arrondissements et les quartiers au prorata des besoins des ménages. Aussi, l'Apur a constaté des situations d'excédent ou de déficit très variables selon les arrondissements.

Le cumul des emplacements situés dans les parcs souterrains, quelle que soit leur nature (parcs de la Ville de Paris, immeubles d'habitation, commerciaux et de bureaux), montre que dans la presque totalité des 11^{ème}, 15^{ème}, 19^{ème}, et 20^{ème} arrondissements la demande pourrait être satisfaite sans qu'il soit nécessaire de recourir au stationnement de surface.

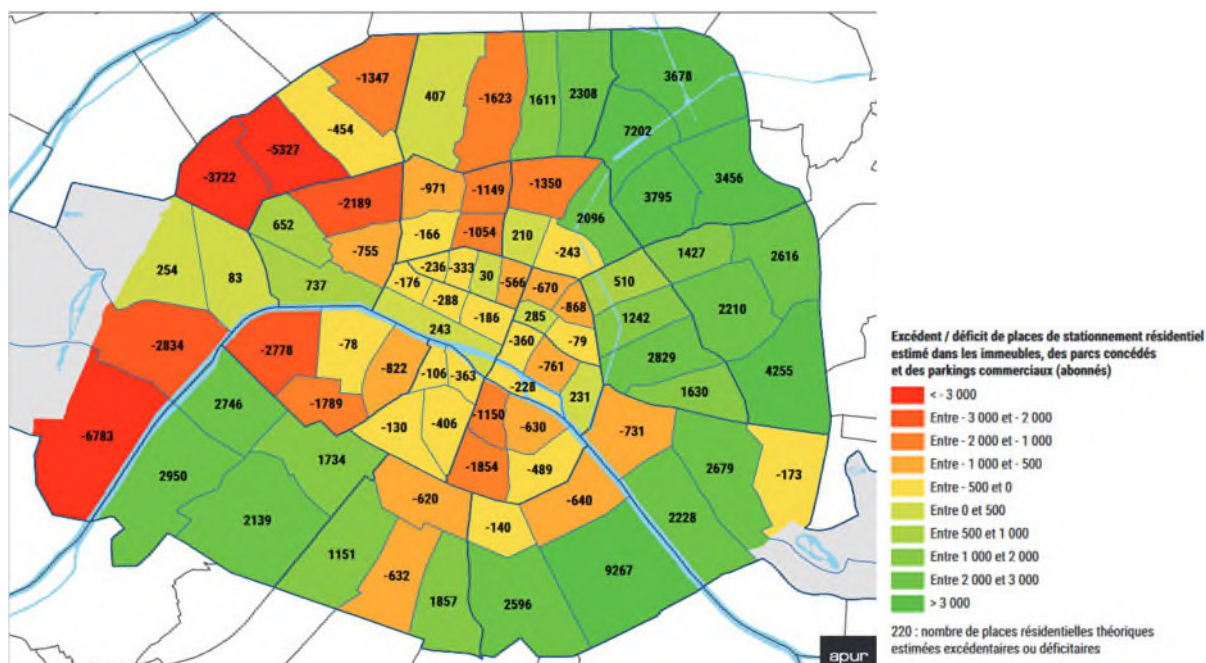
²¹ Le taux de motorisation à Paris est de 33,6 %, dont 29,5 % des ménages disposant d'une seule voiture et 4,1 % disposant de deux voitures ou plus.

²² Sur la base d'un nombre de ménages à Paris évalué à 1 140 772 ménages en 2018. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=DEP-75>.

²³ Enquête INSEE pour l'année 2015.

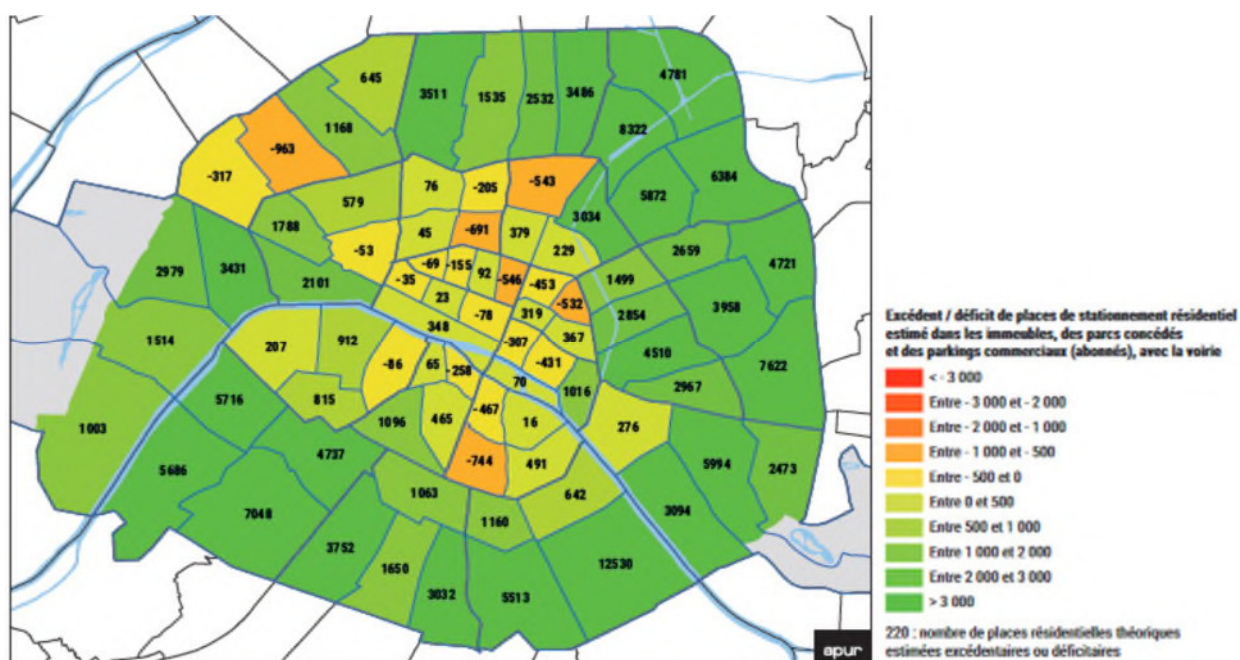
En effet, comme le montre la carte ci-dessous, le nombre d'emplacements de stationnement dans les parcs des arrondissements de l'est et du sud de la capitale dépasse le nombre de véhicules appartenant aux ménages dans ces mêmes arrondissements.

Carte n° 3 : Offre de stationnement résidentiel totale estimée
(parcs appartenant à la Ville de Paris - immeubles d'habitation, commerciaux et de bureaux), hors voirie, comparée au nombre de voitures des ménages



L'Apur a ensuite comparé la demande de stationnement des ménages avec l'offre globale de places en surface et dans les parcs souterrains. La carte ci-dessous montre que les « excédents » de places sont plus nombreux et concernent la plupart des arrondissements de la capitale, excepté les arrondissements les plus centraux et une partie du 17^{ème}

Carte n° 4 : Offre de stationnement résidentiel totale comparée au nombre de voitures des ménages



De ce dernier constat, l'Apur a déduit un volume de places de stationnement de surface, par arrondissement et par quartier (83 500), pouvant potentiellement être affectées à d'autres usages²⁴ (carte en annexe 2).

Ce nombre de places potentiellement disponibles pour d'autres usages est inférieur à 150 000 places, correspondant à la différence entre l'offre totale de stationnement et le nombre de véhicules des parisiens. En effet, dans plusieurs arrondissements (11^{ème}, 15^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème}), le nombre de places excédentaires est supérieur au nombre de places disponibles sur la voirie²⁵.

Tableau n° 6 : Potentiel d'évolution de l'offre de stationnement résidentiel en surface

Arrdt	Nombre de voitures des manages (Insee 2015)	Nombre de places résidents sur voirie	Offre résidentiellesur voirie "excédentaire"	% (D/C)
1	2 676	665	128	19%
2	2 731	427	62	15%
3	5 284	1 033	401	39%
4	4 816	1 466	855	58%
5	11 979	3 419	507	15%
6	9 725	2 373	1 626	69%
7	15 638	7 315	1 934	26%
8	10 070	5 970	3 079	52%
9	10 100	2 565	121	5%
10	12 981	2 386	1 336	56%
11	26 387	5 619	5 619	100%
12	29 914	7 834	6 930	88%
13	40 589	8 762	7 981	91%
14	30 088	7 741	6 489	84%
15	57 321	13 618	13 618	100%
16	55 357	18 207	8 589	47%
17	37 948	11 383	1 812	16%
18	29 531	8 361	6 738	81%
19	33 714	7 228	7 228	100%
20	35 842	8 452	8 452	100%
TOTAL	462 691	124 824	83 505	67%

Source : Atelier parisien d'urbanisme à partir de : Insee 2015 et DGFIP 2017

La Ville de Paris a annoncé en mars 2021 sa décision de supprimer 60 000 à 70 000 places de stationnement sur la voirie d'ici la fin de la mandature (2026),

L'enquête de l'INSEE pour l'année 2018 ayant mis en évidence une nouvelle décade de la motorisation des parisiens, assortie d'une diminution de 79 000 véhicules dans la capitale, ce projet de contraction de l'offre de stationnement en surface ne pourra qu'accompagner la baisse constatée entre 2015 et 2018. Il n'aura pas pour effet d'augmenter la pression en surface pour inciter les usagers à garer leurs véhicules dans les parcs de la Ville.

²⁴ L'excédent de places susceptibles d'être supprimées doit être minoré du taux de vide nécessaire au bon fonctionnement du stationnement sur la voirie (entre 5 et 10 %) et des places nécessaires aux professionnels n'ayant d'autres choix que de garer leur véhicule en surface.

²⁵ Selon l'évaluation par l'Apur des places excédentaires, les places disponibles sur la voirie dans certains quartiers peuvent aussi être moins nombreuses que les places potentiellement excédentaires.

2.4.3 La baisse de fréquentation des parcs s'explique pour partie par le manque de cohérence entre la tarification sur l'espace public et dans les parcs

2.4.3.1 La baisse constante depuis 15 ans de la fréquentation des parcs de la Ville

➤ L'évolution du nombre de sorties horaires dans les parcs de la Ville (usagers non abonnés)

La fréquentation des parcs est mesurée par la Ville et ses délégataires au vu du nombre de sorties horaires des parcs souterrains. Le nombre de ces sorties horaires a amorcé dès 2007 une baisse qui s'est fortement accélérée à partir de 2011. En 15 ans (2003-2019), la fréquentation horaire de l'ensemble des parcs a diminué de 35 %, dont 25 % de 2014 à 2019.

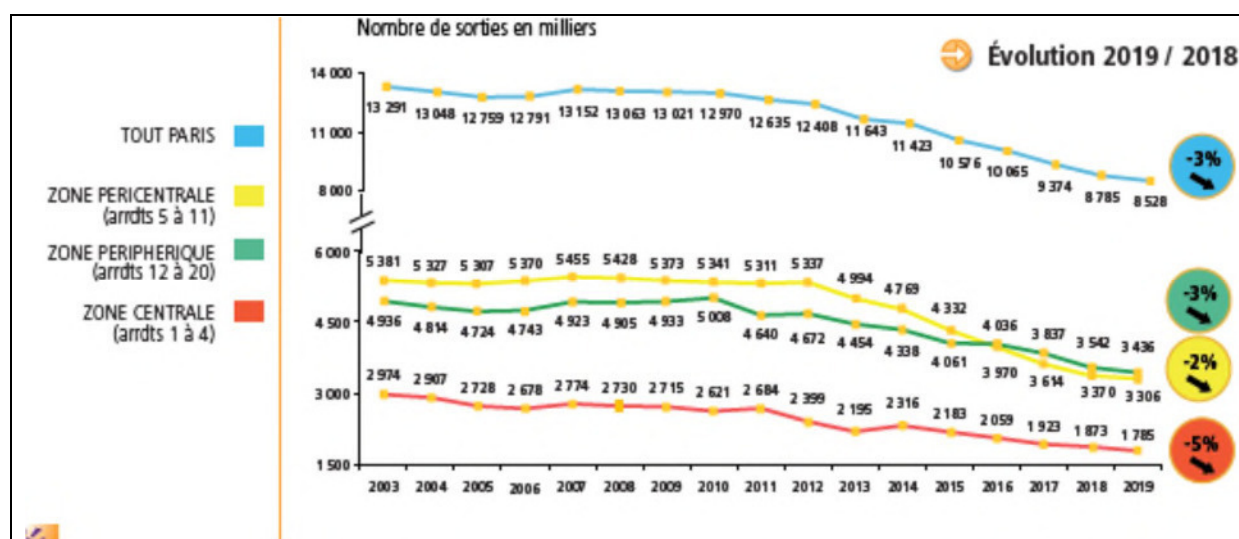
La tendance est générale mais affecte plus fortement les arrondissements les plus centraux de la capitale.

Tableau n° 7 : Évolution de la fréquentation horaire des parcs (2003/2019)

En milliers	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2014 (en %)
Zone centrale	2 316	2 183	2 059	1 923	1 873	1 785	-22,9
Zone péricentrale	4 769	4 332	4 036	3 837	3 542	3 306	-30,7
Zone périphérique	4 338	4 061	3 970	3 614	3 370	3 436	-20,8
Paris	11 423	10 576	10 065	9 374	8 785	8 527	-25,4

Source : CRC à partir des bilans de l'observatoire des déplacements

Graphique n° 8 : Évolution des sorties horaires 2003-2019 (nombre de sorties en milliers)



Source : Observatoire des déplacements, bilan des déplacements 2019

En conséquence de la baisse de fréquentation horaire, l'occupation des parcs ne cesse de diminuer chaque année.

Tableau n° 8 : Taux d'occupation des places réservées au stationnement horaire dans les parcs souterrains de la Ville (2014-2019) (en %)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taux d'occupation	56	52	5	48	42	42
Évolution		-7	-4	-4	-13	0

Source : CRC à partir des bilans de l'Observatoire des déplacements

Les manifestations des gilets jaunes et plusieurs épisodes de grèves expliquent en partie l'évolution défavorable de la fréquentation des parcs en 2018. Néanmoins, la tendance baissière est engagée depuis longtemps et sa cause principale tient d'abord à la baisse de la motorisation des parisiens et à la différence importante entre la tarification du stationnement en surface et sur la voirie.

La fermeture de cinq parcs de stationnement souterrains durant les six dernières années ne peut expliquer la baisse de la fréquentation. Quatre de ces cinq parcs ont en effet été fermés, soit en avril 2019 (Pont de Grenelle- maison de la radio et Notre-Dame), soit à la fin de l'année 2019 (Goutte d'or et les 19 parcs concédés de surface) et ne peuvent donc expliquer la baisse continue de la fréquentation constatée de 2015 à 2019.

Le tableau ci-dessous, qui retrace l'évolution de la fréquentation sur six ans dans une cinquantaine de parcs de la Ville accessibles aux visiteurs, montre que, quelle que soit leur localisation, de nombreux parcs affichent une baisse régulière de la fréquentation des usagers horaires.

Tableau n° 9 : Évolution des sorties horaires dans les parcs souterrains de la Ville

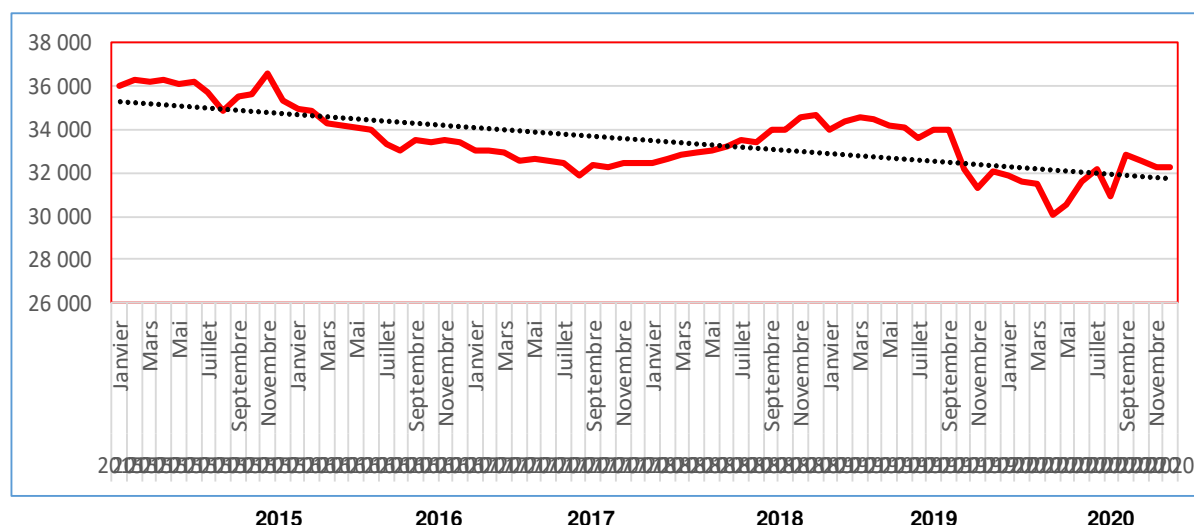
Parcs	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anvers	80 173	75 027	69 740	64 125	73 422	52 058
Bercy Seine	32 882	45 815	45 040	50 172	45 100	21 376
Bergson Saint Augustin	94 944	94 185	95 782	83 972	77 241	51 284
Bibliothèque Mitterrand	125 752	134 593	126 460	117 286	110 135	61 150
Bords de Seine Freyssinet	44 129	42 056	35 338	32 400	41 559	23 243
Bourse	310 636	289 201	279 624	283 447	290 777	180 109
Champs Élysées	311 954	262 196	233 791	193 334	206 863	129 007
Cité de la Mode	123 521	109 125	123 575	115 878	97 213	44 495
Concorde	141 391	127 339	115 712	102 209	105 046	65 644
Ecole de Médecine	92 583	94 219	93 408	82 875	72 307	49 797
Etoile Friedland	94 039	86 494	80 066	69 533	71 274	45 770
Euronord Lariboisière	121 431	109 813	97 515	72 211	94 068	85 682
Foch	139 620	122 263	108 938	98 541	116 067	81 985
François 1er	114 825	90 773	72 387	64 173	68 664	51 325
Georges V	297 555	267 415	217 786	214 502	184 482	118 403
Hausmann Berri	172 772	177 921	179 423	164 553	140 471	89 399
Jean Bouin	21 039	17 932	23 695	23 107	19 869	3 146
La Tour Maubourg Orsay	31 565	29 617	25 539	22 387	19 158	10 643
Lagrange Maubert	89 078	60 101	54 126	61 302	66 053	43 256
Les Halles Saint Eustache	81 595	70 711	63 410	53 014	60 383	39 236
Lobau	349 499	329 536	285 682	265 644	249 280	192 050
Louvre Samaritaine	77 385	91 527	88 026	95 955	92 678	72 200
Lutèce	66 071	73 202	66 751	52 041	51 102	45 581
Lyon Diderot	157 992	149 721	143 512	117 507	120 384	100 894
Madeleine Tronchet	328 164	265 027	265 171	274 769	262 967	192 580
Mairie 15	37 854	36 145	32 601	26 066	26 738	21 473
Mairie 17	58 399	59 713	58 664	53 432	49 035	25 159
Malesherbes Anjou	140 484	126 191	127 029	104 151	101 852	62 937
Marceau Etoile	65 440	64 065	61 877	54 817	48 821	26 936
Maubert	60 322	62 276	56 246	52 607	49 421	28 395
Méditerranée	630 102	594 770	538 161	476 914	446 044	272 788
Meyerbeer	161 275	170 996	190 857	190 155	167 624	92 567
Montholon	75 185	68 499	73 925	73 167	89 047	74 220
Passy	114 142	105 058	105 928	103 204	92 378	77 742
Picpus Nation	33 627	30 810	27 917	26 856	35 946	34 293
Porte de Champerret	84 960	77 509	73 246	65 525	66 471	30 774
Porte de Clignancourt	72 827	73 452	79 912	89 190	85 957	52 431
Porte de Saint Cloud	22 432	25 781	33 737	27 103	31 242	30 109
Porte de Saint Ouen	39 880	43 704	44 729	47 622	49 804	34 862
Porte d'Orléans	49 567	48 072	41 561	40 404	37 463	26 899
Pyramides	178 028	167 487	157 050	145 968	152 630	103 011
Sèvres Babylone	280 908	265 652	245 474	242 243	245 200	216 654
Université Diderot	38 325	35 198	36 832	33 189	33 640	23 534
Vendôme	177 587	173 674	175 042	183 208	189 039	135 943
Versailles Reynaud	39 802	40 704	38 146	34 872	38 322	24 830
Villiers	54 351	51 366	50 797	43 032	45 308	40 342

Source : Ville de Paris - tableau récapitulatif des BSU, années 2015 à 2020.

