

# États Généraux du Stationnement



## Bilan de la concertation institutionnelle

Ateliers thématiques et courriers d'acteurs

- Janvier 2021 -

# États Généraux du Stationnement

---

Quelles rues à Paris  
voulons-nous **pour demain** ?

Comment **transformer**  
**les espaces publics** en partie  
libérés du stationnement ?

Comment le faire au profit  
d'un **meilleur cadre de vie**  
et d'une **ville plus fluide**  
en concertation avec  
tous les acteurs concernés ?

## Les États Généraux du Stationnement, organisés par la Ville de Paris, se sont déroulés du 20 octobre au 20 décembre 2020. Ils ont rassemblé quelque 200 représentants des professions, des associations et des institutions impactées par la réforme du stationnement en surface et ont généré 34 plaidoyers écrits officiels.

### 6 ateliers thématiques

Dans un climat serein et constructif, 6 ateliers professionnels et thématiques ont été organisés durant la période de concertation. Animé par l'agence de concertation État d'Esprit Stratis, **chaque atelier a rassemblé entre 40 et 80 personnes en distanciel**, sur le même format : accueil en séance plénière suivi d'une répartition en sous-groupes de travail pour approfondir les différents aspects de la thématique du jour.

- ▶ **Atelier n° 1 – Accessibilité** : 4 novembre 2020  
Comment repenser le stationnement à Paris pour une meilleure accessibilité des personnes handicapées et/ou âgées à la ville, aux espaces publics, à la transition énergétique et à la mobilité partagée ? (Cet atelier est transversal à la démarche d'où son positionnement au début du calendrier)
- ▶ **Atelier n° 2 et n° 5 – Logistique urbaine** :  
20 novembre - 9 décembre 2020  
Comment répondre aux besoins des livreur·euse·s et des activités de services et assurer une bonne cohabitation avec les autres usages ?
- ▶ **Atelier n° 3 – Offre en sous-sol** : 26 novembre 2020  
Comment encourager à davantage de stationnements en dehors de la voirie ?
- ▶ **Atelier n° 4 – Mobilités partagées** :  
4 décembre 2020  
Quel rôle peuvent jouer les modes de déplacement partagés dans l'accompagnement de la suppression de 60 000 places en voirie ?
- ▶ **Atelier n° 6 – Végétalisation** : 11 décembre 2020  
Pourquoi et comment végétaliser de manière pérenne des places de stationnement ?

### 34 plaidoyers d'acteurs institutionnels

L'ensemble des acteurs institutionnels du secteur de la mobilité, du stationnement ou de la logistique urbaine ont été sollicités dans le cadre de la démarche des États Généraux du Stationnement. Conviés aux différents ateliers, ils étaient également invités à faire part de leurs plaidoyers individuels à la municipalité, par voix de mail ou de courrier.

Au total, ce sont 38 courriers qui ont été adressés à la ville de Paris par **34 représentants d'acteurs institutionnels** :

- ▶ **Associations militantes ou représentants d'usagers** : Rue de l'Avenir, Paris en Selle, La Rue est à Nous, Association Valentin Haÿ, Certibruit, INDECOSA-CGT IDF ;
- ▶ **Acteurs des modes partagés et du stationnement** : Association des Acteurs de l'Autopartage, Getaround, Cityscoot, Uber, Collectif Uber-Lime-Cityscoot, sociétés DOTT-LIME-TIER, Douze point cinq, Parknow ;
- ▶ **Entreprises** : Orange, Enedis, GRDF, Inoov 360°, Vertuo ;
- ▶ **Acteurs institutionnels économiques** : Confédération Générale de l'Alimentation en Détail, Confédération des petites et moyennes entreprises, Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Paris, CCI de Paris, MEDEF ;
- ▶ **Fédérations professionnelles** : Association des Utilisateurs de Transport de Frêt, Union des Fromagers d'Île-de-France, Boulangers du Grand Paris, Chambre syndicale du déménagement, Fédération Nationale des Métiers du Stationnement ;
- ▶ **Individuels** : Yves Devaux (président Confédération Nationale Artisans Pâtisseries), Bruno Marty (restaurateur), Guillaume Crouin (directeur de l'Hôtel l'Empire Paris), Jean-Luc Chomat (directeur du Relais Christine Hôtel), Rémi Calmon (directeur du syndicat SNEG&Co), Mathieu Cacos (Le Bichat Restaurant Bio).

