

## CHIFFRES ET INFORMATIONS SUR LE STATIONNEMENT À PARIS *pour comprendre et choisir*

Que feriez-vous de  
**10m<sup>2</sup>** en bas  
de chez vous ?

Et si la rue parisienne devenait un vrai lieu de vie, à échelle humaine. Hier parking, elle se transforme lentement en lieu de rencontre, en aire de jeu, elle se végétalise, se transforme en lieu de mobilité pour accueillir de nouvelles façons de se déplacer, et accéder en bas de chez soi à un mode de déplacement partagé.

Cette consultation vous donne l'occasion d'exprimer vos désirs pour la rue de demain.

Vous aussi, faites votre choix : **10m<sup>2</sup> en bas de chez vous pour stationner ou pour jardiner, jouer, profiter...**

1

### TOUT LE STATIONNEMENT DANS LES RUES DE PARIS ÉQUIVAUT À LA DISTANCE PARIS-MONTPELLIER

Le nombre total de places de stationnement pour les voitures dans Paris est évalué à un peu **plus de 800 000 places**.

La très grande majorité est située en sous-terrain : 65 % en sous-sols d'immeubles de logements ou de bureaux et 18% dans des parcs accessibles au public. L'offre en voirie représente seulement 17 % de l'offre totale

Le stationnement sur voirie mis bout à bout totalise 720km linéaires, soit l'équivalent de la distance de Paris à Montpellier.



**17%**  
dans les rues  
de Paris

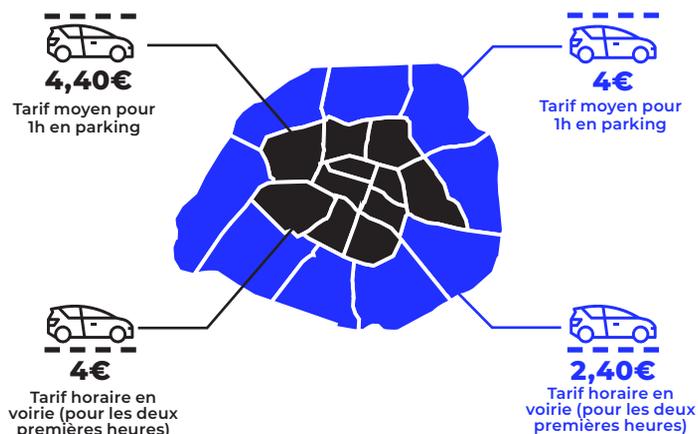
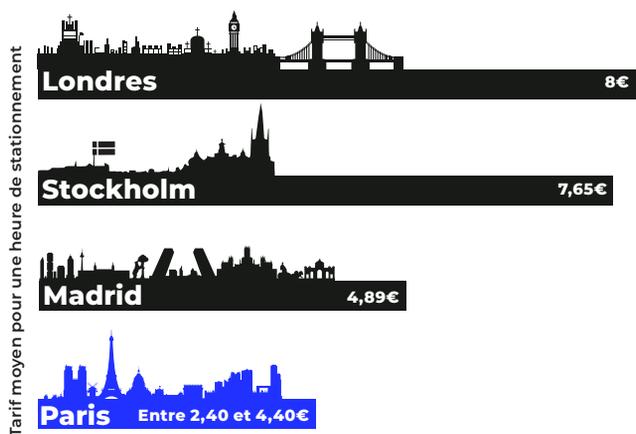
Où sont situées les places de stationnement à Paris ?

**65%**  
en sous-sols  
de logements  
ou de bureaux

**18%**  
en sous-sols  
parkings  
publics

## 2

## DES TARIFS DE STATIONNEMENT POUR LES VISITEURS INFÉRIEURS À CEUX PRATIQUÉS DANS LES AUTRES CAPITALES EUROPÉENNES



Pour un usage de courte durée, le coût de stationnement est globalement **plus avantageux dans la rue que dans les parkings souterrains**, avec une différence notable entre le centre et les arrondissements périphériques. Il est à noter que les tarifs de stationnement parisiens sont inférieurs, de beaucoup, à d'autres capitales européennes.

Au-delà de 2 heures, il est plus avantageux de stationner en sous-sol.

Certaines villes françaises, comme Lyon ou la Rochelle, ont fait le choix d'un tarif en sous-sol inférieur à celui en voirie afin d'attirer davantage de véhicules dans les parkings et libérer ainsi l'espace public.