➤ L'évolution du nombre d'abonnements dans les parcs

La même tendance baissière affecte, mais de manière plus heurtée, le nombre d'abonnements

Graphique n° 9 : Évolution du nombre d'abonnés dans les parcs (2015-2020)



Source : CRC à partir des données Ville de Paris

Cette évolution défavorable du nombre d'abonnés a bien évidemment une incidence sur l'occupation des parcs de stationnement.

Tableau n° 10 : Taux d'occupation des places réservées aux abonnements dans les parcs souterrains de la Ville (2014-2019) (en %)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taux d'occupation	64	61	60	58	56	59
Évolution		-5	-2	-3	-1	5

Source : CRC à partir des bilans de l'observatoire des déplacements

La Ville explique cette tendance à la baisse de fréquentation des abonnés comme des usagers horaires par :

- « la réduction du parc d'automobiles ;
- le repositionnement de l'offre de stationnement en ouvrage sur une offre plus qualitative mais moins abordable ;
- le développement des offres de déplacement en commun ou alternatives à l'automobile individuelle) ;
- la concurrence accrue des capacités de stationnement privé, notamment celles des particuliers valorisés sur des plates-formes électroniques collaboratives ;
- le dynamisme de certains points d'intérêt ou types d'activité économique positionnés en banlieue, déplaçant la circulation et le stationnement automobile en-dehors du territoire parisien ; le déménagement du tribunal de grande instance de Paris au début avril 2018 : impact négatif sur les parcs centraux ;
- les actions engagées en faveur de la lutte contre la pollution de l'air (restrictions de circulation à partir du 01/07/2019 aux véhicules ayant la vignette Crit'Air quatre, zone Paris-respire – Cœur de Paris) ».

Ces facteurs permettent sans doute d'expliquer une partie de la baisse de fréquentation des parcs mais la stratégie de la Ville de Paris en termes de tarification doit également être questionnée.

2.4.3.2 La baisse de fréquentation horaire des parcs souterrains de la Ville s'est accélérée durant la crise sanitaire

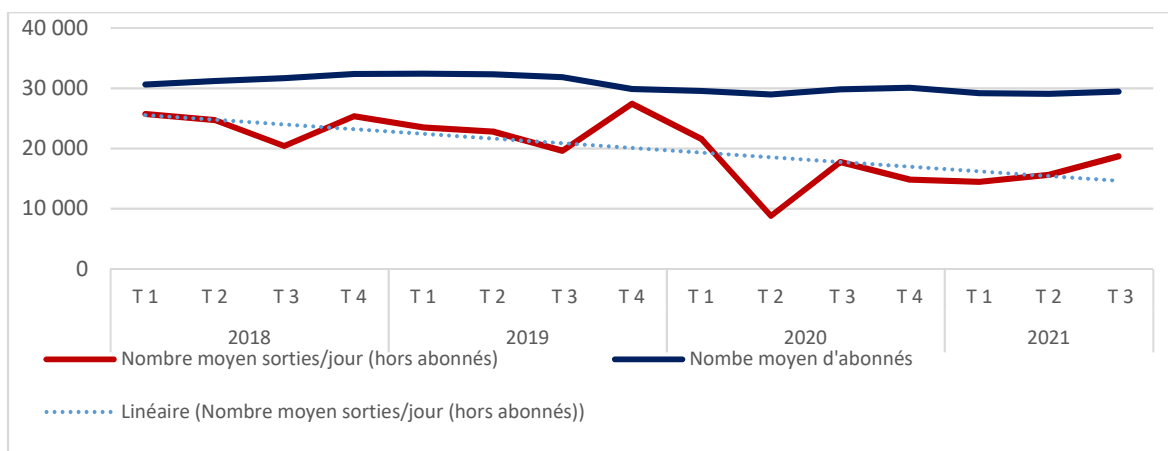
Une étude de la Fédération nationale des métiers du stationnement (FNMS) réalisée dans 133 parcs situés dans 42 villes et 10 régions a montré que la fréquentation horaire des parcs en ouvrage avait été grandement affectée sur l'ensemble du territoire du fait de la mise en œuvre par l'État de mesures de confinement pour répondre à la crise sanitaire survenue en France en 2020.

Le premier confinement, mis en place entre le 14 mars 2020 et le 11 mai 2020, a eu pour conséquence, selon la fédération, une fréquentation des parcs en baisse de plus 90 % par comparaison avec la même période de l'année précédente. L'allègement des mesures sanitaires à partir du 11 mai 2020 n'a pas permis aux parcs, de retrouver une occupation comparable à celui de l'année précédente.

À Paris, la crise sanitaire et les mesures de confinement et la généralisation du télétravail qui en sont résultés ont accru le phénomène de désaffection des parcs constaté depuis de nombreuses années. Chargés d'une mission de service public, les opérateurs de stationnement ont néanmoins maintenu les parcs de stationnement ouverts et accessibles pendant toute la période de confinement pour permettre aux personnes dont les déplacements demeuraient nécessaires en dépit de la crise sanitaire de garer leur véhicule.

Le graphique ci-dessous montre l'effet d'accélération provoqué par ces mesures sur la fréquentation horaire des parcs.

Graphique n° 10 : Évolution de la fréquentation des parcs souterrains (2018-2021)



Source Ville de Paris – DVD. <https://www.paris.fr/pages/barometre-trimestriel-des-deplacements-a-paris-12214>

L'effondrement de la fréquentation pendant les périodes successives de confinement a bouleversé l'économie de nombre de contrats de DSP. Ainsi, par exemple, l'un des principaux délégataires de la Ville de Paris, la SAEMES a vu son excédent brut d'exploitation diminuer de plus de 45 % entre 2019 et 2020 et de 37 % en 2020 comparé à la moyenne des cinq dernières années (2015-2019).

Tableau n° 11 : Comptes de résultat de la SAEMES 2014-2020

Compte de résultat (K€)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Chiffre d'affaires	45 674	48 242	44 150	43 687	49 178	51 433	43 310
dont :							
CA horaire	26 778	28 059	24 824	23 739	25 470	26 485	
CA abonnés	13 875	15 373	14 341	14 226	15 986	17 210	
Amodiations	3 205	3 121	3 018	3 225	3 235	3 271	
Autres revenus d'activité	1 816	1 690	1 967	2 496	3 304	3 298	
Autres produits	2 478	3 419	1 001	393	175	984	594
Produits d'exploitation	48 152	51 661	45 151	44 080	49 353	52 417	43 904
Charges externes	7 894	8 990	7 380	6 402	6 873	8 072	7 073
Frais de personnel	13 946	14 908	15 032	14 688	15 258	15 210	13 950
Impôts et taxes	3 221	3 831	3 239	2 935	3 723	3 757	3 497
Redevance des délégataires	12 243	14 329	8 610	8 446	10 774	12 056	12 027
Autres charges			205	17	63	41	102
Charges d'exploitation	37 304	42 058	34 466	32 488	36 691	39 136	36 649
Excédent brut d'exploitation	10 848	9 603	10 685	11 592	12 662	13 281	7 255
Dotations aux amortissements et provisions	9 223	8 807	10 875	10 960	11 649	11 211	11 751
Résultat d'exploitation	1 625	796	-190	632	1 013	2 070	-4 496
Résultat financier	90	178	202	111	80	156	49
Résultat exceptionnel	551	663	-12	27	-158	-277	-150
Participation des salariés	255	300					
CICE			325	389	352		
Impôts sur les bénéfices	394	497	-131	-137	-548	-691	
Résultat net	1 617	840	194	1 022	739	1 258	-4 597

Source : SAEMES, Rapport d'activité 2020

Globalement, les délégataires estimaient, avant la clôture des comptes de 2020, les pertes nettes des parcs exploités à environ 30 M€.

2.4.4 La faible efficacité de la stratégie de la Ville pour inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans les parcs

La Ville affiche depuis de nombreuses années sa volonté de libérer l'espace public par le transfert d'une partie du stationnement des véhicules de la voirie vers les parcs souterrains, notamment. L'exposé des motifs de la délibération du 16 décembre 2014 réformant l'organisation et la tarification du stationnement précisait déjà que « *Les usagers résidents parisiens doivent être incités à utiliser les capacités de stationnement souterrain ou les solutions alternatives à la possession d'un véhicule, tout en maintenant une tarification avantageuse* »²⁶.

Dans le contexte de la diminution continue de la motorisation des ménages, l'augmentation de la fréquentation des parcs souterrains suppose une baisse corrélative de la fréquentation des places de stationnement situées en bordure de voirie. Deux leviers sont à disposition de la Ville de Paris pour inciter les usagers à préférer les parcs souterrains : une baisse suffisante du volume des places sur la voirie et une amélioration de la cohérence tarifaire du stationnement sur la voirie et dans les parcs.

²⁶ Exposé des motifs de la délibération 2014 DVD 1115.

2.4.4.1 Le nombre de places de stationnement sur la voirie est stable depuis 2016

Le nombre d'emplacements de stationnement payants en surface a diminué de 9 % de 2012 à 2016 (-13 600 places) et s'est stabilisé depuis à environ 134 000 places.

Tableau n° 12 : Évolution du nombre de places payantes en surface (2012-2019)

Évolution des places sur la voirie	2012	2013	2 014	2015	2016	2017	2018	2019	Évol. 2019/2012
Places payantes mixtes	131 170	128 592	128 177	127 107	121 471	121 333	121 977	122 136	-6,9 %
Places payantes rotatives	14 709	13 626	13 585	13 393	12 167	12 196	12 229	11 808	-19,7 %
Total	147 812	143 267	141 762	140 500	133 638	133 529	134 206	133 944	-9,4 %

Source : CRC à partir des bilans de l'Observatoire des déplacements

Or, l'étude de l'Apur a mis en évidence que la motorisation constatée en 2015 devrait continuer sa décrue dans les prochaines années et que la baisse des véhicules dans Paris pourrait être de l'ordre de 96 000 en 2025. La récente enquête de l'INSEE a montré qu'entre 2015 et 2018 la motorisation des parisiens avait baissé plus fortement encore que ce que prévoyait l'Apur, pour s'établir à 33,6 %, soit un parc diminuant de 79 000 véhicules environ.

Comme il a été observé ci-dessus, le projet de la Ville de supprimer 60 000 à 70 000 places d'ici la fin de la mandature sera selon toute vraisemblance très inférieur à la décrue du nombre de véhicules à l'horizon 2025 et ne contribuera donc pas à améliorer l'occupation des parcs souterrains.

2.4.4.2 Les tarifs sur la voirie et dans les parcs souterrains obéissent à des logiques différentes

Les recettes horaires et d'abonnement des parcs de stationnement souterrains constituent la très grande majorité des produits encaissés par les délégataires. Au contraire des tarifs pratiqués sur la voirie qui sont un instrument de politique publique destiné à réguler la circulation et diminuer la pollution, les tarifs dans les parcs doivent permettre à l'exploitant de couvrir les charges d'exploitation et d'amortissement des immobilisations, tout en l'assurant d'une juste rémunération. Ils sont donc différents d'un parc à l'autre dès lors qu'ils dépendent, d'une part, des charges afférentes à chaque parc et, d'autre part, de leur fréquentation.

Les tarifs des parcs souterrains doivent également être adaptés à leur environnement. Certains arrondissements disposent de parcs souterrains nombreux, appartenant ou non à la Ville. C'est le cas par exemple des 8^{ème}, 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement et, dans une moindre mesure, des 1^{er}, 12^{ème} et 13^{ème}. La fixation des tarifs doit donc tenir compte non seulement de l'équilibre économique de la concession mais aussi de son environnement concurrentiel.

Enfin, les tarifs de stationnement pratiqués en surface et dans les parcs doivent être coordonnés. Pour inciter les usagers à préférer les parcs souterrains, il est nécessaire que les tarifs dans les parcs ne soient pas significativement plus élevés que sur la voirie.

Les tarifs sont fixés dans les traités de concession et actualisés au vu d'une formule d'indexation, après autorisation de la Ville.

2.4.4.3 Les tarifs horaires de stationnement sur la voirie ont augmenté et sont aujourd'hui plus chers que dans les parcs

La récente décision de la Ville d'augmenter substantiellement les tarifs de stationnement sur la voirie à partir du 1^{er} juillet 2021 (6 € / heure dans les 11 premiers arrondissements et 4 € / heure dans les arrondissements 12 autres) a été prise pour inciter les visiteurs à préférer les parcs publics. Effectivement, l'examen comparé des tarifs pour le stationnement d'un

véhicule léger pendant une heure en surface et dans les parcs souterrains montre que le stationnement sur la voirie est désormais plus cher dans les arrondissements les plus centraux de la capitale.

En revanche, les tarifs sur la voirie restent souvent moins chers dans les arrondissements situés à la périphérie de la Ville, en dépit de la récente hausse et ne peuvent donc guère attirer de nouveaux usagers horaires dans les parcs.

Tableau n° 13 : Tarifs comparés de la première heure de stationnement en surface et dans les parcs souterrains (2021)

Arrondissements	Prix 1 ^{ère} heure en surface	Tarifs parcs souterrains	
		Tarif minimum	Tarif maximum
Zone centrale (arrondissements 1 à 4)	6 €	Lutèce : 4 € - Halles-St-Eustache : 4,20 € - Pyramides : 4,30 € Hôtel de Ville : 4,30 € -	Bourse : 4,80 € - Vendôme : 5,20 €
Zone péricentrale (arrondissements 5 à 11)	6 €	Anvers : 4 € - Meyerbber (opéra): 4 € - Lagrange Maubert : 4,30 € - Montalembert : 4,60 €	Etoile-Friedland : 5,20 € Saint-Germain-des-Prés : 5,20 € - La Tour Maubourg : 5,30 € -
Zone périphérique (arrondissements 12 à 20)	4 €	Picpus : 3,20 € - Porte d'Orléans : 3,80 € - Bibliothèque François Mitterrand : 3,80 € Porte de Clignancourt : 3,40 €	Carnot : 4,40 € - Ternes : 4,30 € - Porte Champerret : 4,20 € - Porte Maillot : 4,40 € - Ternes : 4,30 € - Passy : 4,40 €

Source : CRC

Le report espéré du stationnement rotatif vers les parcs pourrait contribuer à restaurer l'équilibre financier d'un grand nombre d'entre eux. Toutefois, la mesure ayant été mise en application il y a peu, il n'a pas été possible à la chambre de mesurer son effet sur la fréquentation des parcs.

2.4.4.4 Le niveau des tarifs de stationnement pour les résidents n'incite pas à privilégier le stationnement en souterrain

La tarification du stationnement des résidents en surface, inchangée depuis 2015, leur permet de garer leur véhicule à proximité de leur domicile pour un coût mensuel de **42,75 €**. La faiblesse du tarif s'explique par la volonté de la Ville de limiter la circulation des véhicules.

➤ Prix des abonnements pour les véhicules légers (VL) dans les parcs

À peine plus de la moitié des parcs proposent une formule d'abonnement spécifique pour les « résidents ». Selon la Ville, en effet, « *au 31 décembre 2019, le tarif dit « résidents », caractérisé par une réduction unique de 30 % sur l'abonnement de base du parc, était appliqué dans 19,5 parcs [...]* La formule « résidents petits rouleurs » qui fait évoluer le coût de l'abonnement en fonction du nombre de sorties (généralement de -20 % à -40 % du tarif maximal) a été appliquée dans **47,5 parcs** » (Bilan des DSP 2019).

La Ville, souhaitant inciter les parisiens à garer leur véhicule dans les parcs souterrains, impose désormais aux délégataires, lors du renouvellement des DSP, d'inclure dans la grille tarifaire un tarif minoré destiné aux usagers résidents dans la capitale. Les DSP les plus récentes prévoient généralement deux formules d'abonnement pour les résidents. Une formule « résident » correspondant à la formule de base, destinée à tous les usagers, minorée de 30 %, et une formule dite « résidents petits rouleurs » dont le tarif varie en fonction du nombre de sorties mensuelles.

Cependant, quelle que soit la formule, la plupart des tarifs applicables aux ménages parisiens dans les parcs restent très supérieurs à celui pratiqué sur la voirie (42,75 €/mois). Seuls deux arrondissements, les 13^e et 18^e, proposent aux « résidents », dans quelques parcs, des tarifs comparables à ceux pratiqués sur la voirie.

La différence tarifaire est appelée à croître dans les prochaines années, les prix pratiqués dans les parcs ne pouvant qu'augmenter pour tenir compte à la fois de la fréquentation qui diminue et des charges d'exploitation qui augmentent.

Tableau n° 14 : Comparaison des tarifs d'abonnement « résident » (VL) dans les parcs et sur la voirie, par arrondissement – 2021 –

Arrdt	Abonnement mensuel résident		Tarif résident sur voirie
	Tarif mensuel mini (€)	Tarif mensuel maxi (€)	Coût mensuel (€)
1	107,4	224	42,75
2	228,32		
4	140	217,6	
5	142,1	232	
6	167,3	268	
7	162	318,4	
8	105	231	
9	123,5	184,5	
10	123,75	200	
12	114	155	
13	42,96	188	
14	87,6	205,6	
15	119,25	184,8	
16	91,2	290	
17	95	250	
18	44,4	88,8	

Source : Ville de Paris

➤ Abonnement des véhicules deux-roues

Le stationnement par les résidents des deux-roues motorisés sur la voirie sera payant à compter du 1^{er} septembre 2022. Toutefois, le prix de 21,40 € (moitié du tarif « résident VL) ne paraît pas de nature à modifier le comportement des usagers dès lors que les tarifs sont, là encore, bien inférieurs à ceux des parcs. Enfin, les vélos stationnent gratuitement en surface et le coût d'un abonnement dans un parc est généralement compris entre 10 €/mois et 20 €/mois.

Bien sûr, les services proposés dans les parcs sont bien plus développés que sur la voirie et peuvent attirer une clientèle soucieuse de la protection de son véhicule. Néanmoins, les parcs présentent également aux yeux des usagers des inconvénients liés notamment à la sécurité et au caractère anxiogène des espaces en sous-sol.