# Sommaire

## Les grandes pistes d'actions recommandées

---

- ▶ Revisiter le cadre et les modalités de la livraison urbaine et du stationnement professionnel 5
- ▶ Rendre les mobilités douces et partagées plus accessibles 7
- ▶ Réorienter le stationnement résidentiel en sous-sol et sanctuariser la surface pour les autres modes 9
- ▶ Créer une application d'information digitalisée et centralisée 11
- ▶ Mettre en œuvre un véritable « Code de la rue » parisienne 13
- ▶ Mener une démarche de végétalisation cohérente, pragmatique et pensée à l'échelle micro-locale 15

## Retour sur les ateliers thématiques

---

- ▶ Atelier n° 1 – Accessibilité 17
- ▶ Atelier n° 2 et n° 5 – Logistique urbaine 19
- ▶ Atelier n° 3 – Offre en sous-sol 21
- ▶ Atelier n° 4 – Mobilités partagées 23
- ▶ Atelier n° 6 – Végétalisation 25
- ▶ Atelier n° 7 – Métropole 27

## Attentes issues des plaidoyers institutionnels

---

- ▶ Associations militantes et représentants d'usagers 29
- ▶ Acteurs des modes partagés et du stationnement 33
- ▶ Entreprises 37
- ▶ Acteurs institutionnels économiques 39
- ▶ Fédérations professionnelles 42
- ▶ Individuels 45

# Les grandes pistes d'actions recommandées

Dans le cadre de la suppression de 60 000 places de stationnement en surface et de la transformation de l'espace public parisien il faudrait...

## Revisiter le cadre et les modalités de la livraison urbaine et du stationnement professionnel

Les livraisons et interventions des professionnel-le-s dans Paris devraient être davantage facilitées. Cela doit passer par l'évolution de la stratégie d'**implantation** et du **dimensionnement des aires de livraison dans le sens d'une plus grande réversibilité** (espaces temporaires, bases logistiques mobiles), de la **mutualisation** (hubs logistiques, zones de stockage, sas de dépôt partagés) et de la **sanctuarisation** (contrôle, signalétique), et par l'**incitation au report des livraisons sur les créneaux de nuit** et via des modes doux et durables (vélos cargos, véhicules propres). En parallèle, le stationnement des professionnel-le-s doit bénéficier des espaces libérés par les résidents en surface pour se voir **proposer des espaces réservés dédiés**, à proximité des zones commerciales ou des lieux d'interventions réguliers. Le cadre régissant l'attribution des droits de stationnement pour les professionnels (cartes et macarons professionnels) doit être **plus adapté, efficace et ouvert**.



Expérimentation transporteur Géodis le 25/09/20, rue Dutuit  
©Christophe Belin/Ville de Paris



## Quelques demandes phares issues des ateliers et courriers\*

- ▶ **Préserver les 9 000 aires de livraison actuelles et les compléter par 9 000 places dédiées au stationnement des professionnels qui circulent dans Paris.**

CCI Paris

- ▶ **Disposer d'un maillage en aires de livraison suffisant, non seulement dans les rues commerçantes mais également dans les voies plus résidentielles (e-commerce).**

CMAP

- ▶ **Instaurer une carte professionnelle sans condition géographique (ouverte à tous les entrepreneurs franciliens) et le stationnement gratuit pour les détenteurs cette carte la semaine 8 heures/20 heures**

CPME

- ▶ **Soutenir l'offre de service au sein des parcs publics destiné aux innovations en matière de logistique urbaine du dernier km (locations de 2-roues non motorisés, lavage auto, petites réparations, distribution de proximité).**

FNMS

- ▶ **Encourager la cyclologistique par le développement de stationnements dédiés et l'implémentation de micro-hubs et relais logistiques sur le territoire.**

Paris en Selle

- ▶ **Réaffecter les stationnements de transporteurs de fonds aux places de livraisons pour les commerçant·e·s.**

Union des Fromagers de l'Île-de-France

- ▶ **Assurer des places de stationnement dédiées aux professionnel·le·s et opérateur·rice·s parisien·ne·s utilisant des véhicules basses émissions.**

Enedis

- ▶ **Mettre en place un système complet et pérenne de réservation d'emplacements de stationnement pour les professionnel·le·s du déménagement.**