**Le stationnement des motos, scooters et vélos est gratuit dans l'espace public.**

## 3

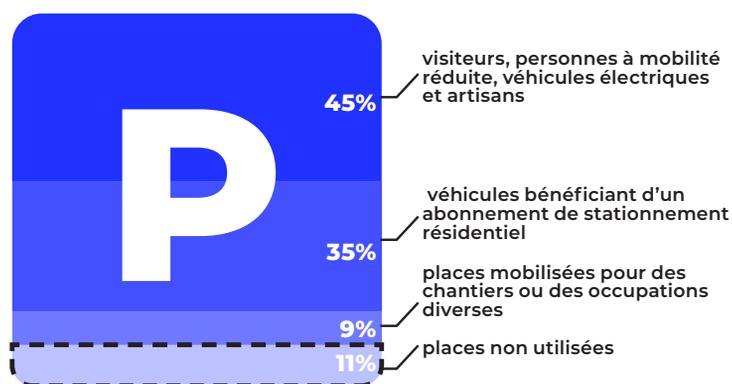
## DES TARIFS ADAPTÉS AUX USAGES

Sous réserve d'avoir effectué les démarches nécessaires, **le stationnement est gratuit pour :**

- les **personnes à mobilité réduite**
- les **véhicules électriques**
- les **professions médicales exerçant à domicile**

Les artisans et commerçants ayant besoin d'un véhicule peuvent bénéficier de tarifs très avantageux (0.50€/heure pendant 9h).

### Qui stationne chaque jour à Paris ?



Il est nécessaire de disposer de places disponibles en permanence pour assurer un bon fonctionnement de la voirie

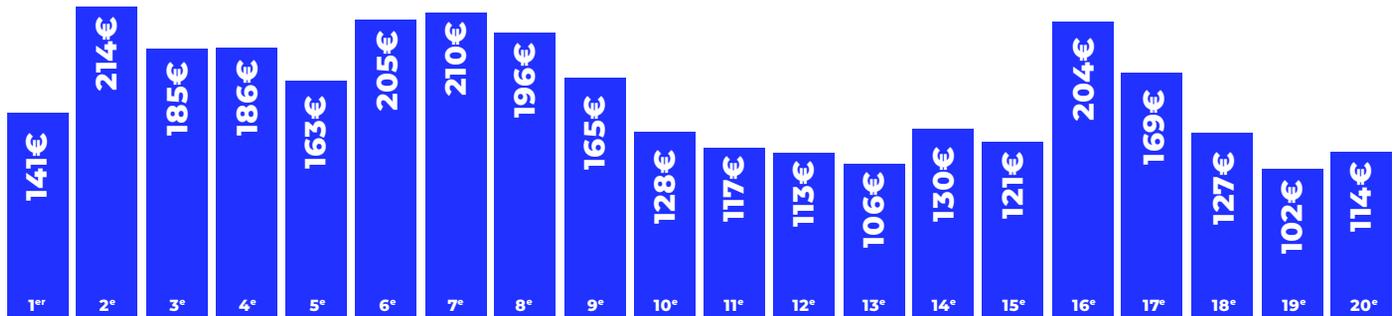
**11% de page non utilisée**

(comme le nombre de places de stationnement vides dans les rues de Paris)



## 4 LES VOITURES DES RÉSIDENTS OCCUPENT UNE DISTANCE ÉQUIVALENTE À PARIS-LILLE (SUR UNE JOURNÉE DE SEMAINE)

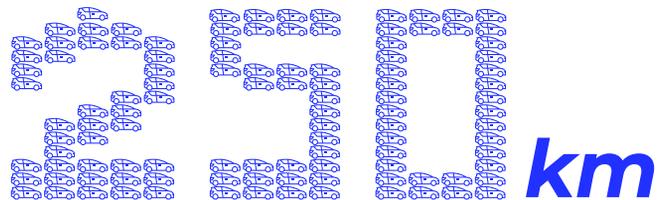
Les tarifs très bas dans les rues dissuadent les résidents de se garer en sous-sol. Un tarif unique d'environ 40€ par mois est très éloigné des prix pratiqués en sous-sol, en moyenne 154 €/mois, avec de fortes disparités suivant les arrondissements :



Loyer moyen mensuel en sous-sol par arrondissement / Source : monsieurparking.com

Ainsi, de nombreux Parisiens privilégient le stationnement en voirie, quelle que soit l'offre disponible en sous-sol.

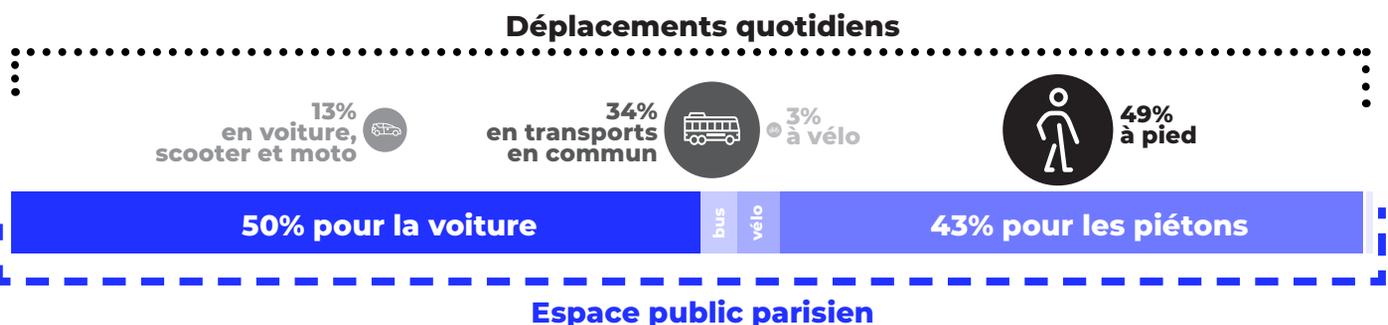
Sur une journée de semaine, 250 km de voirie, soit la distance entre Paris et Lille, sont utilisés par des véhicules immobiles de résidents.