Le maintien d'un faible tarif de stationnement sur la voirie, inchangé depuis 2015, ne peut contribuer au transfert de stationnement vers les parcs souterrains souhaité par la Ville. Celle-ci aurait donc avantage à mettre en cohérence les tarifs de stationnement sur la voirie avec ceux pratiqués dans les parcs concédés.

Recommandation performance 1 : Réduire les écarts de tarifs demandés aux résidents parisiens pour le stationnement des véhicules en surface et celui dans les parcs souterrains.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le taux de motorisation des Parisiens était de 40 % en 2015, soit moitié moins qu'en région Ile-de-France et en France métropolitaine.

Dans une étude de 2019, l'Apur a projeté la motorisation à Paris à échéance 2025. Selon les deux scénarios envisagés, la baisse du nombre de véhicules des Parisiens pourrait être comprise entre 38 000 (37 % de motorisation) et 96 000 (32 % de motorisation) à cette date. Compte tenu des tendances constatées, l'Apur privilégie l'hypothèse de réduction la plus haute qui conduirait à une réduction du parc automobile actuel supérieure à 20 % entre 2015 et 2025.

Une étude de l'INSEE concernant l'équipement des ménages en 2018 montre que la motorisation avait de nouveau baissé, passant de 40 % en 2015 à 33, 6 % en 2018. Ce constat laisse augurer une baisse de la motorisation des ménages parisiens supérieure à celles envisagées par l'Apur. Cette baisse de la motorisation entre 2015 et 2018 a occasionné une diminution du parc automobile dans Paris de l'ordre de 79 000 véhicules.

L'annonce par la Ville de Paris de sa décision de supprimer entre 60 000 et 70 000 places de stationnement d'ici la fin de la mandature ne fera donc qu'accompagner cette baisse et n'augmentera pas la pression sur l'offre de stationnement en surface.

Dans ces conditions, la baisse continue de la fréquentation dans les parcs, constatée depuis une quinzaine d'année, pourrait perdurer dans la mesure où les usagers, particulièrement les ménages parisiens ne sont pas incités à préférer le stationnement dans les parcs dont les tarifs sont plus élevés que sur la voirie.

3 LA SITUATION FINANCIÈRE DEGRADÉE DES PARCS SOUTERRAINS

3.1 Le chiffre d'affaires et le résultat cumulés des parcs de stationnement diminuent chaque année parallèlement à la baisse de la fréquentation

3.1.1 Le chiffre d'affaires des parcs souterrains dépend des conditions de stationnement des véhicules en surface

Si la situation financière des parcs souterrains dépend d'abord de la qualité des services rendus aux usagers et de leur gestion, elle est aussi tributaire de la politique des déplacements et du stationnement sur la voirie conduite par la Ville de Paris.

Or, la volonté de la Ville est de réduire la place de la voiture dans l'espace public au profit d'autres formes de mobilité. La réorganisation progressive de l'espace public (modification du plan de circulation, fermeture de certaines voies à la circulation automobile, développement des voies cyclables, etc.), a évidemment un impact défavorable sur la circulation automobile et, par voie de conséquence, sur la demande de stationnement.

En outre, ainsi qu'il a été observé, le niveau de la tarification du stationnement sur la voirie induit des conséquences directes sur le niveau de remplissage des parcs souterrains et donc sur leurs chiffres d'affaires.

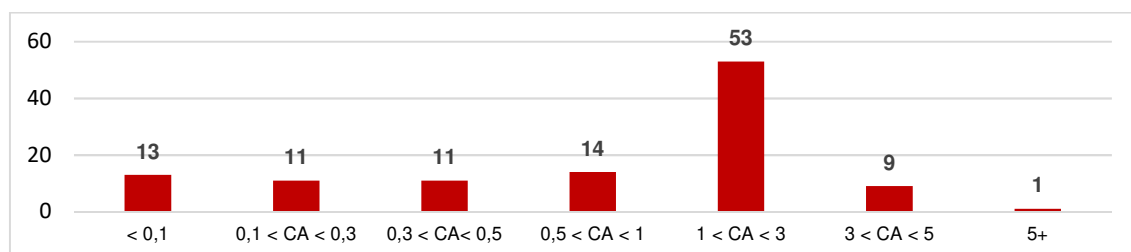
3.1.2 Des chiffres d'affaires d'une très grande diversité selon les parcs

Le chiffre d'affaires des parcs dépend souvent de leur taille, de leur localisation et de la catégorie des usagers accueillis. Les parcs exclusivement dédiés aux abonnés, généralement d'une plus faible capacité, ont un chiffre d'affaires souvent moins élevé que les autres parcs accueillant indifféremment des abonnés et des usagers horaires. En effet, le stationnement

horaire, parce qu'il permet une rotation importante des usagers sur une même place, offre de meilleures perspectives financières.

Le chiffre d'affaires des DSP varie de 0,1 M€ à 9 M€ par an. Le chiffre d'affaires médian des parcs était de l'ordre de 1,1 M€ en 2019.

Graphique n° 11 : Répartition des parcs par chiffre d'affaires (2019)



Source : CRC

Le chiffre d'affaires cumulé de l'ensemble des parcs souterrains de la Ville a baissé globalement de plus de 9 % sur la période 2014-2019.

En cinq ans, le chiffre d'affaires cumulé des parcs a diminué de plus de 17 M€. La fermeture de plusieurs parcs (Goutte d'Or, Porte d'Italie, Notre Dame, Pont de Grenelle-Maison de la radio), a sans doute été à l'origine d'une diminution de chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 2,5 M€, mais la réduction du nombre de parcs, pas plus que les attentats et les mouvements sociaux ne peuvent expliquer cette tendance baissière, dont la cause principale est à rechercher dans une baisse régulière et déjà ancienne de la fréquentation des parcs que les crises sociales n'ont fait qu'aggraver.

Tableau n° 15 : Évolution du chiffre d'affaires des parcs souterrains

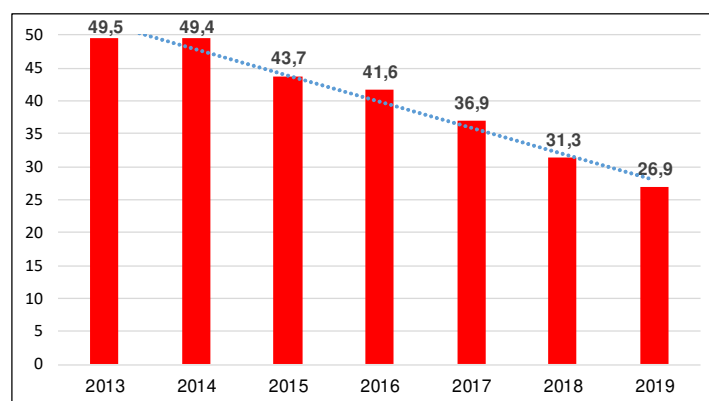
M€	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2014
Chiffre d'affaires	185,8	183,9	177,9	171,5	170,7	168,5	-9,3 %

Source : CRC à partir de Ville de Paris - Bilan des DSP

3.2 Le résultat cumulé des parcs s'est contracté de plus de 45 % en cinq ans

Conséquence directe de l'affaîssement du chiffre d'affaires, le résultat global des parcs souterrains diminue chaque année de façon significative. En cinq ans (2014-2019), il s'est contracté de plus de 45 %, passant de 49,5 M€ à 26,9 M€.

Graphique n° 12 : Évolution du résultat net global des parcs souterrains 2014-2019



Source : Ville de Paris, Bilan des DSP et concessions 2014-2019

Si le résultat cumulé reste positif, des parcs de plus en plus nombreux sont déficitaires chaque année : 54 des 125 parcs souterrains affichaient un résultat négatif en 2019.

La baisse du résultat n'affecte pas de façon homogène l'ensemble des parcs. Certains échappent, au moins en partie, à une baisse de leur chiffre d'affaires quand d'autres, au contraire, sont plus sévèrement touchés par la désaffection de la clientèle. Les plus couramment déficitaires sont les parcs complètement amodiés (75 %).

3.2.1 La baisse du chiffre d'affaires des DSP n'est qu'imparfaitement compensée par la contraction des charges d'exploitation

3.2.1.1 Structures des charges d'exploitation

Les charges d'exploitation directes se répartissent en trois postes principaux de dépenses (rémunérations, entretien-maintenance-rénovation et énergie) auxquels s'ajoutent des charges fixes et calculées : la redevance payée à la Ville et les frais de structure du délégataire.

Les poids respectifs de ces postes de charges sont très variables d'un parc à l'autre et dépendent de la date de signature des contrats de DSP et de la nature des parcs dont l'exploitation exige un nombre plus ou moins important de personnels.

➤ Les rémunérations

Une équipe d'agents est dédiée à l'accueil et à l'entretien dans la plupart de parcs. Les plages horaires de présence des agents varient en fonction de la taille du parc et de sa fréquentation. Quelques parcs, principalement amodiés ou réservés aux abonnés, ne disposent pas de personnels spécifiquement affectés. Pour ces parcs, et pour la plupart des parcs mixtes n'ayant pas de personnel à disposition 24H/24H, la surveillance et les interventions urgentes sont assurées, hors période de présence des personnels, par un dispositif d'intervention 24H/24H.

L'organisation de l'accueil, de la surveillance et des interventions urgentes est arrêtée dans chaque contrat. Tout changement d'organisation suppose l'aval de la Ville de Paris. Globalement donc les charges de rémunération sont assez stables en valeur relative sur la durée des contrats.

➤ Les dépenses d'énergie et de consommables

Le poste énergie et consommables représente quelques dizaines de milliers d'euros par an pour chaque parc. Ce poste est globalement maîtrisé, les délégataires s'étant engagés dans les traités de concession/affermage les plus récents à mettre en place une démarche environnementale devant aboutir à une baisse des consommations énergétiques de 30 % en 2020 (50 % en 2030) par rapport aux valeurs de 2004, conformément aux dispositions du plan Climat de Paris.

3.2.1.2 La Ville ne contrôle pas les frais de structure imputés par les délégataires sur les comptes des parcs concédés

Lors de l'attribution des DSP, les délégataires ne créent pas de sociétés spécifiquement dédiées à la gestion du parc. Les charges et produits afférents au parc sont isolés dans la comptabilité de la société délégataire pour donner lieu, à l'issue de chaque exercice, à l'établissement d'un compte de résultat par parc.

Les comptes de résultat comprennent des charges de structure. Cette pratique, habituelle dans les DSP, n'est pas critiquable en soi, certaines concessions n'ayant pas la surface financière suffisante pour disposer en propre de tous les moyens et compétences nécessaires

à l'exploitation du service concédé. Diverses fonctions (comptabilité, gestion des systèmes d'information, ressources humaines, communication, affaires juridiques) sont donc réalisées par les services support de la société.

Si les comptes de résultat de la plupart des parcs affichent des charges de siège comprises entre 5 % et 12 % du chiffre d'affaires, pour certains ce taux est beaucoup plus élevé. Sur une cinquantaine de comptes de résultat de l'année 2019 examinés, une douzaine présentent un taux de charges réparties compris entre 12 % et 35 %.

Tableau n° 16 : Parcs souterrains concédés dont les frais de structure sont compris entre 12 % et 35 %

Parc	Chiffre d'affaires	Frais de structure	FS/CA (%)
Bercy Seine VL	364 052	128 809	35
Mairie du 14 ^e	95 151	25 286	27
Les Halles-Saint-Eustache	877 217	224 227	26
Porte d'Orléans	1 150 287	265 388	23
Maubert Collège des Bernardins	1 649 710	318 439	19
Mairie du 19 ^e	212 683	39 496	19
Jouffroy	105 838	17 273	16
Odéon	1 313 393	204 154	16
Récollets	134 511	19 427	14
Mairie du 15 ^e	625 532	85 245	14
Firmin Gémier	222 173	29 349	13
Lagrange-Maubert	1 312 847	171 105	13

Source : CRC à partir des comptes de résultat des parcs

Les charges de structure d'un même parc peuvent varier de façon significative selon l'exploitant. C'est le cas par exemple du parc Malesherbes-Anjou qui a été exploité par la société INDIGO jusqu'au 31 janvier 2018 puis par la Société d'Assistance et de Gestion du Stationnement (SAGS) à partir du 1^{er} février 2018. L'examen des comptes de résultat des années 2017 à 2019 montre une baisse importante des charges de structure à l'occasion du changement de délégataire (-66 %), que ni la variation du chiffre d'affaires ni celle des charges directes ne permettent d'expliquer.

Dans un audit de 2010 consacré aux délégations de service public confiées à la société VINCI Park, l'inspection générale de la Ville de Paris (IGVP) notait qu'en 2009 le taux moyen des charges de structure rapporté au chiffre d'affaires était de 10,3 % dans les DSP VINCI et de 11,5 % dans les parcs de la SAEMES. L'IGVP relevait que les charges de structure étaient réparties par convention en fonction du chiffre d'affaires des parcs.

L'OGVP remarquait encore que le taux de charge de structures pouvait comprendre chez certains délégataires des charges supplétives, c'est-à-dire des charges non comptables dont l'évaluation est à la discrétion de l'opérateur (rémunération de l'actionnaire, rémunération théorique de l'image, etc.), qui ont pour effet de minorer l'évaluation du résultat d'exploitation présenté dans les DSP.

L'Inspection générale recommandait donc « *que les services de la Ville définissent le contenu des frais de structure affectés dans les DSP. Cette définition permettra de comparer de manière plus économique les efforts de chacun des opérateurs pour promouvoir leur politique de stationnement et de faire justifier le niveau des frais de structure par l'opérateur* »²⁷.

Cette recommandation est restée sans effet.

²⁷ IGVP, Audit des délégations de service public confiées à VINCI – Décembre 2010.

Tableau n° 17 : Évolution des frais de structure du parc Malesherbes-Anjou (2017-2019)

INDIGO jusqu'au 21/01/2018 - SAGS depuis le 01/02/2018	2017	2018	2019	Évolution 2019/2017 (%)
Recettes horaires	1 488 268	1 252 308	1 239 847	-17
Recettes abonnements et locations	1 045 731	1 230 136	1 169 270	12
Amodiations (remboursement des charges)	167 954	10 037		-100
Produit des activités annexes	1 390	645		-100
Location de surfaces commerciales		346 082	368 811	
Publicité	4 135	-865	5 281	28
Chiffre d'affaires net	2 707 478	2 838 343	2 783 209	2,8
Produits divers	74 324	20 450	13 259	-82
Produits d'exploitation	2 781 802	2 858 793	2 796 467	0,5
Energie, consommables	32 924	38 077	31 118	-5
Entretien, maintenance et réparation	84 149	22 569	24 514	-71
Charges de rénovation	6 262	7 178	2 175	-65
Assurances	15 977	13 759	9 679	-39
Honoraires et autres services extérieurs	48 633	9 159		-100
Rémunération du personnel	99 725	176 198	164 223	65
Charges de SS et prévoyance		45 178	47 508	
Autres charges de personnel	1 371	-1 503	360	-74
Autres charges de fonctionnement	35 894	16 552	22 541	-37
Taxe professionnelle	65 964	78 451	81 471	24
Taxe foncière	99 990	8 842		-100
Taxes diverses	248	10 776	16 985	6749
Redevance et frais de contrôle VDP	524 103	1 401 250	1 544 792	195
Charges de structure	242 319	84 800	82 990	-66
Total des charges d'exploitation	1 257 559	1 911 284	2 028 357	61,3
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	1 524 243	947 508	768 111	-49,6

Source : CRC à partir des rapports d'activité des délégataires

Faute d'un encadrement des charges de structure dans les contrats, les exploitants peuvent, en cas de perte de contrats, maintenir à l'identique leur structure dont le coût est reporté sur le compte des parcs. La SAEMES, par exemple, a admis être en capacité d'exploiter plusieurs dizaines de parcs supplémentaires à structure constante.

Compte tenu du poids des charges de structure sur l'ensemble des charges d'exploitation des parcs et de leur incidence sur les résultats et, en conséquence, sur les tarifs appliqués aux usagers, la Ville aurait effectivement avantage à définir précisément les charges de structure pouvant être imputées sur les comptes des parcs et à encadrer leur montant.

Recommandation performance 2 : Définir précisément la nature des charges de structure imputées sur les comptes de résultat des parcs et encadrer leur montant dans les conventions de DSP.

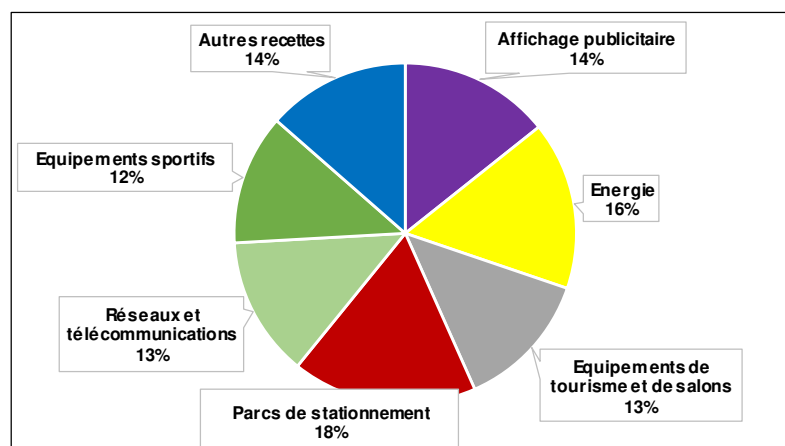
3.2.2 Une redevance souvent élevée par rapport au chiffre d'affaires des parcs

L'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques pose le principe que toute occupation du domaine public donne lieu au paiement d'une redevance par le bénéficiaire : « *Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique [...] donne lieu au paiement d'une redevance [...]. Lorsque l'occupation du domaine public est autorisée par un contrat de la commande publique [...], les modalités de détermination du montant de la redevance [...] sont fonction de l'économie générale du contrat. [...]* ».

Toutes les DSP conclues par la Ville prévoient le paiement d'une redevance par le titulaire du contrat, calculée sur le chiffre d'affaires.

Les redevances d'exploitation des parcs souterrains concédés représentent **18 %**, soit **44,5 M€** de l'ensemble des redevances perçues par la Ville au titre des contrats et autorisations d'occupation domaniale. Le stationnement concédé apparaît ainsi comme le secteur d'activité le plus rémunérateur pour la Ville de Paris.