Chambre syndicale du déménagement

- ▶ **Pousser les collectivités à prendre davantage d'initiatives de nature incitative pour encourager les acteur·rice·s de la livraison au report sur les créneaux de nuit.**

Certibruit

- ▶ **Travailler à la mutualisation des espaces livraisons et lieux de stockages.**

Union des Fromagers de l'Île-de-France

- ▶ **Ouvrir les aires de livraisons à d'autres professions et réaliser une étude approfondie du système d'attribution des macarons professionnels afin de recréer une offre d'un nouveau type.**

Ateliers du 20 novembre et 9 décembre

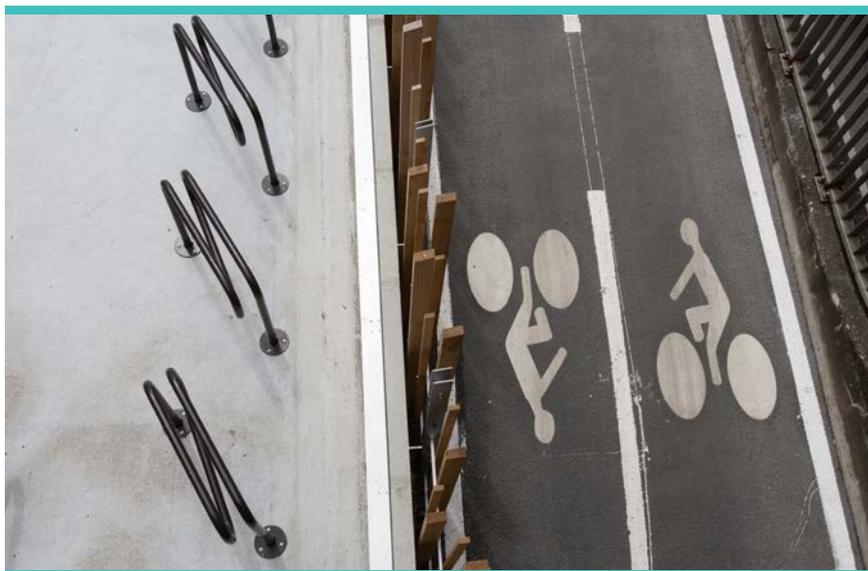
- ▶ **Revoir la stratégie d'implantation des aires en lien avec la destination des livraisons et les nouveaux enjeux liés au e-commerce (livraison en zones résidentielles, livraisons groupées, taux de groupage, relais et consignes sur les lieux de travail, etc.).**

Ateliers du 20 novembre et 9 décembre

\*59% des acteurs ont évoqué des propositions allant dans ce sens au sein de leur plaidoyer.

## Rendre les mobilités douces et partagées plus accessibles

Pour véritablement inciter les Parisien-ne-s à la dépossession de la voiture thermique individuelle dans le cadre personnel et professionnel, l'offre de mobilités partagées doit être davantage **lisible et accessible**. Son accessibilité doit être **économique** (incitation tarifaire au renoncement à un véhicule thermique personnel dans le cadre personnel comme professionnel, abonnements accessibles aux offres de mobilités douces et partagées) mais également **pratique**, en étant **facilement repérable** et **accessible** sur l'espace public. Les conditions d'**accessibilité des personnes en situation de handicap** aux modes partagés, avec ou sans chauffeur, doivent être garanties, en premier lieu concernant les transports en commun et le service PAM. La réduction du nombre de places de stationnement en surface doit avant tout bénéficier au stationnement et à la **circulation des mobilités douces et/ou partagées**, avec une signalétique renforcée et un contrôle intense. Des « **hubs intermodaux** » devraient être généralisés dans les lieux stratégiques de la ville (ex: près des gares), avec un **accès simple** et **sécurisé** aux différents modes en fonction du besoin de l'usager-ère. Le recours au numérique pour avoir accès en temps réel à l'ensemble de l'offre disponible sur le territoire est également indispensable. La visibilité de ces modes gagnerait fortement à être renforcée par une communication active de la Ville de Paris en faveur de l'**autopartage** et des **mobilités douces et partagées** (coût réel, bénéfiques, disponibilité, modalités d'usages).