## 5 LA VOITURE OCCUPE LA MOITIÉ DE L'ESPACE PUBLIC POUR 13% DES DÉPLACEMENTS

Stationnement et déplacement sont indissociables. Le choix d'un mode de déplacement individuel est dépendant de la capacité à stationner son véhicule au départ et à l'arrivée, le « besoin » en espace de stationnement devient multiple : à son domicile, à son travail, à son supermarché, à ses loisirs... Paradoxe de la mobilité, **la voiture individuelle est stationnée sur son emplacement 95% de son temps.**

La voiture reste prédominante dans l'espace public parisien, pour une faible part des déplacements. 95% de la population de la petite couronne est desservie par un transport en commun ferré ou une ligne de bus à haut niveau de service.



Source : LeMonde.fr / Les Décodeurs

Les alternatives à la voiture individuelle sont nombreuses dans Paris, en commençant par le réseau de transport en commun, le développement d'infrastructures cyclables sécurisées, mais aussi les nombreuses possibilités d'accès aux véhicules partagés.

# Quel futur pour nos rues ?

L'utilisation de la bande de stationnement (l'espace dédié le long des trottoirs) a évolué entre 2005 et début 2020. La **diminution de l'offre stationnement des véhicules légers** est directement liée à l'apparition et l'essor de mobilités alternatives à la voiture : la création de stationnement pour les vélos et motos, la **mise en sécurité de l'espace public** (zones limitées à 30 km/h, élargissement et accessibilité de trottoirs...).

La réduction du nombre places dédiées aux voitures dans Paris a permis ainsi d'augmenter considérablement la **place dédiée aux mobilités partagées, aux vélos, au stationnement des motos et scooters.**

La mise en sécurité des lieux sensibles dans le cadre de Vigipirate (lieux de cultes, écoles, crèches ...) et la suppression des places en amont des passages piéton pour dégager de la visibilité ont également nécessité de neutraliser un certain nombre de places de stationnement.

La sortie du confinement s'est accompagnée d'un ensemble de mesures ayant eu un

impact supplémentaire sur l'aménagement de l'espace public, favorisant la mobilité à vélo, la relance de l'activité économique et la distanciation physique.

Alors que débute cette nouvelle mandature 2020/2026, la Ville de Paris porte un ensemble de projets d'apaisement et de transformation de l'espace public.

Certains sont déjà en cours, tels que la **pérennisation des aménagements temporaires Covid-19, la poursuite du plan vélo, la généralisation du 30km/h, des rues apaisées autour des écoles,** un programme ambitieux de **végétalisation,** etc.

Ces projets auront un impact sur l'offre de stationnement en voirie.

L'espace public dans une ville aussi dense que Paris est rare, et **si nous voulons nous réapproprier l'espace public pour des rues plus agréables à vivre, mieux pensées pour répondre aux dérèglements climatiques, il nous faut rééquilibrer la place de la voiture au profit des autres usagers.**

## UN ESPACE PUBLIC MIEUX PARTAGÉ

L'espace alloué au stationnement se réduit ainsi au profit d'usages à vocation davantage « collective », au détriment du stationnement d'un véhicule individuel, à vocation plutôt « privative ». À titre d'illustration, une place de stationnement occupée par une voiture immobile toute la journée profite à un seul usager, là où une aire de livraison verra une dizaine d'usagers par jour, une station Vélib' une vingtaine d'usagers par jour, une terrasse une centaine,...

**L'espace public appartient à tous. Cette consultation vous donne l'occasion de vous exprimer sur ce que vous souhaitez demain dans les rues parisiennes.**

Planter un arbre, c'est créer de l'ombre, rafraîchir la ville, absorber l'eau de pluie, entretenir notre relation physique avec la nature, héberger une petite faune, favoriser les continuités écologiques, et pourquoi pas pouvoir cueillir des fruits ?

Élargir un trottoir, c'est rendre plus confortable la marche dans Paris, favoriser son accessibilité. Alors nos rues peuvent-elles se transformer en lieux de vie accueillants, créer le lien entre les domiciles et des espaces de plein-air ? À vous de décider.

***Imaginons aujourd'hui la ville de demain.***