Graphique n° 13 : Répartition des redevances par activité en 2019 - Ensemble des contrats



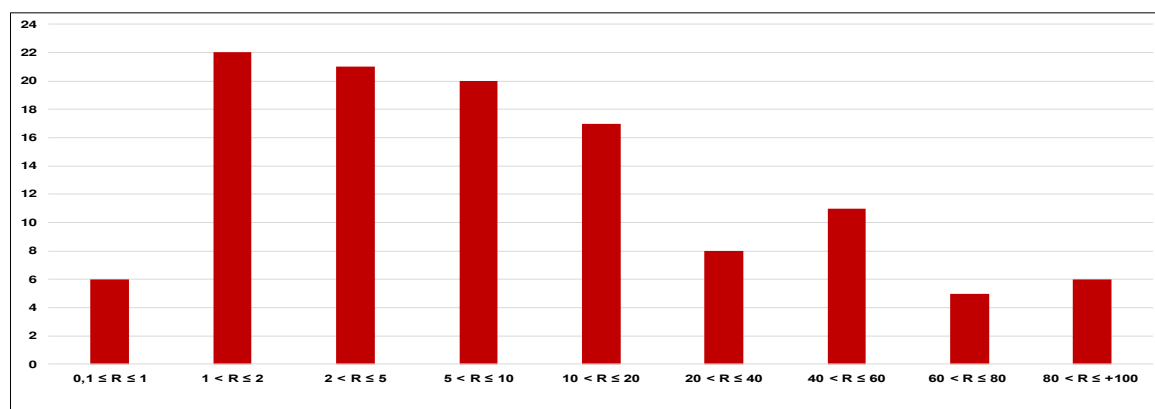
Source : Bilan des conventions et autres titres d'occupation du domaine public de la Ville de Paris –2019, page 24

L'examen des comptes de résultat des parcs montre que les bases de calcul de la redevance sont très variables d'un parc à l'autre. Dans leur ensemble, les redevances arrêtées dans les DSP conclues avant les années 2010 sont très faibles.

La Ville a donc légitimement souhaité rehausser le montant des redevances afin que celles-ci prennent en compte les « *avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation* » (article L. 2125-3 du CG3P) et cette volonté s'est traduite dans les contrats les plus récents.

Toutes les DSP, à l'exception d'une, soumises au versement d'une redevance inférieure ou égale à 5 % du chiffre d'affaires ont été conclues avant 2010. A l'inverse, toutes celles soumises au versement d'une redevance de 40 % ou plus du chiffre d'affaires ont été conclues à partir de l'année 2010.

Graphique n° 14 : Répartition des DSP par taux de redevance / chiffre d'affaires (2019)



0,1 ≤ R ≤ 1	1 < R ≤ 2	2 < R ≤ 5	5 < R ≤ 10	10 < R ≤ 20	20 < R ≤ 40	40 < R ≤ 60	60 < R ≤ 80	80 < R ≤ +100
6	22	21	20	17	8	11	5	6

Source : CRC à partir des rapports d'activité des délégations

L'augmentation de la redevance dans les contrats les plus récents a pour conséquence d'accroître de **23 %** le montant total de celle-ci entre 2014 et 2019 alors même que le chiffre d'affaires des DSP diminuait de plus de **9 %**.

Le croisement de ces deux tendances - chiffre d'affaires en baisse et redevance en hausse - explique pour une large part l'effondrement du résultat de l'ensemble des DSP durant les six dernières années (- **45,5 %**).

Tableau n° 18 : Évolution comparée du chiffre d'affaires, de la redevance et du résultat des DSP de stationnement (2014-2019)

M€	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution (%)
Chiffre d'affaires	185,80	183,90	177,90	171,50	170,74	168,47	-9,3
Redevances	36,30	35,10	36,30	35,50	40,12	44,55	22,7
Résultat net des DSP	49,40	43,70	41,70	36,90	31,34	26,94	-45,5

Source : Ville de Paris – Bilan des délégations de service public, exercices 2014 à 2019

Plusieurs DSP, récemment conclues par la Ville, illustrent cette évolution du montant de la redevance et son incidence sur l'économie générale des contrats.

➤ Le parc Haussmann-Berri

Une première convention de concession pour la construction et l'exploitation du parc a été conclue en 1967 pour une durée de 50 ans. En application du traité, la société INDIGO, délégataire, versait chaque année une redevance à la Ville. En 2017, dernière année pleine d'exécution du contrat, le délégataire a versé une redevance de **333 688 €**, correspondant à **7,2 %** de l'ensemble des produits du parc (4 664 851 €).

La DSP renouvelée en 2018 avec la SAEMES, prévoit de nouvelles modalités de calcul de la redevance. En 2019, première année pleine d'exécution de la DSP, le délégataire a versé à la Ville une redevance de **3 212 545 €** correspondant à **77,8 %** du total des produits encaissés cette année-là.

Une redevance multipliée par **8,5** entre 2017 et 2019 a évidemment eu des conséquences importantes sur le résultat du parc, et ce d'autant plus que les recettes diminuaient de plus de **11%** en 2019 par rapport à 2017.

Tableau n° 19 : Évolution de l'EBE et du résultat net du parc Haussmann-Berri (2017-2019)

HAUSSMANN-BERRI	2017	2019	Évolution 2019/2017 (%)
Chiffre d'affaires net	4 528 340	4 128 071	-8,8
dont			
Recettes horaires	2 192 073	1 658 647	
Recettes abonnements et locations	2 046 304	2 333 060	
Produits d'exploitation	4 664 852	4 129 178	-11,5
Charges d'exploitation	1 796 367	4 636 403	158,1
dont			
Redevance et frais de contrôle VDP	333 688	3 212 545	862,7
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	2 868 485	-507 225	-117,7
Dotations aux amortissements et aux provisions	333 853	950 052	
Résultat d'exploitation	2 534 632	-1 457 277	
TOTAL DES PRODUITS	4 682 464	4 126 378	
TOTAL DES CHARGES	2 148 846	5 586 467	
RÉSULTAT DE LA DSP AVANT IMPÔT	2 533 618	-1 460 089	

Source : Rapports annuels du délégataire 2017 et 2019

➤ Le parc Villiers

La DSP du parc Villiers, renouvelée en 2018, a pris la forme d'une concession. INDIGO, société délégataire du premier contrat, est resté titulaire de la nouvelle DSP. La comparaison du montant des redevances versées en 2017, dernière année pleine d'exécution de la première DSP, et 2019 montre une progression de **324 %** alors que le chiffre d'affaires du parc diminuait de **9 %** sur la période. Pour cette raison, l'EBE diminuait de 57 % entre 2017 et 2019.

Tableau n° 20 : Évolution de l'EBE et du résultat net du parc Villiers (2017-2019)

VILLIERS	2017	2019	Évolution 2019/2017 (%)
Recettes horaires	578 213	529 749	
Recettes abonnements et locations	371 646	357 659	
Amodiations (remboursement des charges)	87 569	65 672	
Produit des activités annexes	417	572	
Publicité	7 529	278	
Chiffre d'affaires net	1 045 374	953 930	-9
Remboursement des assurances	418		
Produits divers	61	3	
Produits d'exploitation	1 045 853	953 933	-9
Energie, consommables	20 428	24 858	
Entretien, maintenance et réparation (dont nettoyage parc)	47 023	39 197	
Charges de rénovation	863		
Assurances	8 836	11 270	
Honoraires et autres services extérieurs	15 199	9 002	
Rémunération du personnel	132 452	72 792	
Autres charges de personnel	614	72	
Autres charges de fonctionnement	-3 951	1 140	
Taxe professionnelle	28 635	13 567	
Taxe foncière	16 852		
Redevance et frais de contrôle VDP	103 993	441 155	324
Charges de structure	97 484	91 028	-7
Total des charges directes	468 428	704 081	50
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	577 425	249 852	-57

Source : Rapports annuels du délégataire 2017 et 2019

Beaucoup de parcs dont le contrat d'exploitation a été renouvelé récemment présentent une situation comparable, associant une redevance en forte hausse et un excédent brut d'exploitation qui s'effondre, mettant parfois en péril l'économie même des contrats.

Tableau n° 21 : Évolution de la redevance lors du renouvellement des DSP

DSP	Année début nouvelle DSP	Type de contrat	Redevance			Produits d'exploitation			EBE		
			dernière année ancienne DSP	1 ^{ère} année nouvelle DSP	Évol. (%)	dernière année ancienne DSP	1 ^{ère} année nouvelle DSP	Évol. (%)	dernière année ancienne DSP	1 ^{ère} année nouvelle DSP	Évol. (%)
Georges V	2019	Concession	167 325	2 221 154	1227	3 477 503	2 632 555	-24	2 134 617	-418 662	-120
Marie du 14 ^e	2017	Concession	12 048	36 472	203	109 781	78 134	-29	48 284	-37 259	-177
Marie du 15 ^e	2017	Concession	130 189	223 017	71	655 859	625 532	-5	238 522	58518	-75
Malherbes-Anjou	2018	Concession	524 103	1 544 792	195	2 781 808	2 786 467	0	1 524 242	768111	-50
Montholon	2015	Affermage	246 743	714 019	189	1 518 890	1 296 843	-15	528 211	113 469	-79
Pyramides	2017	Affermage	1 427 591	1 660 105	16	2 964 727	2 564 945	-13	315 226	-134 028	-143
Anvers	2015	Affermage	760 929	934205	23	1 755 242	1 536 612	-12	289 272	-210 970	-173

Source : CRC à partir des comptes de résultat des DSP

Ce bouleversement des modalités de calcul de la redevance due par les délégataires tient aux objectifs très ambitieux fixés par la Ville à la section des déplacements de la direction de la voirie et des déplacements (DVD) en termes de collecte de redevance sur les contrats de DSP.

3.2.3 Les comptes de résultat sont très éloignés des comptes prévisionnels

À partir des années 2010, tous les contrats de DSP comprennent un compte de résultat prévisionnel décliné sur la durée de la concession. Ces plans récapitulent les hypothèses retenues concernant le niveau de fréquentation, les tarifs, le chiffre d'affaires attendu et les coûts d'exploitation et d'investissement à prévoir sur la durée du contrat. C'est en fonction de la prévision de chiffre d'affaires que sont déterminées les bases de calcul de la redevance.

Or, l'examen des comptes de résultat prévisionnels, comparés aux résultats réels des parcs, montre des écarts parfois importants entre la prévision et le résultat effectif. La baisse de l'EBE des comptes de résultat tient souvent à une redevance en hausse associée à un chiffre d'affaires en baisse. À partir des années 2010, la Ville a privilégié le versement par les délégataires d'une part fixe élevée plus protectrice de ses intérêts que la part variable dont le montant réel est lié aux aléas de l'exploitation et du chiffre d'affaires.

Quatre contrats conclus entre 2010 et 2018 ont été examinés et les écarts entre la prévision et la réalisation ont été mesurés.

➤ Le parc de l'École de médecine (Odéon)

Le parc de stationnement de l'École de médecine (Odéon) a été mis en service le 28 novembre 1979. La DSP a été renouvelée au profit de la SAEMES pour une durée de 12 ans, à compter du 28 avril 2010. Compte tenu de l'importance des travaux de modernisation à effectuer, le contrat a pris la forme d'une concession.

Les recettes horaires et d'abonnement inscrites dans le compte de résultat prévisionnel se sont révélées très supérieures aux recettes réelles et l'exploitant n'a pu réaliser un résultat brut d'exploitation positif entre 2014 et 2019.

La redevance était constituée d'une part fixe de 470 000 €, actualisable, et d'une redevance variable dont le délégataire devait s'acquitter au-delà de la réalisation de 1 400 000 € de chiffre d'affaires. Les prévisions de chiffre d'affaires annuelle s'élevaient à 1 760 000 € entre 2014 et la fin de la concession mais ce montant n'a jamais été atteint et le parc n'at que rarement dépassé 1 400 000 M€ de recettes. Dès lors la redevance fixe pesait de façon significative sur les comptes du parc.

Tableau n° 22 : Parc de l'École de médecine - Compte de résultat prévisionnel comparé aux résultats réels de la DSP (2014-2019)

École de médecine	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Cumulé 2014-2019	Δ en %
Recettes prévisionnelles	1 760 592	1 760 592	1 760 592	1 760 592	1 760 592	1 760 592	10 563 552	-34
Recettes réelles	1 390 937	1 353 415	1 394 867	1 469 242	1 414 684	1 338 610	6 970 818	
Charges d'exploitation prévisionnelles	1 286 165	1 284 245	1 284 314	1 284 245	1 285 453	1 285 453	6 423 710	15
Charges réelles	1 223 491	1 594 293	1 512 206	1 475 905	1 388 413	1 385 029	7 355 847	
EBE prévisionnel	474 427	476 347	476 278	476 347	475 139	475 139	2 379 250	-116
EBE réel	167 446	-240 878	-117 339	-6 663	26 272	-46 419	-385 029	

Source : CRC à partir du contrat de DSP et des rapports annuels d'activité du délégataire

➤ Le parc Madeleine-Tronchet

Le parc Madeleine-Tronchet (8^{ème}) a été mis en service en 1971. La DSP a été renouvelée en 2011 pour une durée de huit ans et a pris effet le 25 janvier 2012 pour s'achever le 24 janvier 2020.

La comparaison des comptes de résultat (cf. annexe n°4) avec les prévisions annexées à la convention montre une nette surévaluation des recettes de stationnement horaire, non compensée par une contraction des charges, au contraire :

- frais de structure : Ils se sont élevés à 423 200 € en moyenne sur la période 2012-2019 alors que la prévision tablait sur un coût annuel de 220 000 € (+ 82 %).
- recettes d'abonnements et de location : elles se sont élevées à 4,49 M€ en moyenne annuelle contre 5, 3 M € inscrits dans les comptes prévisionnels (- 15,3 %).
- redevance : Compte tenu de la prévalence de la part fixe dans le calcul de la redevance, celle-ci a été proche de la prévision : 3,85 M€ au lieu de 3,92 M€, soit -1,5 %, alors même que le chiffre d'affaires était en retrait par rapport à la prévision.

Tableau n° 23 : Résultats réels du parc Madeleine-Tronchet comparés au compte prévisionnel

En K€	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Recettes prévisionnelles	5 301	5 330	5 360	5 375	5 375	5 375
Recettes réelles	4 574	5 073	4 164	4 689	4 970	4 737
R réelles / R prévisionnelles (%)	86	95	78	87	92	88
Charges prévisionnelles	4 875	4 896	4 917	4 928	4 928	4 928
Charges réelles	4 874	4 992	4 849	4 894	5 103	5 197
Ch réelles/ Ch prévisionnelles (%)	100	102	99	99	104	105
EBE prévisionnel	425	434	443	447	447	447
EBE réel	-301	-80	-685	-205	-132	-460
EBE réel / EBE prévisionnel (%)	-71	-18	-155	-46	-30	-103

Source : CRC

➤ Le parc Sèvres-Babylone

Le contrat de DSP du parc a été renouvelé en 2015 pour une durée de dix ans à compter du 19 décembre 2015. La gestion du parc, antérieurement exploité par la SAEMES, a été confiée à INDIGO.

Les comptes de résultat prévisionnels tablaient sur une hausse substantielle des produits à compter de la première année d'exploitation. Au contraire de la prévision, la baisse de la fréquentation, engagée depuis plusieurs années, s'est accélérée à partir de 2016. Les charges, bien que contenues à un niveau inférieur à la prévision, ont néanmoins augmenté à partir de 2016, date à laquelle le parc a, pour la première fois, enregistré un déficit brut d'exploitation.

Au total, durant les cinq premières années d'exécution du contrat, les recettes cumulées ont été inférieures de 30 % à la prévision et les charges diminuées de 20 %. La crise sanitaire de 2020 n'a pas aggravé de façon substantielle la situation. Puisque les recettes ont été inférieures de 28 % à la prévision et les dépenses de 18 %.

Tableau n° 24 : Parc de Sèvres-Babylone - Compte de résultat prévisionnel comparé aux résultats réels de la DSP (2014-2020)

Sèvres-Babylone	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Cumulé 2016-2020	Δ en %
Recettes prévisionnelles			4 207 530	4 282 761	4 370 234	4 374 953	4 374 953	21 610 431	-30
Recettes réelles	3 922 876	3 742 210	3 263 823	2 905 632	2 927 187	3 246 566	2 773 884	15 117 092	
Dépenses prévisionnelles			3 796 271	3 848 933	3 910 164	3 913 467	3 913 467	19 382 302	-20
Dépenses réelles	2 630 023	2 551 108	3 266 712	3 068 559	3 218 976	3 151 173	2 800 472	15 505 892	
EBE prévisionnel			411 259	433 828	460 070	461 486	461 486	2 228 129	
EBE réel	1 292 853	1 191 102	-2 889	-162 927	-291 789	95 393	-26 588	-388 800	

Source : CRC à partir du contrat de DSP et des rapports annuels d'activité

➤ Le parc Lagrange-Maubert

Le parc a été mis en service en 1978. La concession initiale a été renouvelée au profit de la SAEMES et a pris effet le 1^{er} novembre 2014 pour une durée de 14 ans.

Les recettes du parc Lagrange-Maubert ont été, sur les six premières années d'exécution du contrat, inférieures à la prévision (-18 %) alors qu'au contraire les charges de fonctionnement du parc étaient supérieures à celle-ci de 11 %.

Tableau n° 25 : Parc de Lagrange-Maubert - Compte de résultat prévisionnel comparé aux résultats réels de la DSP (2014-2020)

Lagrange-Maubert	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Cumulé 2015-2020	Δ en %
Recettes prévisionnelles	1 329 578	1 255 030	1 471 272	1 471 272	1 471 272	1 471 272	8 469 696	-18 %
Recettes réelles	1 335 560	1 147 022	950 399	1 201 440	1 312 847	1 013 845	6 961 113	
Charges prévisionnelles	919 952	809 535	865 283	865 283	865 283	865 283	5 190 619	11 %
Charges réelles	1 162 588	1 112 786	1 043 939	900 765	896 968	645 723	5 762 769	
EBE prévisionnel	409 626	445 495	605 989	605 989	605 989	605 989	3 279 077	-63 %
EBE réel	172 972	34 236	-93 540	300 675	415 879	368 122	1 198 344	

Source : CRC à partir du contrat de DSP et des rapports annuels d'activité

La plupart des parcs dont le contrat d'exploitation a été renouvelé depuis une décennie présentent la même faiblesse en matière de prévisions de recettes.

La Ville a transmis la liste des 73 parcs déficitaires en 2019 (cf. annexe n° 5). Il y figure 19 parcs de surface dont la DSP n'a pas été renouvelée. Sur les 54 parcs déficitaires restants, 30 sont des parcs dont la DSP a été renouvelée entre 2009 et 2018. L'examen d'une vingtaine d'entre eux montre que le déficit est structurel et, le plus souvent, n'a pas constaté qu'en 2019.