Velostation Van Gogh  
©Christophe Belin/Ville de Paris



## Quelques demandes phares issues des ateliers et courriers\*

- ▶ **Attribuer 10 000 places en voirie à l'autopartage, sous forme de stations bien signalées allant de 2 à 5 véhicules.**

Getaround

- ▶ **Réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures individuelles et sanctuariser la place dédiée aux véhicules électriques et partagés dans l'espace public.**

Cityscoot

- ▶ **Créer d'emplacements réservés aux mobilités douces, partagées ou personnelles, le long des pistes cyclables parisiennes à intervalles très réguliers.**

Sociétés DOTT, LIME et TIER

- ▶ **Garantir le droit au stationnement sur les places de stationnement payant aux véhicules en autopartage en free-floating, et permettre aux véhicules en autopartage en boucle de stationner gratuitement hors places réservées.**

AAA

- ▶ **Accélérer le développement des véhicules propres dans l'espace urbain: accès prioritaires dans certaines zones; garantir leur stationnement gratuit jusqu'en 2024; lancer une campagne de promotion de la voiture électrique partagée.**

Uber

- ▶ **Mettre davantage de véhicules en libre-service à disposition des professionnels et en développant notamment un parc d'utilitaire propre en free-floating.**

CPME

- ▶ **Accorder plus d'espace aux mobilités partagées en les autorisant à utiliser les voies de bus, leur offrant davantage d'espaces de stationnement réservés et en généralisant les hubs intermodaux à proximité des gares.**

MEDEF

- ▶ **Mobiliser 2,4% de l'espace public récupéré pour le développement des mobilités douces et partagées en créant 1563 Zones Partagées de Remisage (ZPR) supplémentaires.** Sociétés DOTT, LIME et TIER

- ▶ **Assurer une meilleure lisibilité des aides financières pour l'équipement des véhicules propres et développer massivement le réseau de recharges des énergies alternative.**

CCI Paris

- ▶ **Assurer la sécurité et la visibilité des places de stationnement dédiées aux mobilités partagées, à l'aide d'une meilleure signalétique et d'une application numérique dédiée.**

Atelier du 4 décembre

- ▶ **Créer un système en trace directe pour les véhicules utilitaires légers en autopartage, uniquement disponible en boucle aujourd'hui.**

Ateliers du 20 novembre et 9 décembre

- ▶ **Attribuer entre 10% et 30% des 60 000 places supprimées aux mobilités partagées.**

Atelier du 4 décembre

- ▶ **Développer des solutions individuelles, durables et partagées type tricycle ou vélo adaptable pour PMR ou personnes âgées.**

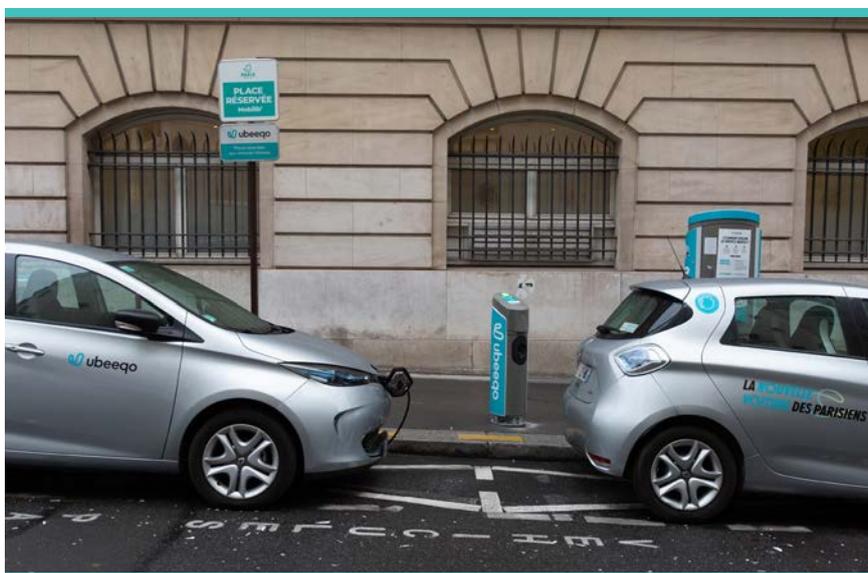
Atelier du 4 novembre

\*44% des acteurs ont évoqué des propositions allant dans ce sens au sein de leur plaidoyer.