Tableau n° 26 : Parcs déficitaires dont la DSP a été renouvelée entre 2009 et 2018

Parc	Type contrat	Type de parc	Début DSP	CA	Total des Produits d'exploitation	EBE	RCAI
Ampère	Concession	Amodié	11/07/2017	63 041	63 119	6 597	- 37 209
Anvers	Affermage	Mixte	01/01/2015	1 672 661	1 672 790	- 81 685	- 250 253
BAC Montalembert	Concession	Mixte	24/05/2009	2 107 133	2 108 196	400 608	- 369 433
Bibliothèque F. Mitterrand (RG)	Affermage	Mixte	01/10/2014	1 234 174	1 234 175	113 173	- 410 191
Bords de Seine - Freyssinet (RG)	Affermage	Mixte	01/10/2014	902 312	902 313	173 528	- 22 541
Cité de la mode - Austerlitz (RG)	Affermage	Mixte	01/10/2014	1 425 158	1 425 158	320 291	- 20 648
École de médecine	Concession	Mixte	28/04/2010	1 313 394	1 338 610	- 46 419	- 579 571
François 1 ^{er}	Concession	Mixte	01/11/2014	1 651 464	1 677 972	- 93 106	- 909 839
Frémicourt	Concession	Abonnés	24/01/2010	99 395	99 395	17 114	- 2 075 682
George V	Affermage	Mixte	01/06/2018	2 622 888	2 632 555	- 418 662	- 468 635
Hausmann Berri	Concession	Mixte	01/06/2018	4 128 071	4 129 178	- 507 224	- 1 460 088
Jean Bouin	Affermage	Mixte	21/10/2019	77 949	77 949	- 9 802	- 26 360
Mairie du 14 ^{ème}	Concession	Abonnés	19/03/2017	95 151	95 151	- 42 821	- 93 101
Mairie du 15 ^{ème} Lecourbe	Concession	Mixte	01/02/2018	625 532	625 532	58 518	41 732
Montholon	Affermage	Mixte	01/12/2015	1 538 680	1 538 712	189 164	- 87 411
Passy	Concession	Mixte	02/08/2009	1 899 389	1 904 002	248 857	- 291 539
Porte d'Auteuil	Affermage	Mixte	21/10/2019	226 345	226 345	- 116 319	- 178 322
Porte de Versailles	Concession	Mixte	10/01/2010	2 344 030	2 356 571	601 779	- 75 080
Sèvres Babylone	Affermage	Mixte	19/12/2015	3 238 768	3 246 566	95 393	- 303 677
Université Diderot (RG)	Affermage	Mixte	01/10/2014	432 137	432 154	46 859	- 176 713

Source : Ville de Paris

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La situation financière des parcs de la Ville est dégradée en raison d'un chiffre d'affaires et d'un résultat net cumulé qui n'ont cessé de diminuer depuis une dizaine d'années à la suite de la baisse de fréquentation observée. De plus, les charges d'exploitation ne sont qu'imparfaitement maîtrisées du fait notamment du poids des charges de structure que la Ville n'encadre pas dans les contrats.

Le montant de la redevance versée par les délégataires, très variable d'un parc à l'autre, dépend de l'ancienneté du contrat. Les contrats conclus avant les années 2010 prévoient pour la plupart une redevance symbolique, parfois inférieure à 1 % du chiffre d'affaires. La Ville a donc légitimement souhaité augmenter le montant de celle-ci lors du renouvellement des contrats. Mais cette hausse, très substantielle, aboutit souvent à mettre en déficit les parcs. D'une manière générale, entre 2014 et 2019, le montant total de la redevance perçue par la Ville de Paris a augmenté de 22,7 % alors que le chiffre d'affaires global diminuait de 9,3 % et le résultat net de 45,5 %.

Les comptes de résultat des parcs sont souvent très éloignés des comptes prévisionnels annexés à la convention de DSP. Les écarts trouvent leur origine dans le montant de la redevance versée à la Ville, souvent sans rapport avec le chiffre d'affaires réellement dégagé et bien différents des prévisions initiales.

3.3 La Ville a conclu avec ses délégataires des avenants limitant les effets de la crise sanitaire sur les comptes de résultat des parcs.

Constatant l'effondrement de la fréquentation des parcs de stationnement souterrains du fait du confinement et du développement du télétravail, la Ville a décidé d'accompagner les délégataires pour leur permettre de sortir de la situation financière délicate dans laquelle ils se trouvaient du fait de la survenue de la pandémie. Cette aide se justifiait, selon la Ville, en raison de « *la nature inédite de la situation ayant conduit à décréter l'état d'urgence sanitaire au mois de mars 2020* ». Cette situation, qui « *revêt un caractère imprévu et les diverses mesures prises à compter du 17 mars 2020, notamment le confinement pour lutter contre la COVID 19 et sa propagation, constituent un motif valablement retenu pour la conclusion d'avenants* »²⁸.

Des discussions ont été engagées entre la Ville et les délégataires qui ont transmis une évaluation des pertes nettes d'exploitation de 2020. « *Ces pertes nettes sont constituées de la différence entre le chiffre d'affaires projeté ou budgété pour 2020, avant la crise sanitaire, et celui attendu en définitive pour 2020, minorée des économies réalisées par le délégataire grâce notamment au chômage partiel, à la baisse des redevances variables, ou encore à la baisse des taxes assises sur le chiffre d'affaires* ».

Par suite, par une délibération des 16 et 17 décembre 2020, le Conseil de Paris a validé le principe de passer des avenants destinés à compenser une partie de la perte de chiffre d'affaires des parcs souterrains concédés les plus affectés par la crise sanitaire. Quarante avenants ont été conclus entre la Ville et les délégataires de parcs en ouvrage²⁹.

La Ville a retenu trois types de mesure de compensation alternatives :

1. Dégrèvement partiel de la redevance lorsque le montant de celle-ci était conséquent (26 contrats) ;
2. Prolongation du contrat, avec ou sans modification des conditions financières, pour les DSP anciennes dont les immobilisations sont amorties (17 parcs) ;
3. Une pluralité d'ajustements pour les parcs placés dans une situation spécifique avant même le début de la crise sanitaire et pour lesquels un avenant aurait été conclu en l'absence même de cette crise.

➤ Cas n°1 : modalités de calcul du dégrèvement de redevance fixe forfaitaire

Ces avenants concernent 26 parcs dont la redevance fixe forfaitaire est élevée.

Pour les parcs concernés par un dégrèvement la redevance de 2020 a été recalculée par application d'un taux d'effort identique à celui constaté en 2019. Ce taux d'effort résulte du rapport entre la redevance fixe forfaitaire de 2019 et le chiffre d'affaires de cette même année. Le dégrèvement correspond « *à la différence entre la redevance fixe forfaitaire contractuelle 2020 et la redevance fixe forfaitaire de référence 2020, dans la limite de 70 % de la perte nette* ».

Ainsi par exemple pour le parc « École de médecine » (Odéon) confié à la SAEMES, la redevance de l'année 2020 a été calculée comme suit :

- taux d'effort (T) = rapport entre la redevance fixe de 2019 (567 323 €) et le chiffre d'affaires du parc pour 2019 (1 313 394 €), soit **43 %**.

²⁸ Voir, par exemple, l'avenant numéro 2 à la convention de concession du 15 février 1999 du parc de stationnement PICPUS NATION passé avec la Société des parkings du Nord et de l'Est SOPANE, page 7.

²⁹ Sept autres avenants concernant des parcs dont la situation était complexe devaient être ultérieurement conclus. A la fin de l'instruction ces avenants n'avaient pas encore été votés en conseil de Paris.

- **redevance 2020** = chiffre d'affaires 2020 x taux d'effort (43 %), dans la **limite de 70 % de la perte nette réelle**, celle-ci correspondant à la différence entre le chiffre d'affaires réel de 2020 et le chiffre d'affaires prévisionnel, **minorée des économies réalisées du fait du recours au chômage partiel, de la baisse des redevances variables et de la baisse des taxes assises sur le chiffre d'affaires**.

Si le dégrèvement calculé dépasse 70 % de la perte nette réelle, telle que définie ci-dessus, le dégrèvement est égal à la redevance fixe contractuelle de 2020 déduction faite de 70 % de la perte.

Le chiffre d'affaires prévisionnel du parc de l'Odéon pour l'année 2020 avait été arrêté à 1 257 000 €. En juillet 2020, la SAEMES, délégataire du parc, avait estimé le chiffre d'affaire réel à la fin de l'exercice 2020 à hauteur de 1 004 000 €, soit une perte à 253 000 € par rapport au chiffre d'affaires prévisionnel.

Elle avait ensuite déduit de cette perte de chiffre d'affaires prévisionnelle les économies de charges estimées (- 18 000 € de charges directes et - 4 000 € de frais de siège) pour arrêter la perte prévisionnelle à 231 000 €.

Le chiffre d'affaires réel constaté à l'issue de l'exercice 2020 a été de 1 042 624,50 € et les économies de charges réalisées se sont élevées à 19 883,64 €. Le montant du dégrèvement de redevance accordé au délégataire pour le parc Odéon a donc été de 125 414,57 €.

➤ **Cas n°2 : parcs dont le contrat de DSP devait arriver prochainement à échéance**

Ce cas concernait les parcs dont le contrat de DSP arrivait à terme dans un avenir proche, pour lesquels une prolongation de la durée de la DSP devait permettre de couvrir les pertes nettes à une certaine hauteur. La prolongation s'effectuait de deux façons selon l'ancienneté du contrat et le montant des travaux prévus dans celui-ci :

- **prolongation d'autant de mois que nécessaire** pour que l'Excédent Brut d'Exploitation supplémentaire dégagé par cette prorogation permette de couvrir 70 % de la perte estimée en juillet 2020 sans modifier les conditions financières du contrat.
- **prorogation du contrat de 12 mois** et modification des conditions financières pour les contrats anciens dont les travaux importants devaient être amortis à la fin de la période initiale de la DSP. Les mécanismes de redevance étaient revus sur la période de prorogation afin de garantir à la Ville que le délégataire ne puisse bénéficier d'un effet d'aubaine et que l'essentiel de l'EBE additionnel généré une fois les pertes liées à la crise absorbées, soit restitué à la Ville sous forme de redevance. Les nouvelles modalités financières devaient permettre de couvrir 50 % de la perte nette due à la crise et estimée en juillet 2020.

Exemple d'avenant de prolongation sans modification des conditions financières de la DSP : le parc Montholon

La Ville de Paris a conclu avec la société INDIGO un contrat d'affermage pour l'exploitation du parc Montholon. Ce contrat conclu en 2015 arrivait à échéance le 30 novembre 2023.

Le délégataire a fait part à la Ville de son estimation de la perte nette de chiffre d'affaires, minorée des réductions de charges à attendre pour l'année 2020, évaluée à 350 000 € HT. Cette estimation de perte résultait de la différence entre le CA prévisionnel initial 2020 (1 456 000 € HT) et le CA prévisionnel actualisé du fait de la crise sanitaire, minoré des économies de charges (1 033 000 € HT).

Sur ces bases un avenant à la convention d'affermage a été conclu, qui prolongeait la durée de la DSP de 24 mois, sans en modifier les conditions financières. Cette prolongation devait permettre au délégataire de dégager un excédent brut d'exploitation (EBE) supplémentaire couvrant 70% de la perte estimée en juillet 2020, sans modifier les conditions financières du contrat ».

Or le chiffre d'affaires réel de l'année 2020 a été bien supérieur à l'évaluation du délégataire et s'est établi à 1 396 K€, correspondant à une perte réelle de 36,6 K€ compte tenu de la réduction de charges (22,6 K€). Le résultat réel du parc ne justifiait pas la prolongation du contrat d'affermage pour une durée de 24 mois.

Initialement évalué à 6 M€, le coût des avenants pourrait, selon la direction de la voirie et des déplacements (DVD), être de l'ordre de 5,2 M€.

3.4 Des investissements de mise à niveau des parcs et d'adaptation aux nouvelles mobilités

Les parcs de stationnement sont des établissements recevant du public dont les dispositions constructives et techniques en matière de sécurité incendie sont décrites dans un arrêté du 9 mai 2006³⁰.

Les parcs de la Ville sont globalement en bon état d'entretien. Beaucoup sont toujours exploités dans le cadre de la concession initiale conclue pour la construction de l'équipement, souvent de longue durée, pour permettre l'amortissement du coût des travaux de premier établissement. Lorsque l'échéance des contrats est proche, les concessionnaires réalisent seulement les travaux urgents et d'entretien courant dans l'attente du renouvellement des DSP. La conclusion de nouveaux contrats est alors l'occasion de prévoir la réalisation de travaux de rénovation importants (bâti, peinture, signalétique, éclairage, extension des espaces sous vidéo-surveillance, renouvellement des bornes de péage, etc.) et de mise aux normes des installations.

Au-delà de la mise aux normes et de la rénovation du bâti des parcs les plus anciens, la Ville veille lors du renouvellement des contrats d'exploitation à la réalisation des travaux d'accessibilité des lieux aux personnes à mobilité réduite, à la création de bornes de recharge électrique et à l'amélioration des services aux usagers.

➤ L'amélioration de l'accessibilité des locaux aux personnes à mobilité réduite

Des travaux d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sont prévus dans la grande majorité des contrats récemment renouvelés et peuvent concerner la pose ou le remplacement d'un ascenseur (Madeleine Tronchet), l'adaptation des circulations, la création d'aires sécurisées (George V) ou la création de places réservées.

➤ L'accélération de la création de bornes de recharge électrique dans les parcs

La situation des parcs est très contrastée s'agissant de l'implantation de bornes de recharge des véhicules électriques. Jusqu'en 2014 la Ville n'a pas exigé de ses délégataires la création de bornes de recharge lors du renouvellement des contrats. Peu de parcs concédés avant cette date disposent donc de bornes de recharges en nombre significatif (cf. annexe 3 : parcs ne disposant pas de bornes de recharge).

Selon le niveau d'équipement des parcs, l'implantation de ces bornes présente des coûts très variables pour l'exploitant. En effet, la création d'un système de recharge (supérieur à 10 bornes) suppose l'existence d'un système d'extinction automatique d'incendie, de type « sprinklage », mais tous les parcs n'en sont pas équipés et les exploitants doivent mettre en place ces dispositifs avant l'électrification des places.

³⁰ Arrêté du 9 mai 2006 portant approbation de dispositions complétant et modifiant le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.

Depuis 2014, les contrats prévoient l'installation de bornes de recharge, mais à cette date la demande était encore faible. Ainsi par exemple, le contrat de DSP du parc ANVERS n'a prévu l'installation que de deux bornes pour les voitures et de trois pour les vélos. À la fin de l'année 2020 quatre bornes s'avaient été implantées sur des places VL, en revanche aucune borne n'avait été créée sur les places dédiées aux vélos.

Un contrat de DSP rassemblant deux parcs de stationnement, mairie du XIV^e et mairie du XV^e, a été conclu en 2017 pour une durée de 17 ans. Le premier parc, réservé aux abonnés, dispose de 164 places, le second est un parc mixte de 314 places. Le contrat ne prévoit d'implanter que deux bornes de rechargement dans le parc du XIV^e et 4 bornes dans le parc du XV^e. Compte tenu de la durée de la convention de concession (17 ans), et du développement de l'usage des véhicules électriques ces deux parcs pourraient devenir rapidement obsolètes.

L'examen de quelques contrats récemment renouvelés montre la volonté de la Ville de développer plus rapidement le nombre de bornes de rechargement dans les parcs.

- Le parc Madeleine-Tronchet

La DSP du parc Madeleine-Tronchet a été renouvelée récemment pour une durée de dix ans courant de 2020 à 2030. Le parc comporte six niveaux de stationnement d'une capacité totale de 975 places pour véhicules légers et de 253 places pour les deux-roues motorisés. Au moment de la passation du contrat le parc ne disposait encore que de deux places équipées d'une borne de rechargement. Le contrat prévoit la création de 245 bornes de recharge et inclut la possibilité pour l'exploitant de porter le nombre de bornes à 475 d'ici 2030, soit près de 50 % des places.

- Le parc Lobau

Le parc de stationnement a été mis en service en 1971. La DSP a été renouvelée une première fois en 2012 pour une durée de huit ans. Le contrat ne prévoyait pas l'installation de bornes électriques. Une nouvelle DSP a été conclue pour une durée de 14 ans, à compter du 25 février 2020.

Le parc comporte quatre niveaux souterrains de stationnement pour une capacité totale de 803 places pour les véhicules légers et de 214 places pour les deux-roues. Le nouveau contrat prévoit la mise en place de **254** bornes de recharge électrique, soit 32 % de l'ensemble des places du parc.

Selon l'Open data de la Ville 36 parcs ne disposent encore aujourd'hui d'aucun emplacement équipé de bornes de recharge électrique. La plupart de ces parcs sont réservés aux abonnés. L'installation d'équipement de recharge ne figurant pas dans le contrat de DSP conclu il y a de nombreuses années, la création de bornes repose sur la seule volonté des exploitants.

La Ville a conclu avec la société Total marketing France un contrat de concession par lequel elle met à disposition du concessionnaire un réseau de 443 stations de recharge sur la voirie³¹.

Les bornes de recharge rapide ne peuvent pas, du fait de leur fragilité, être implantées sur la voirie. La Ville a donc décidé de mettre à disposition du concessionnaire des emplacements dans dix parcs souterrains concédés pour y installer des bornes de recharge rapide³².

³¹ Ce réseau est décomposé comme suit : 352 stations de l'ancien réseau Autolib' comprenant 1900 bornes (3 kVa); 90 stations du réseau BéliB' comprenant 270 bornes (3 kVa) et 22 kVa ; une station de 9 bornes sur candélabres (3 kVa).

³² Les hub, composés de bornes de charge de haute puissance, doivent permettre au concessionnaire du service de disposer d'une puissance de 450 kVa correspondant à des bornes de 50 à 150 kVa.

➤ **L'amélioration des services aux usagers pour rendre les parcs plus attractifs**

La Ville veille à ce que les services proposés aux usagers soient plus diversifiés dans les nouveaux contrats, de telle sorte que les parcs souterrains soient plus attractifs. Au-delà des éléments destinés à diminuer le caractère anxiogène des parcs (peinture, sonorisation, présence de personnels etc.), les contrats prévoient généralement la mise en place de dispositifs destinés à faciliter les entrées et sorties des parcs et le choix d'une place :

- installation de dispositifs de lecture de plaque minéralogique pour des entrées et sorties de parc sans contact (George V, Villiers, Ampère, Lutèce, etc.) ;
- installation/remplacement de systèmes péager et de contrôle d'accès (George V, etc.) ;
- installation/remaniement du système de guidage à la place (Madeleine-Tronchet, Villiers, Haussmann-Berri, etc.).

3.5 La Ville et ses délégataires peinent à diversifier les activités dans les parcs

3.5.1 Le développement dans les parcs d'activités directement liées à l'automobile

Plusieurs parcs de stationnement accueillent en leur sein des activités liées à l'automobile et aux deux-roues (stations de lavage, réparation des véhicules, parfois distribution de carburant, distributeur automatique de boissons, etc.).

Quelques parcs accueillent également des activités tertiaires dans leurs locaux, par exemple du parc Firmin Gémier dans lequel sont loués des espaces à un cabinet comptable et à un architecte, notamment. Ces activités sont réalisées par des entreprises dans le cadre d'autorisation d'occupation domaniales.

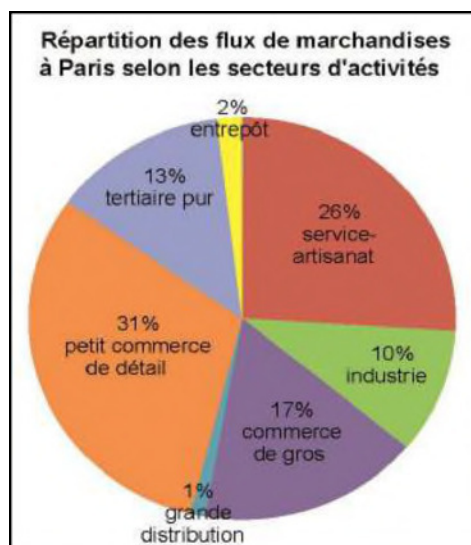
Si les activités de service aux usagers peuvent renforcer l'attractivité des parcs qui les proposent, les recettes générées par ces activités sont tout à fait marginales dans la formation de leur chiffre d'affaires.

3.5.2 L'expérimentation des espaces de logistique urbaine dans les parcs de stationnement

3.5.2.1 Paris et sa métropole : un espace de production et de consommation intense qui exige une organisation plus efficace et moins polluante du territoire

La métropole du Grand Paris concentre sur un périmètre modeste (814 km²) sept millions d'habitants et six millions d'emplois, auxquels s'ajoutent environ 37 millions de touristes chaque année. Le nombre de mouvements hebdomadaires de marchandises en Île-de-France est de l'ordre de 4,4 millions dont près de 2,8 millions (62 %) sur le territoire de la MGP et 1,1 million dans Paris (26 %).

Graphique n° 15 : Répartition des flux de marchandises à Paris selon le secteur d'activité



Source : Damien Zachert : *Le PLU, un outil accélérateur de la réintroduction de la logistique en Ville – Étude de la dimension logistique du PLU de Paris*

Dans la zone dense, se concentrent les mouvements liés à la livraison du dernier kilomètre qui prennent plus fréquemment la forme de tournées que de traces directes. Les livraisons représentent ainsi à elles seules plus de 52 % des mouvements de marchandises dans la métropole et même 57 % des mouvements dans Paris.

Avec l'adoption du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de 2006 et de sa révision en 2016 et de la charte logistique urbaine en 2013, la Ville a progressivement mis en place les outils nécessaires à la création de plateformes de logistique urbaine, nécessaires à une organisation plus efficace et moins polluante du territoire.

3.5.2.2 La création d'espaces de logistique urbaine (ELU) dans des ouvrages existants se heurte à d'importantes contraintes physiques et réglementaires

Les parkings souterrains présentent l'avantage de leur situation centrale, mais sont tributaires de contraintes techniques (faible hauteur, rampe d'accès parfois difficile pour des vélo cargos, absence de lumière naturelle) et réglementaires (classement ERP, système d'extinction automatique d'incendie, aération etc.). Celles-ci limitent les possibilités en terme de mutation des parcs et la visibilité de la Ville en matière de conversion des ouvrages, laquelle avance « *au cas par cas* »³³.

Récemment des projets d'implantation de logistique urbaine dans deux parcs souterrains appartenant à la Ville de Paris, le parc de la porte d'Orléans et celui de Bercy n'ont pu aboutir faute de réponse à l'appel à concurrence. L'exploitant de ces parcs attribue cet échec aux contraintes techniques fortes pesant sur ces lieux.

3.5.2.3 Des expériences limitées de développement d'espaces de logistique urbaine dans les parcs de la Ville

Plusieurs parcs souterrains, appartenant ou non à la Ville, accueillent des activités liées à la logistique urbaine. Quelques exemples d'espaces de logistique urbaine illustrent ces premières expériences.

³³ Entretien avec le service du stationnement concédé en date du 29 août 2021

➤ **Parcs de Saint-Germain-L'auxerrois (1^{er}), Saint-Germain-des-Prés et Louvre Samaritaine (6^{ème})**

Un espace de logistique urbaine a été créé dans chacun de ces trois parcs souterrains et confié à la société « La petite reine », opérateur de logistique intra-urbaine qui opère via une flotte d'une centaine de triporteurs à assistance électrique disposant d'une capacité de chargement de 180 kg et d'un volume utile de 1 500 litres. Cette entreprise est spécialisée dans la livraison de marchandises alimentaires et non alimentaires aux particuliers.

Elle propose également un service d'approvisionnement de boutiques et points de vente dans Paris : le déchargement des marchandises (Cross-Docking) est effectué dans ou à proximité du parc de stationnement, puis les marchandises sont réparties en fonction de leur destination puis livrées dans les boutiques.

Pour le déploiement de ses activités dans le parc « Louvre Samaritaine », par exemple, la société dispose d'un espace de 600 m² de locaux. Elle verse chaque année à l'exploitant du parc, la société Indigo, une redevance de 15 780 € (valeur 2019).

La création de cet espace a été possible en dépit de la faible hauteur disponible (1,90 m) dans les deux parcs de stationnement de Saint-Germain-L'auxerrois et de Saint-Germain-des-Prés.

➤ **Parc de stationnement de la place de la Concorde**

Un espace logistique a été créé dans ce parc de stationnement concédé en 2005 et confiée à la société Chronopost qui l'exploite pour la distribution et la collecte des colis dans les 7^e et 8^e arrondissements. Cet espace dont la hauteur sous dalle est limitée à 1,90 m, occupe une surface de 950 m² en premier niveau de sous-sol. Les autres espaces du parking ont conservé leur fonction de stationnement.

Cette surface n'est pas incluse dans le périmètre de la concession. La convention d'occupation domaniale a été conclue entre la Ville de Paris et la société Chronopost. Les redevances sont donc versées à la Ville et non à son délégataire.

➤ **L'immeuble inversé du Grenier-Saint-Lazare (3^{ème})**

Cet immeuble est un ancien parc de stationnement de la Ville de Paris dédié aux résidents abonnés. Le parc, équipé d'un ascenseur à véhicules régulièrement en panne, avait progressivement été déserté. La Ville a donc décidé de fermer définitivement ce parc à l'échéance de la DSP et a lancé un appel à projet en mai 2017 pour l'ensemble de l'immeuble d'une surface de 1 600 m² distribuée sur six niveaux de sous-sol.

La société Sogaris, lauréate de l'appel à projet, doit développer sur l'ensemble du site un projet de logistique de quartier : « *Le projet de l'immeuble inversé développe une solution de logistique urbaine entièrement tournée vers les besoins des commerçants et des habitants du quartier. Stocks secs, marchandises et biens personnels pourront être stockés sur le site tandis qu'un micro-hub de cyclo-logistique permettra de livrer la marchandise chez son destinataire. Le projet ne génère donc pas de flux supplémentaires de camions, mais il fait d'un système de logistique urbaine professionnelle un service nouveau au quartier. Le projet intégrera une conciergerie de quartier pour apporter plus de services aux riverains* ».

➤ **Le parking Harley Pont Neuf**

Ce parc de stationnement concédé à la société Indigo a ouvert en mars 2020 une plateforme logistique du groupe Grand Frais pour desservir la rive gauche en produits frais, à l'aide de 15 vélos cargo.

La faible hauteur disponible du parc (1,90 m), empêche cependant le déchargement des marchandises à l'intérieur de l'ouvrage et oblige les équipes à décharger devant l'entrée du parc et à descendre les marchandises dans les locaux mis à disposition pour les répartir dans les véhicules de livraison.

Au-delà de la logistique urbaine, les parcs de stationnement peuvent être le lieu d'autres expérimentations parmi lesquelles le développement d'une agriculture urbaine et d'espaces de pratiques ludiques et sportives. S'agissant de l'agriculture urbaine plusieurs appels à projets lancés par la Ville ont abouti à la création de micro fermes dans des espaces souterrains mais n'ont pas concerné de parcs concédés de la Ville.

Au total, la diversification des activités dans les parcs, qu'elle concerne le développement d'activités directement liées aux transports, à la logistique, à l'agriculture ou aux pratiques culturelles et sportive, n'intervient que de façon très marginale dans la formation du chiffre d'affaires des parcs et ne constitue pas aujourd'hui une solution pour restaurer des chiffres d'affaires défaillants.

Les activités de logistique urbaine sont parfois mises en place par le délégataire lui-même qui, avec l'autorisation de la Ville, conclut avec la société porteuse du projet de logistique un contrat d'occupation soumis au versement d'une redevance imputée dans les comptes de la DSP. Mais la Ville porte parfois elle-même ces projets qu'elle distrait de l'emprise des DSP, privant le délégataire des redevances versées par le bénéficiaire de l'autorisation d'implanter un espace de logistique. La Ville n'a pu expliciter les critères de portage de projets.

Si les parcs souterrains représentent un potentiel foncier valorisable important, ils sont néanmoins tributaires de contraintes physiques, techniques et réglementaires limitant leur réversibilité. Il est probable que tous les volumes ne se prêteront pas –ou mal- à une mutation, qu'elle soit totale ou partielle. En tout état de cause, leur reconversion nécessitera très certainement des investissements importants (notamment financiers) et ne pourra se faire que sur un temps long.

4 DES INSUFFISANCES DE PILOTAGE ET DE CONTRÔLE DES DÉLÉGATAIRES

4.1 Le service des déplacements gère toute la chaîne du stationnement

Le service des déplacements de la direction de la voirie de des déplacements (DVD) gère toute la chaîne du stationnement : stationnement sur voie publique, en ouvrage et fourrières. Deux sections opérationnelles se répartissent la gestion du stationnement.

La section du stationnement sur voie publique est chargée de la gestion du stationnement de surface.

La section du stationnement concédé assure le pilotage et le contrôle des délégataires des 125 parcs souterrains. La section est divisée en trois pôles fonctionnels réunissant 23 agents chargés pour les uns de la passation des contrats et pour les autres du suivi de leur exécution :

- un pôle « études, montages, passation, exécution des contrats et travaux » regroupant quatre ingénieurs et trois agents de maîtrise
- un pôle « fonctions appuis » de quatre agents (assistance à la passation, veille juridique et accompagnement)
- un pôle « fonctions contrôles » de cinq personnes (affaires financières, statistiques, exploitation et assistance technique)

L'encadrement est assuré par une responsable administrative, assistée d'une adjointe ingénieure. Cinq agents de maîtrise contrôlent les parcs au moins deux fois par an. Le contrôle est :

- technique : équipements en état de marche, conformité électrique, respect des règles de sécurité, etc.

- qualitatif : affichage des tarifs, nettoyage, propreté, éclairage, mise en œuvre effective des services divers contractuellement prévus ;
- financier : calcul des redevances, suivi des statistiques mensuelles et annuelles sur le nombre d'abonnés, la fréquentation, enquêtes.

La section recourt à l'expertise de la direction des affaires juridiques et de la direction des finances de la Ville autant que de besoin, sur des points de procédure ou de montage financier.

La section dit ne pas procéder au contrôle sur pièces et sur place des comptes des délégations. Elle ne s'assure pas davantage que les comptes des délégataires sont certifiés ou non. Le service ne dispose pas en interne des moyens et des compétences nécessaires à la réalisation de contrôles financiers détaillés. Il y a là une réelle faiblesse qui expose la Ville dans la sauvegarde et la protection de ses intérêts puisqu'elle n'est pas en capacité d'auditer les comptes des DSP.

4.2 Les difficultés de la Ville à évaluer la fiabilité des offres financières des candidats lors du renouvellement des DSP

4.2.1 Les critères de jugement des offres

Pour le renouvellement des DSP, la Ville détermine des critères de sélection des offres des candidats. Ces critères se retrouvent à l'identique dans la plupart des dossiers de consultation et concernent la qualité technique et architecturale des projets de travaux, la qualité du service aux usagers et la cohérence du plan d'affaires.

Le nombre des critères varient selon l'importance des travaux à réaliser dans le parc objet de la procédure. Lorsque les travaux sont importants et justifient la passation d'une concession, le règlement de consultation spécifie généralement les trois critères. Lorsque au contraire l'état du parc ne justifie pas de travaux importants, la Ville ne met en place que deux critères de sélection des offres : la qualité du service aux usagers et la cohérence du plan d'affaires.

Dans chaque règlement de consultation le plan d'affaires n'est que le dernier des deux ou trois critères hiérarchisés, mais la Ville fait de la cohérence et de la crédibilité de celui-ci un élément déterminant dans le choix de l'offre et précise dans tous les règlements de consultation « *qu'une offre qui ne présenterait pas une crédibilité financière avérée ne pourrait in fine être retenue comme offre lauréate* ».

La chambre a examiné les conditions de passation de la DSP d'exploitation du parc « ANVERS » renouvelée en 2014 pour entrer en service le 1^{er} janvier 2015.

4.2.2 L'appréciation par la Ville de la qualité des offres lors du renouvellement de la DSP du parc ANVERS

4.2.2.1 Présentation du parc

Le parc de stationnement "ANVERS", (9^e) situé entre le boulevard de Rochechouart et l'avenue Trudaine, a été mis en service le 5 février 1969. Cet ouvrage comporte quatre niveaux d'une capacité totale de 526 places. Le parc, accessible aux personnes à mobilité réduite, est destiné aux usagers horaires et abonnés et est accessible 24h / 24. La concession initiale a été une première fois renouvelée le 1^{er} juillet 1999 pour une période de 15 ans.

À l'approche du terme de la concession, une consultation a été lancée³⁴ pour l'attribution d'une nouvelle DSP qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015 pour une durée de huit ans. Par une délibération des 22 et 23 avril 2013, le Conseil de Paris a décidé du principe de passation d'une nouvelle DSP sous forme d'un contrat d'affermage. Rénové dans le cadre de la précédente concession, le parc ne nécessitait pas en effet de travaux importants, hormis la mise en place d'un système d'extinction automatique de type « sprinkler » pour le rendre conforme à la réglementation.

La fréquentation du parc, particulièrement les locations horaires, était en nette repli (-23 % sur la période 2008-2013) au moment du lancement de la consultation pour le renouvellement de la DSP.

Tableau n° 27 : Évolution de la fréquentation annuelle du parc Anvers (2008-2013)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Horaires	113 214	108 034	103 061	103 891	98 335	87 010
Abonnement non-résidents *	105	99	92	89	87	87
Abonnement résidents *	246	271	275	284	281	286
Locations *	107	107	108	105	101	106
Abonnements motos *	16	20	11	10	10	12

*Moyenne mensuelle sur l'année

Source : Rapport de la commission d'analyse des offres initiales

4.2.2.2 Les critères de jugement des offres

Compte tenu de la faible ampleur des travaux à réaliser, le règlement de consultation n'a retenu que deux critères hiérarchisés de jugement des offres :

- « la qualité des offres sera appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous et évalués au regard notamment des éléments d'appréciation suivants, étant toutefois précisé **qu'une offre qui ne présenterait pas une crédibilité financière avérée ne pourrait in fine être retenue comme offre lauréate** :
- qualité et dynamisme du service proposé en exploitation (conditions d'accès et affectation des places pour les différentes catégories d'usagers et de véhicules, niveaux des tarifs, effectif et qualité du personnel, nettoyage, surveillance et maintenance, services divers, petits travaux et aménagements à réaliser) ;
- propositions financières contractuelles (redevances proposées) ».

S'agissant du **premier critère** (qualité du service), les candidats étaient invités à produire un dossier comprenant :

- une note détaillant les modalités d'exploitation et justifiant des variantes portant sur la capacité, la gestion des emplacements, les circulations automobile et piétonne, l'utilisation des locaux, etc. ;
- une fiche relative à l'ensemble du personnel employé sur le parc (nombre, qualification, statut, fonction, etc.) ;
- une fiche précisant les modalités de surveillance (contrôle des accès, vidéosurveillance, système de protection des travailleurs isolés, report d'alarmes, etc.) ;
- la liste des contrats de maintenance envisagés ;

³⁴ L'avis d'appel à candidatures a été envoyé le 23 mai 2013 au B.O.A.M.P et au Moniteur et a été publié par ces revues respectivement les 28 et 31 mai 2013.

- les plans du parc indiquant les types d'emplacements prévus

S'agissant du **second critère** (proposition financière), les candidats étaient invités à remettre un dossier composé de fiches décrivant :

- le coût des petits travaux et aménagements ;
- les prévisions d'exploitation : tarifs horaires et d'abonnements (VL résidents, non-résidents, PMR, petits rouleurs, VL bas carbone, motos, vélos...), charges prévisionnelles d'exploitation – hors redevances et frais de contrôle- ;
- le compte de résultat prévisionnel sur la durée de l'affermage ;
- une fiche récapitulative faisant apparaître, notamment, le montant de la redevance forfaitaire et variable et des frais de contrôle.

Cinq candidatures ont été reçues dans les délais impartis. La commission prévue à l'article L. 1411-8 du CGCT a procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les candidatures le 11 juillet 2013. Les sociétés candidates étaient les suivantes : VINCI PARK France - AFFIA STATIONNEMENT - SAEMES - S.A.G.S - SPIE AUTOCITE. Tous ont été admis à présenter une offre par la commission.

4.2.2.3 L'analyse des offres initiales

Les offres remises par les cinq candidats se présentaient comme suit :

Tableau n° 28 : Récapitulatif des offres initiales présentées par les candidats

	SPIE	SAGS	VINCI	EFFIA	SAEMES
Coût des petits travaux et aménagements (K€ HT)	1 094,27	1 215,27	877,50	794,56	848,40
Délai de travaux à compter de la notification du contrat	10 mois	12 mois	5 mois	12 mois	NC
Recettes prévisionnelles (K€ HT/an)	1 520	1 577	1 990	1 812	1 941
Charges d'exploitation, hors redevances et provisions (K€ HT/an)	669	422	597	562	528
Personnel, incluant le nettoyage - (ETP)	6	7,3 ou 6,8	6	6	7
Redevances cumulées et actualisées selon CA moyen (K€ HT)	5775,06 <i>dont 2130,42 fixe</i>	7083,61 <i>dont 1316,40 fixe</i>	5664,54 <i>dont 5265,60 fixe</i>	6118,73 <i>dont 5191,20 fixe</i>	6553,29 <i>dont 4936,50 fixe</i>
Provisions pour renouvellement (K€ HT/an)	40	40	40	40	40
Tarif horaire (€/h)	3,20	3,60	3,80	3,20	3,40
Tarif abonnement de base (€/mois)	207	220	240	211	220

Source : Ville de Paris

L'analyse des offres par la commission a abouti au constat que les propositions des cinq candidats étaient globalement satisfaisantes s'agissant de la qualité du service (critère un). Une telle situation n'était pas anormale dès lors que les travaux exigés dans le cadre du contrat, de faible importance, ne présentaient pas de complexité et que les candidats, tous des professionnels du stationnement, pouvaient répondre sans difficulté à la demande de la Ville. Les différences portaient davantage sur le deuxième critère lié à l'architecture financière du projet.

Au terme de l'analyse des offres initiales des candidats par la commission, les offres ont toutes été jugées globalement satisfaisantes, moyennant certaines précisions à obtenir des candidats

et quelques ajustements à trouver. La Commission a retenu, lors de la séance du 3 juin 2014, les cinq candidats pour la phase de négociation en vue de la conclusion du contrat d'affermage.

Tableau n° 29 : Synthèse de l'analyse des offres par la Commission

Candidat	Qualité du service	Propositions financières
SPIE	<u>Personnel</u> : 6,4 ETP en augmentation par rapport à l'effectif actuel (6 ETP) avec présence permanente de personnel. Satisfaisant <u>Travaux</u> : proposition complémentaire d'installation d'un système de guidage à la place. Satisfaisant <u>Développement durable</u> : installation d'éclairages permettant économies d'énergie. Satisfaisant <u>Prestations complémentaires aux usagers</u> : location vélos et VL électriques, kit de dépannage. Intéressant Points à préciser : taux de précarité des personnels – nature du revêtement cheminement motos – continuité des ondes radioélectriques des services de secours – détection incendie dans locaux non « spinklés »	<u>Redevance cumulée</u> = moyen <u>Redevance fixe</u> = faible <u>Prévision de fréquentation</u> = réaliste <u>CA prévisionnel</u> = < au constat 2013 => Propositions financières moyennement satisfaisantes
S.A.G.S	<u>Personnel</u> : 7.3 ou 6.8 ETP en augmentation par rapport à l'effectif actuel (6 ETP) avec présence permanente de personnel. Satisfaisant <u>Travaux</u> : proposition complémentaire d'installation d'un système de guidage à la place et lecture optique des plaques minéralogiques. Satisfaisant <u>Développement durable</u> : installation d'éclairages permettant économies d'énergie. Satisfaisant <u>Prestations complémentaires aux usagers</u> : prêt de vélos opérations de chèques parking avec les commerçants Intéressant Points à préciser : Nombre d'ETP-taux de précarité des personnels – création d'un espace d'attente sécurisé et adaptation des sanitaires pour PMR - nature du revêtement cheminement motos – continuité des ondes radioélectriques des services de secours – détection incendie dans locaux non « spinklés ».	<u>Redevance cumulée</u> = très satisfaisant <u>Redevance fixe</u> = faible <u>Prévision de fréquentation</u> = optimiste <u>CA prévisionnel</u> = < au constat 2013 <u>Charges de personnel</u> = estimation faible => Propositions financières moyennement satisfaisantes
VINCI	<u>Personnel</u> : 6.16 ETP en augmentation par rapport à l'effectif actuel (6 ETP) avec présence permanente de personnel – centre national de télé opération de Vinci en appui. Satisfaisant <u>Travaux</u> : proposition complémentaire d'installation d'un système de guidage à la place et lecture optique des plaques minéralogiques. Satisfaisant <u>Développement durable</u> : pas de proposition de système de détection de présence pour limiter consommation électrique. Moyennement satisfaisant <u>Prestations complémentaires aux usagers</u> : prêt de vélos et vélos à assistance électrique, kits de dépannage.... Très satisfaisant Points à préciser nature du revêtement cheminement motos – continuité des ondes radioélectriques des services de secours – économie d'énergie	<u>Redevance cumulée</u> = moyen <u>Redevance fixe</u> = satisfaisant <u>Prévision de fréquentation</u> = optimiste <u>CA prévisionnel</u> = optimiste => Propositions financières Satisfaisantes
EFFIA	<u>Personnel</u> : 5.83 ETP en diminution par rapport à l'effectif actuel (6 ETP) avec présence permanente de personnel. Satisfaisant <u>Travaux</u> : proposition complémentaire signalétique dynamique d'orientation des usagers. Satisfaisant <u>Développement durable</u> : proposition de système de détection de présence pour limiter consommation électrique. Satisfaisant <u>Prestations complémentaires aux usagers</u> : Peu développés Points à préciser : Taux de précarité des personnels – nature du revêtement cheminement motos – signalétique dynamique- installation d'un système de kesctiure de plaques minéralogiques– détection incendie dans locaux non « spinklés »	<u>Redevance cumulée</u> = satisfaisant <u>Redevance fixe</u> = satisfaisant <u>Prévision de fréquentation</u> = réaliste <u>CA prévisionnel</u> = optimiste => Propositions financières Satisfaisantes
SAEMES	<u>Personnel</u> : 7 ETP en augmentation par rapport à l'effectif actuel (6 ETP) avec présence permanente de personnel. Centre de gestion à distance en appui. Satisfaisant <u>Travaux</u> : proposition complémentaire d'installation d'un système de guidage à la place et lecture optique des plaques minéralogiques. Satisfaisant <u>Développement durable</u> : proposition de système de détection de présence pour limiter consommation électrique. Satisfaisant <u>Prestations complémentaires aux usagers</u> : prêt de vélos et vélos à assistance électrique, kits de dépannage, assistance et accompagnement des PMR depuis leur véhicule.... Très satisfaisant. Points à préciser Taux de précarité des personnels – nature du revêtement cheminement motos – continuité des ondes radioélectriques des services de secours – détection incendie dans locaux non « spinklés » –Durée des travaux	<u>Redevance cumulée</u> = satisfaisant <u>Redevance fixe</u> = satisfaisant <u>Prévision de fréquentation</u> = optimiste <u>CA prévisionnel</u> = optimiste en raison de tarifs plus élevés et d'une augmentation prévisionnel de la fréquentation => Propositions financières Satisfaisantes

4.2.2.4 L'analyse des offres finales

Avant l'ouverture des négociations, au vu des propositions tarifaires initiales des candidats, la Ville a arrêté les tarifs horaires de stationnement et le prix des abonnements de base pour les résidents, les candidats étant libre de faire des propositions concernant les non-résidents. Elle a par ailleurs informé les candidats que « la proportion entre la redevance fixe et la redevance variable sera examinée attentivement ».

Les négociations ont porté sur les cinq points suivants :

- Mise au point des modalités d'exploitation :
 - détail technique des investissements imposés (système anti incendie, accessibilité PMR ...) et pertinence des investissements supplémentaires proposés.
 - hypothèses de fréquentation attendue par type d'usagers ;
 - modalités liées à l'équipe d'exploitation : ETP, sous-traitance, gardiennage.
- Mise au point des modalités financières :
 - hypothèses sur les charges
 - conformation des montages de redevances proposés

Après négociation, les propositions finales des candidats étaient les suivantes :

Candidat	Jugement de l'offre	Modalités d'exploitation	Modalités financières
SPIE	Offre globale moyennement satisfaisante	Satisfaisante	Moyennement satisfaisante
SAGS	Offre globale très satisfaisante	Satisfaisante	Très satisfaisante
VINCI	Offre globale très satisfaisante	Très satisfaisante	Très satisfaisante
EFFIA	Offre globale très satisfaisante	Très satisfaisante	Très satisfaisante
SAEMES	Offre globale très satisfaisante	Très satisfaisante	Très satisfaisante

Source : CRC à partir du rapport de la commission

Trois propositions (EFFIA, Vinci et SAEMES) recevaient un avis « très satisfaisant » au critère n°1 (modalités d'exploitation). Toutefois, la proposition de la SAEMES paraissait la meilleure à la commission en raison des très bonnes prestations qu'elle proposait en matière de surveillance de l'ouvrage et des services offerts aux usagers.

S'agissant du critère financier, la commission dans sa conclusion générale préalable à sa proposition de choix du titulaire n'a examiné que le sujet de la redevance. Elle a constaté que la proposition de la SAGS est la plus élevée mais lui préfère celle de la SAEMES, globalement inférieure mais proposant une redevance fixe plus élevée.

La commission précisait que « la structure de la redevance de la SAEMES apparaît pertinente avec un taux de redevance fixe très intéressant tout en permettant de préserver la solidité financière du contrat en cas de dégradation de la fréquentation du parc ».

Le choix de la commission de retenir la SAEMES n'est pas critiquable en soi, la proposition de l'opérateur étant jugée très satisfaisante au regard des deux critères des modalités d'exploitation et des modalités financières.

Cependant le rapport de la commission met en évidence que le critère principal, s'agissant des modalités financières, est celui de la redevance fixe, ce qui porte les candidats à afficher une prévision de recettes élevée et des charges modérées pour justifier le niveau de la redevance fixe. Ces prévisions, le rapport l'a montré, sont souvent assez éloignées des réalités de d'exploitation.

La SAEMES prétendait dégager un chiffre d'affaires annuel de 1 848 000 € en régime de croisière contre 1 739 000 € en 2013 (+ 6 %). Or les comptes de résultat des cinq premières années d'exécution du contrat (2015-2019) montrent que le chiffre d'affaires a été une fois encore bien différent des prévisions du plan d'affaires. Contrairement aux prévisions de la SAEMES le chiffre d'affaires a continué de se contracter. Dans le même temps les charges augmentaient du fait de la redevance et des frais de structure dont le poids augmenté à partir de 2015.

Pour les cinq premières années d'exécution du contrat, le chiffre d'affaire dégagé correspond à 84 % de la prévision et les charges d'exploitation à 110 %.

L'affirmation de la commission selon laquelle « *la solidité financière du contrat serait préservée en cas de dégradation de la fréquentation du parc* » est démentie par le constat des résultats de celui-ci

Tableau n° 30 : Comptes de résultat du parc Anvers

	2011	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Chiffre d'affaires	1 819 827	1 753 201	1 536 612	1 460 819	1 524 842	1 560 130	1 672 660	1 310 775
Charges d'exploitation	1 570 463	1 466 470	1 747 582	1 747 953	1 699 258	1 660 316	1 754 475	1 514 348
<i>Dont</i>								
<i>Redevances</i>	845 762	760 929	934 205	935 412	952 499	956 266	986 174	816 220
<i>Frais de structure</i>	184 027	161 422	203 301	203 925	207 499	174 130	190 390	155 049
<i>EBE</i>	249 598	289 272	-210 930	-247 034	-173 000	-98 771	-81 474	-203 563

Source ; Ville de Paris

Sans doute, s'agissant d'une délégation de service public, l'exploitant assume seul le risque de l'exploitation. Pourtant, la Ville ne peut se désintéresser de la situation financière de ses parcs pour plusieurs raisons

La concentration des opérateurs de stationnement depuis une dizaine d'années a pour conséquence une réduction drastique du nombre de candidats potentiels lors des appels à concurrence pour l'attribution de DSP d'exploitation de parcs. Sur la cinquantaine d'opérateurs présents sur le marché avant 2011, il n'en reste plus aujourd'hui que cinq pouvant répondre à des appels d'offres. Dans l'audit de la SAEMES de 2019, l'inspection générale notait que depuis 2016 le nombre moyen de réponses aux appels à candidature était de trois, parfois de deux seulement.

La baisse continue de la fréquentation des parcs, associée à la dégradation du résultat des DSP, pourrait conduire des opérateurs à renoncer à candidater aux appels d'offres de la Ville. Le principal des délégataires des parcs de la Ville, la société INDIGO, évoquait d'ailleurs, à l'occasion d'une entrevue avec la chambre, cette possibilité de renoncer au marché parisien, en dépit de la visibilité que lui donne sa présence dans la capitale. Or, une baisse du nombre de candidats lors des appels à candidature pour le renouvellement des DSP serait nécessairement dommageable pour la Ville tant en ce qui concerne la qualité des offres que des conditions financières proposées par les candidats.

Enfin la Ville, actionnaire majoritaire de la SAEMES, ne peut se désintéresser de la situation financière de la société.

Or, l'IGVP relevait dans l'audit de 2019, antérieur au début de la crise sanitaire, la situation financière préoccupante de la SAEMES : « *Les performances de la SAEMES sont durablement sujettes à la baisse de la fréquentation qui se conjugue aux exigences croissantes des délégants encouragés par un jeu de la concurrence à parfaire [...]. Dans ce contexte, la progression actuelle du chiffre d'affaires dépend d'une progression du périmètre des délégations de la Ville dont l'équilibre est de plus en plus tendu. Le poids des redevances d'occupation des parcs en forte augmentation contribue à la baisse du résultat d'exploitation et de sa marge* ».

Aujourd'hui, et compte tenu du manque de fiabilité des offres financières des candidats, la Ville ne peut avoir l'assurance de retenir la meilleure offre.

Il paraît donc nécessaire que la Ville fasse, lors du renouvellement des DSP, une évaluation réelle de la fiabilité des offres financières des candidats et ne fonde plus, s'agissant du critère financier, son appréciation sur le seul niveau de la redevance mais examine avec attention la fiabilité des prévisions de fréquentation et de chiffre d'affaires.

Une redevance élevée dans un contexte de fréquentation des parcs en baisse continue ne peut en effet qu'aboutir au maintien de tarifs non concurrentiels avec ceux pratiqués en surface, pour préserver autant que possible la situation financière des parcs.

Enfin, des montants de redevance élevés par rapport au chiffre d'affaires et leurs conséquences en termes de tarifs, sont contradictoires avec la politique affichée de la Ville de réduire la place de l'automobile sur l'espace public, dès lors qu'ils incitent les usagers à privilégier le stationnement de leur véhicule sur la voirie plutôt que dans les parcs souterrains.

Une redevance moins élevée par rapport au chiffre d'affaires permettrait de diminuer les tarifs et inciterait davantage les usagers à préférer le stationnement dans les parcs, favorisant ainsi le désengorgement de l'espace public en surface, la hausse de la fréquentation des parcs et à terme de leur chiffre d'affaires.

La stratégie de la Ville consistant à privilégier le montant de la redevance perçue plutôt que la fréquentation dans les parcs doit donc être questionnée sur ce point.

Recommandation performance 3 : Évaluer de façon précise la qualité des offres financières des candidats lors du renouvellement des DSP afin de limiter les risques de dégradation de la situation financière des parcs au cours de contrat.
--

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Lors de l'examen des candidatures pour la réattribution des DSP, la Ville n'examine, s'agissant du critère financier, que le montant de la redevance au détriment des autres paramètres que sont la fréquentation de l'ouvrage, les prévisions de chiffre d'affaires, etc. Cette attitude, qui incite les candidats à présenter des offres financières peu fiables, car trop optimistes, explique le nombre conséquent de DSP dont le résultat est déficitaire.

Cette situation interroge sur la pertinence de la stratégie de la Ville qui, tout en affichant sa volonté de réduire la place de la voiture dans l'espace public et transférer une partie du stationnement de la surface vers les parcs, augmente les charges de ces derniers du fait de l'importance de la redevance. Cette situation ne paraît pas permettre de baisser les tarifs des parcs concédés, condition pourtant nécessaire pour que les usagers les préfèrent au stationnement en surface.

4.3 Le suivi insuffisant de l'exécution des contrats

4.3.1 Des rapports d'activité insuffisants qui ne permettent pas d'apprécier la situation financière et la qualité globale du service

Les rapports annuels d'activité des délégataires, produits conformément à l'article L. 3131-5 du code de la commande publique, consistent en un ensemble de fiches préétablies par le délégant sur lesquelles les opérateurs reportent les éléments financiers et statistiques de fréquentation et d'exploitation pour l'exercice écoulé.

Aucun état n'est remis par les délégataires au délégant explicitant les écarts constatés, souvent importants, par rapport aux comptes de résultats prévisionnels. Aucune perspective n'est tracée pour les années à venir.

D'une façon générale, la Ville ne s'intéresse pas à la situation financière des parcs, prétendant que les déficits constatés sont l'affaire exclusive des délégataires et non la sienne.

Compte tenu de la situation financière périlleuse de certains parcs due, le plus souvent, à la baisse continue de leur fréquentation, la Ville aurait avantage à demander à ces délégataires de fournir une analyse plus qualitative de leur gestion comprenant une analyse de la situation et des conditions d'exécution du service et fixant des perspectives d'évolution à court et moyen termes et proposant, quand cela s'avère nécessaire, des solutions de remédiation.

Au-delà de leur insuffisance les rapports d'activité sont parfois imprécis. Ainsi par exemple les recettes d'abonnement et de location horaires figurant dans le compte de résultat de chaque parc ne correspondent pas toujours aux données inscrites dans les états de fréquentation qui indiquent également le montant des recettes perçues, par nature de prestations et catégorie d'utilisateurs. Même si les discordances apparaissent modestes, leur répétition et le manque d'explication ne peuvent manquer d'interroger sur la fiabilité des données. Selon la DVD, ces différences seraient imputables à des recettes d'exercices comptables antérieurs mais cette affirmation est invérifiable (cf. annexe n° 6).

4.3.2 La qualité de service dans les parcs est globalement satisfaisante

Si le contrôle de la Ville montre des insuffisances en termes de suivi et de contrôle de la situation financière des DSP, en revanche les services de la DVD inspectent très régulièrement les parcs dans le cadre d'une procédure de contrôle des engagements des délégataires relatifs à la sécurité des installations, notamment.

Les contrats de concession contiennent des dispositions relatives aux contrôles techniques liés à l'exploitation des parcs, par les services de la Ville. Les défauts et insuffisances constatés à l'occasion de ces contrôles sont classés en trois catégories, selon leur niveau d'importance.

L'examen des rapports de contrôle d'un échantillon de 8 parcs, sur la période 2015/2021 montre que le rythme des visites de contrôle est régulier, en moyenne de 2 contrôles par parc et par an.

Dans l'hypothèse où les délais fixés par les services de la Ville pour remédier aux dysfonctionnements constatés ne sont pas respectés par le délégataire, des pénalités, prévues dans les contrats et variables en fonction de la gravité de l'insuffisance (de 300 € / 1000 € par jour de retard), peuvent être prononcées à l'encontre de l'exploitant.

La chambre relève cependant que plusieurs rapports successifs concernant plusieurs parcs relèvent les mêmes défauts (Lagrange-Maubert, Lobau) sans que la Ville déclenche le mécanisme de pénalités prévu au contrat.

4.3.3 Le manque de concertation et de communication entre la Ville et ses délégataires

La politique des déplacements conduite par la Ville, tendant à la réduction de la circulation automobile, a pour conséquence des modifications du plan de circulation et la fermeture de certaines voies à la circulation automobile. D'autres mesures poursuivant le même objectif de réduction de la circulation et de la pollution atmosphérique ont été prises, comme par exemple « la journée sans voiture », la piétonisation des quatre premiers arrondissements de Paris un week-end par mois, ou la mise en place du dispositif « Paris respire ». Ces mesures ne sont pas sans conséquences sur le fonctionnement des parcs souterrains concédés.

L'interdiction de la circulation automobile sur les voies sur berge et, plus récemment, dans la rue de Rivoli, par exemple, ont occasionné une baisse de fréquentation et des difficultés de fonctionnement des parcs situés en bordure de ces voies.

➤ Conséquences pour les délégataires de la piétonisation des voies sur berge

La société INDIGO estimant être lésée par la décision de fermeture des berges a saisi la Ville, par lettre du 27 décembre 2019, d'une demande d'indemnisation correspondant à la baisse de fréquentation de deux parcs dont elle assurait l'exploitation et l'entretien, le parc Lobau et le parc Madeleine Tronchet. Pour compenser la baisse de chiffre d'affaires, la société demandait le paiement par la Ville d'une somme de 11 806 000 €, dont 7 403 000 € au titre du contrat du parc de Madeleine Tronchet et 4 403 000 € au titre du contrat relatif au parc Lobau.

Cette demande étant restée sans réponse, la société INDIGO a saisi le tribunal administratif de Paris de cette demande d'indemnisation.

Au moment de la clôture de l'instruction du présent contrôle, l'affaire était toujours pendante devant le tribunal.

➤ Conséquences pour les délégataires de l'interdiction de la circulation automobile sur la rue de Rivoli

Le parc St-Martin-Rivoli exploité par la SAEMES a été affecté par la modification du plan de circulation interdisant désormais la circulation des voitures sur la rue de Rivoli. En effet, l'unique sortie de ce parc débouche sur la rue Pernelle dont les deux seuls débouchés sont la rue de Rivoli et la rue de la tâcherie. La fermeture de celle-ci aux automobilistes, sans information préalable du délégataire, et sans modification de la signalétique, a obligé pendant plus d'un an les utilisateurs à continuer d'emprunter cette rue dont les voies sont, depuis la modification du plan de circulation, exclusivement dédiées aux vélos, aux bus, taxi etc., et ceci au risque d'une verbalisation.

Enfin, le délégataire constate que la modification du plan de circulation a occasionné une baisse de la fréquentation du parc de l'ordre 32 %, soit 110 clients /jour au lieu des 162 constatés en 2019.

Pour limiter le plus possible la dégradation de la fréquentation des parcs de stationnement, la Ville pourrait engager de façon plus systématique une concertation avec les délégataires, préalablement à la mise en œuvre de ses projets de réorganisation et de réaménagement de l'espace public pouvant avoir une incidence sur le fonctionnement des parcs.

ANNEXES

Annexe n° 1. Déroulement de la procédure	67
Annexe n° 2. Potentiel d'évolution de l'offre de stationnement en surface.....	68
Annexe n° 3. Parcs ne disposant pas de bornes de rechargement électrique à la fin de l'année 2020	69
Annexe n° 4. Comptes de résultat du parc Madeleine Tronchet.....	70
Annexe n° 5. Parcs déficitaires en 2019.....	71
Annexe n° 6. Discordances constatées entre le compte de résultat et les BSU	72
Annexe n° 7. Glossaire des sigles.....	73

Annexe n° 1. Déroulement de la procédure

Le contrôle des comptes et de la gestion du stationnement concédé par la Ville de Paris a porté sur les exercices 2015 et suivants. Durant cette période, l'ordonnateur était Madame Anne Hidalgo.

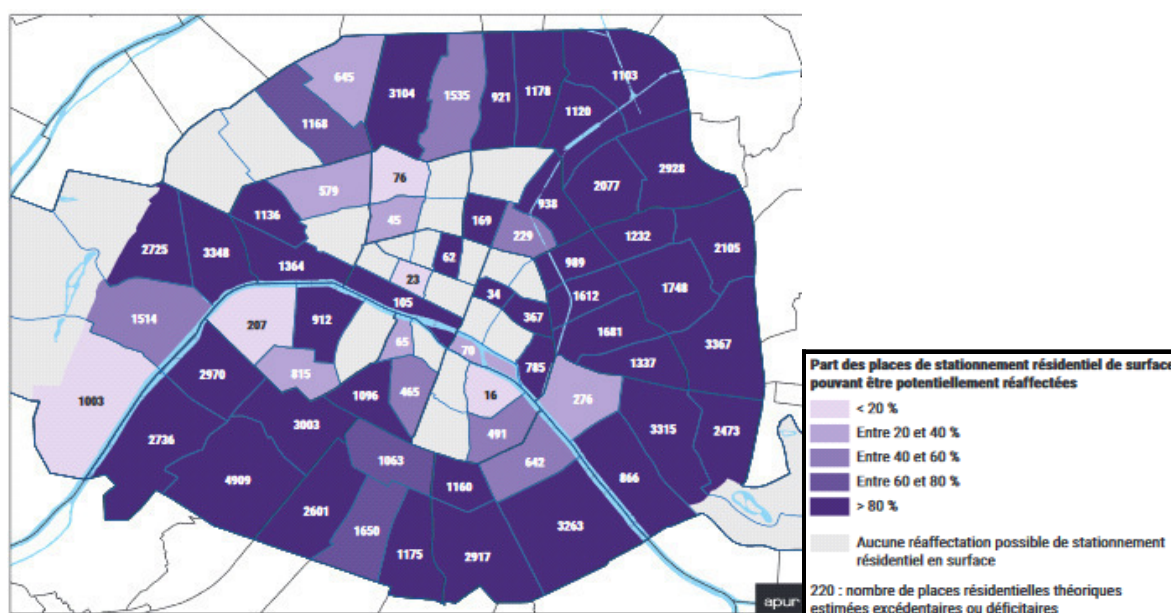
Le tableau ci-dessous retrace les différentes étapes de la procédure définie par le code des juridictions financières aux articles L. 243-1 à L. 243-6, R. 243-1 à R. 243-21 et par le recueil des normes professionnelles des chambres régionales et territoriales des comptes :

Instruction	Date	Destinataire/Interlocuteur
Envoi de la lettre d'ouverture de contrôle	25 mai 2021	Madame Anne HIDALGO
Entretien de début de contrôle		
Entretien de fin d'instruction	6 décembre 2021	Monsieur Olivier FRAISSEIX

Audience concernant le :	Date d'audience	Participants à l'audience
Rapport d'instruction provisoire	17 décembre 2021	Ch. Martin (président de séance), A. Stéphan, B. Sentenac, V. Crosnier de Briant, L. Boursier (rapporteuse), V. Carvajal (vérif.), M. Menant (greffe)
Rapport d'instruction définitif	15 avril 2022	Ch. Martin (président de séance), A. Stéphan, B. Sentenac, V. Crosnier de Briant, L. Boursier (rapporteuse), V. Carvajal (vérif.), M. Menant (greffe)

Document	Nombre	Date	Destinataire
Envoi du rapport d'observations provisoires	1	28/12/2021	Anne Hidalgo, Maire de Paris
Envoi d'extraits du rapport d'observations provisoires	2	28/12/2021	Antoinette Guhl, présidente de la SAEMES Serge Clément, président groupe Indigo
Réponses reçues au rapport d'observations provisoire	Nombre		Date
	3		
Envoi du rapport d'observations définitives	1	10/05/2022	Anne Hidalgo, Maire de Paris
Envoi d'extraits du rapport d'observations définitives	/	/	/
Réponses reçues au rapport d'observations définitives	Nombre		Date
	/		/

Annexe n° 2. Potentiel d'évolution de l'offre de stationnement en surface



Source : Apur, Évolution du stationnement de nouveaux espaces publics – volet 1, juin 2019.

Annexe n° 3. Parcs ne disposant pas de bornes de rechargement électrique à la fin de l'année 2020

Nom parc		Type usagers
MARCHE SAINT GERMAIN	75106	abonnés
SAINT GERMAIN (GARAGE)	75106	abonnés
FIRMIN GEMIER	75118	abonnés
SAINT SULPICE (GARAGE)	75106	abonnés
MILTON	75109	abonnés
VELOSTATION VAN GOGH	75112	abonnés
GOURAUD	75107	abonnés
PRONY	75117	abonnés
JOUFFROY	75117	abonnés
ROQUETTE	75111	abonnés
DAMREMONT	75118	abonnés
SUFFREN	75107	abonnés
PORTE D ASNIERES	75117	abonnés
LUTECE	75104	tous
EYLAU	75116	abonnés
VICTOR HUGO POMPE	75116	tous
POLIVEAU	75105	abonnés
MONTPARNASSE	75114	tous
PEREIRE	75117	abonnés
SAINTS PERES	75106	abonnés
RECOLLETS	75110	abonnés
MAIRIE DU 14 EME	75114	abonnés
POLYTECHNIQUE	75105	abonnés
ANDRE HONNORAT	75106	abonnés
VELOSTATION MAINE MONTPARNASSE	75115	abonnés
MOZART	75116	abonnés
SAINT AUGUSTIN	75108	tous
MALESHERBES ANJOU	75108	tous
DELESSERT	75116	abonnés
GAY LUSSAC	75105	abonnés
MARCADET	75118	abonnés
AMPERE	75117	abonnés
CHAMPAGNY	75107	abonnés
ROND POINT (GARAGE)	75108	abonnés
VAN GOGH	75112	abonnés
GROS BOULAINVILLIERS	75116	abonnés

Source : CRC à partir des rapports annuels des délégataires

Annexe n° 4. Comptes de résultat du parc Madeleine Tronchet

MADELEINE TRONCHET	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol. (%)
Recettes horaires	3 297 662	3 611 792	2 866 105	3 136 273	3 395 435	2 995 552	
Recettes abonnements et locations	1 196 047	1 317 977	1 068 284	1 266 697	1 310 485	1 464 638	
Produit des activités annexes	2 631	883	2 279	1 240	5 411	2 936	
Location de surfaces commerciales	52 500	95 499	175 715	252 252	236 769	244 588	
Publicité	21 729	23 082	29 472	23 868	1 448	7 510	
Chiffre d'affaires net	4 570 569	5 049 233	4 141 855	4 680 330	4 949 548	4 715 224	-6,6%
Remboursement des assurances			1 700	181	807	6918	
Produits divers	2 966	23 358	20 294	8 713	20 250	15 100	
Produits d'exploitation	4 573 535	5 072 591	4 163 849	4 689 224	4 970 605	4 737 242	-6,6%
Energie, consommables	99 724	71 334	75 496	70 366	71 832	78 925	
Entretien, maintenance et réparation	192 032	190 952	130 117	104 842	144 758	97 803	
Charges de rénovation	5 447	5 998	10 340	2 720	13 072	13 859	
Assurances	32 216	47 573	47 549	39 324	39 408	17 919	
Honoraires et autres services extérieurs	63 132	65 963	93 186	116 393	136 706	125 285	
Rémunération du personnel	287 171	263 847	244 734	225 891	246 830	350 793	
Autres charges de personnel	37 668	48 304	25 129	37 189	27 726	37 844	
Autres charges de fonctionnement	39 175	48 232	-28 643	-13 836	7 093	2 629	
Taxe professionnelle	10 159	12 842	8 940	8 325	7 950	9 088	
Taxes diverses	21 504	23 479	21 893	17 952	15 416	4 040	
Redevance et frais de contrôle VDP	3 683 720	3 735 275	3 845 048	3 865 694	3 949 275	4 036 732	
Charges de structure	402 252	478 320	374 838	418 890	442 985	422 012	
Total des charges directes	4 874 200	4 992 119	4 848 627	4 893 750	5 103 051	5 196 929	2%
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	-300 665	80 472	-684 778	-204 526	-132 446	-459 687	
Amortissements sur immobilisations	28 477	76 394	242 774	253 707	274 704	284 942	
Amortissements de caducité	5 535	83 348	342 910	369 583	466 066	606 460	
Provisions pour dépréciation	-2 616						
Provisions pour grosses réparations					30 215	58 620	
Reprise de provisions pour grosses réparations	61 573	83 521	17 706	23 655	-116 550	-62 643	
Total dotations aux amortissements et a	92 969	243 263	603 390	646 945	654 435	887 379	265%
Total des charges d'exploitation	4 967 169	5 235 382	5 452 017	5 540 695	5 757 486	6 084 308	16%
Résultat d'exploitation	-393 634	-162 791	-1 288 168	-851 471	-786 881	-1 347 066	
Produits financiers sur EBE (Euribor 12 M + 0,8	-3 382	692	-4 917	-1 258	-905	-2 436	
Charges financières		9 177	118 628	101 418	63 796	37 457	
TOTAL DES PRODUITS	4 570 153	5 073 283	4 158 932	4 687 966	4 969 700	4 734 806	-7%
TOTAL DES CHARGES	4 967 169	5 244 559	5 570 645	5 642 113	5 821 282	6 121 765	17%
RESULTAT DE LA DSP AVANT IMPÔT	-397 016	-171 276	-1 411 713	-954 147	-851 582	-1 386 959	

Source : CRC à partir des rapports annuels du délégataire

Annexe n° 5. Parcs déficitaires en 2019

Parc	Type contrat	Type de parc	Ste Exploitante	CA net	EBE	RCAI
PRONY	Concession	100% amodié	INDIGO	75 212,00	- 31 537,00	- 32 412,00
JOUFFROY	Concession	100% amodié	INDIGO	105 838,00	- 28 859,00	- 29 729,00
EY LAU	Concession	100% amodié	INDIGO	61 411,00	- 22 899,00	- 25 266,00
AMPERE	Concession	100% amodié	INDIGO	63 041,00	6 597,00	- 37 209,00
MILTON	Concession	100% amodié	SA EMES	131 281,23	52 643,11	- 10 070,10
SAINTS PERES	Concession	100% amodié	INDIGO	696 345,00	376 552,00	- 132 324,00
ROND-POINT (Garage)	Affermage	Abonnés	SA EMES	318 676,72	- 107 877,97	- 165 523,58
ROQUETTE	Concession	Abonnés	SA EMES	169 013,15	- 99 986,97	- 172 775,01
MAIRIE DU 14 EME	Concession	Abonnés	SA EMES	95 150,59	- 42 820,53	- 93 100,91
GRENIER SAINT LAZARE	Concession	Abonnés	INDIGO	-	- 17 743,00	- 151 198,00
SAINT SULPICE (Garage)	Affermage	Abonnés	INDIGO	276 909,00	- 14 532,00	- 30 091,00
MOZART	Concession	Abonnés	SA EMES	165 402,98	9 015,47	- 49 407,40
FREMICOURT	Concession	Abonnés	INDIGO	99 395,00	17 114,00	- 2 075 682,00
MARCA DET	Concession	Abonnés	SA EMES	124 186,50	34 296,18	- 27 072,00
SAINT GERMAIN (Garage)	Affermage	Abonnés	INDIGO	363 600,00	41 860,00	- 35 362,00
MAIRIE DU 19 EME	Concession	Abonnés	SA EMES	212 682,79	58 114,48	- 30 651,46
DIDOT	Concession	Abonnés	SA EMES	262 672,07	95 243,96	- 10 421,33
CHARLEY THOMIRE	Concession	Abonnés	SA EMES	636 870,57	135 504,51	- 82 861,81
SAINT PLACIDE	Concession	Abonnés	Q PARK	418 887,72	245 009,02	- 224 448,58
CARDINET	Concession	Abonnés	SA EMES	1 086 142,28	346 905,47	- 653 735,03
LOBAU	Affermage	Mixte	INDIGO	2 690 732,00	- 846 878,00	- 1 507 817,00
HAUSSMANN BERRI	Concession	Mixte	SA EMES	4 128 070,90	- 507 224,48	- 1 460 088,49
MADELEINE - TRONCHET	Affermage	Mixte	INDIGO	4 715 224,00	- 459 687,00	- 1 386 959,00
GEORGE V	Affermage	Mixte	INDIGO	2 622 888,00	- 418 662,00	- 468 635,00
NOTRE-DAME	Concession	Mixte	SA EMES	220 238,81	- 278 805,02	- 250 520,84
BERCY SEINE VEHICULES LEGERS	Concession	Mixte	SA EMES	364 052,20	- 160 684,38	- 243 007,41
PORTE D'ORLEANS	Concession	Mixte	SA EMES	1 150 286,63	- 116 784,94	- 272 547,98
PORTE D'AUTEUIL	Affermage	Mixte	SA EMES	226 344,93	- 116 318,57	- 178 321,79
PYRAMIDES	Affermage	Mixte	SA EMES	2 542 527,99	- 96 152,11	- 243 429,25
FRANCOIS 1ER	Concession	Mixte	INTERPARKING	1 651 464,00	- 93 106,00	- 909 839,00
ANVERS	Affermage	Mixte	SA EMES	1 672 660,52	- 81 684,58	- 250 252,84
CHARLEY COUBERTIN	Concession	Mixte	SA EMES	506 584,11	- 56 778,77	- 142 776,53
LES HALLES-St EUSTACHE	Concession	Mixte	SA EMES	877 217,10	- 47 053,01	- 282 102,75
ECOLE DE MEDECINE	Concession	Mixte	SA EMES	1 313 393,52	- 46 419,21	- 579 571,46
JEAN BOUIN	Affermage	Mixte	SA EMES	77 948,79	- 9 801,97	- 26 359,67
REUILLY-DIDEROT	Concession	Mixte	SA EMES	422 012,30	46 761,80	- 134 828,22
UNIVERSITE DIDEROT	Affermage	Mixte	INDIGO	432 137,00	46 859,00	- 176 713,00
MAIRIE DU 15 EME-LECOURBE	Concession	Mixte	SA EMES	625 532,02	58 518,33	- 41 732,39
HOTEL DE VILLE	Concession	Mixte	SA EMES	1 264 858,47	94 212,62	- 431 763,67
SEVRES BABYLONE	Affermage	Mixte	INDIGO	3 238 768,00	95 393,00	- 303 677,00
PATRIARCHES	Concession	Mixte	INDIGO	821 042,00	102 077,00	- 301 374,00
PORTE DE SAINT OUEN	Concession	Mixte	INDIGO	715 156,00	104 129,00	- 10 144,00
BIBLIOTHEQUE F. MITTERRAND	Affermage	Mixte	INDIGO	1 234 174,00	113 173,00	- 410 191,00
BORDS DE SEINE - FREYSSINET	Affermage	Mixte	INDIGO	902 312,00	173 528,00	- 22 541,00
MONTHOLON	Affermage	Mixte	INDIGO	1 538 680,00	189 164,00	- 87 411,00
ALBAN SATRAGNE - MAGENTA	Concession	Mixte	INDIGO	808 723,00	209 052,00	- 193 764,00
MARIGNY CHATEAU	Concession	Mixte	INDIGO	832 349,84	238 279,00	- 161 601,10
PASSY	Concession	Mixte	INDIGO	1 899 389,00	248 857,00	- 291 539,00
TERNES	Affermage	Mixte	INDIGO	3 143 838,00	292 192,00	- 463 587,00
MAUBERT - COLLEGE DES BERNARDINS	Concession	Mixte	SA EMES	1 649 709,75	312 338,20	- 76 262,33
CITE DE LA MODE - AUSTERLITZ	Affermage	Mixte	INDIGO	1 425 158,00	320 291,00	- 20 648,00
BAC MONTALEMBERT	Concession	Mixte	INDIGO	2 107 133,00	400 608,00	- 369 433,00
PORTE DE VERSAILLES	Concession	Mixte	SAGS	2 344 029,93	601 778,67	- 75 080,17
SEBASTOPOL	Concession	Mixte	INDIGO	1 325 530,00	781 742,00	- 93 350,00

Source : Ville de Paris

Annexe n° 6. Discordances constatées entre le compte de résultat et les BSU

Année	Parc	Recettes horaires TTC inscrites sur la fiche CR* du rapport	Recettes horaires TTC déclarées sur les BSU	Écart
2018	Picpus Nation	393 834	388 679	5 155
	Georges V	2 404 521	2 441 709	-37 188
	Concorde	1 313 285	1 279 238	34 047
	Porte de Champerret	910 360	830 176	80 184
	Bourse	4 468 429	4 381 868	86 561
	Etoile Friedland	1 070 255	1 056 648	13 607
	Euronord Lariboisière	755 447	729 974	25 473
	Versailles Reynaud	470 796	453 907	16 889
	Bibliothèque François Mitterrand	1 238 264	1 216 374	21 890
	Bords de Seine Freyssinet	355 878	335 724	20 154
	université Diderot	347 885	350 193	-2 308
	La Tour Maubourg Orsay	479 268	425 526	53 742
	Porte de Saint Ouen	405 804	342 565	63 239
	Porte de Saint Cloud	447 188	172 693	274 495
	Louvre Samaritaine	1 433 586	1 361 183	72 403
	Champs Elysées	2 302 864	2 260 971	41 893
	François 1er	644 117	773 229	-129 112
	Foch	1 345 728	1 077 936	267 792
	Cité de la Mode	1 539 398	1 505 392	34 006

*La fiche compte de résultat étant exprimée en HT, la TVA a été réintégrée

Source : tableau récapitulatif des BSU et rapports activités année 2018

Annexe n° 7. Glossaire des sigles

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

DVD : Direction de la Voirie et des déplacements

EBE : Excédent Brut d'Exploitation

ELU : Espace Logistique Urbain

ERDF : Electricité Réseau de France

FNMS : Fédération Nationale des métiers du Stationnement

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

GIG-GIC : Grand Invalide de Guerre- Grand Invalide Civil

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

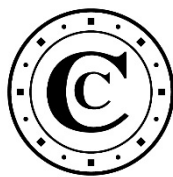
PDUIF : Plan des déplacements urbains d'Ile de France

PDP : Plan des déplacements de Paris

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personne à Mobilité Réduite

ZCR : Zone de Circulation Restreinte



« La société a le droit de demander compte
à tout agent public de son administration »
Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

L'intégralité de ce rapport d'observations définitives
est disponible sur le site internet
de la chambre régionale des comptes Île-de-France :
www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france

Chambre régionale des comptes Île-de-France
6, Cours des Roches
BP 187 NOISIEL
77315 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX 2
Tél. : 01 64 80 88 88
www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france