## Réorienter le stationnement résidentiel en sous-sol et sanctuariser la surface pour les autres modes

Le stationnement résidentiel parisien doit être largement orienté vers les **parkings sous-terrain, privés ou publics**, par le biais d'**incitations tarifaires**, d'un **cadre réglementaire** et d'une **communication forte** de la ville auprès des résident·e·s. Les places de stationnement en surface devraient être **réadaptées** (maillage, périmètre, équipement) et **réservées aux personnes en situation de handicap, aux aires de livraison** et au **stationnement professionnel, aux pistes et stationnement de vélos**, et **aux véhicules propres et partagés**.

Dans ce cadre l'équipement d'un grand nombre de places en bornes de recharge électrique devrait être **facilité et généralisé** (en sous-sol comme en surface). Pour être efficace, cette nouvelle organisation de la voirie doit s'appuyer sur une **nouvelle signalétique plus explicite**, la mise à disposition d'une **information en temps réel** sur la disponibilité et l'usage des places et un **contrôle fort** de la part des autorités.



Véhicules partagés sur place réservée Mobilib Ubeeqo, rue de Vaugirard  
©Christophe Belin/Ville de Paris



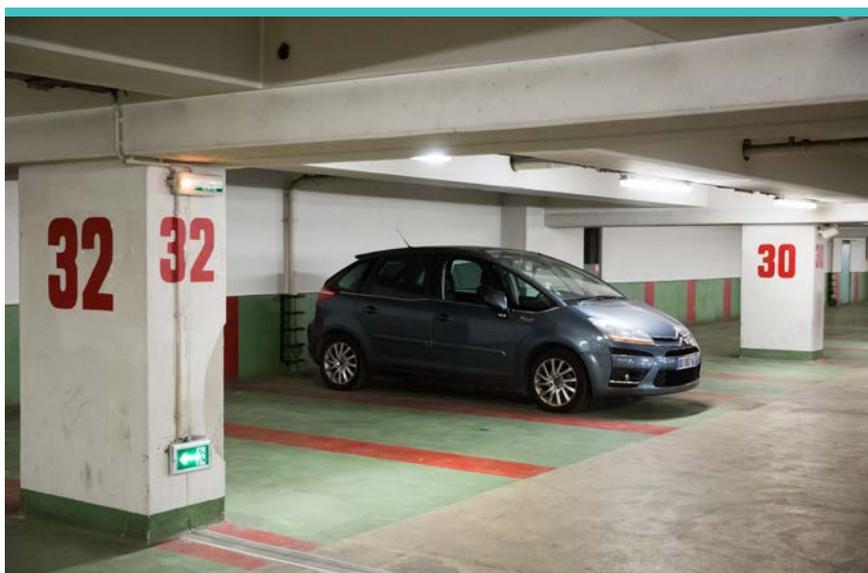
## Quelques demandes phares issues des ateliers et courriers\*

- ▶ **Supprimer la totalité des places de stationnement dédiées aux véhicules individuels en surface, et ne conserver que les places dédiées aux personnes vulnérables, aux familles, aux deux-roues, aux livraisons et aux services de mobilités partagées.**  
Uber
- ▶ **Rééquilibrer le stationnement en voirie en faveur du rotatif/professionnel et réorienter le stationnement résidentiel de longue durée vers l'offre hors voirie.**  
CMAP
- ▶ **Harmoniser la tarification du stationnement des véhicules en situation de charge sur voirie sur celle appliquée dans les parcs de stationnement afin d'éviter une concurrence tarifaire.**  
FNMS
- ▶ **Favoriser le stationnement résidentiel en sous-sol pour libérer de l'espace pour les livraisons et le commerce dans les rues.**  
AUTF
- ▶ **S'inspirer des dispositifs mis en place dans d'autres pays : système de prédiction de disponibilité des places de stationnement, solution de paiement selon la classification du véhicule, combinaison stationnement/borne de recharge électrique.**  
Parknow
- ▶ **Augmenter de façon substantielle le nombre de bornes de charge rapide en vue de répondre aux besoins futurs des artisans.**  
Les Boulangers du Grand Paris
- ▶ **Favoriser l'usage de véhicules électriques en installant davantage de bornes de recharge dans Paris et en repensant le schéma d'aides à l'achat de voitures électriques à destination des professionnels en priorité.**  
MEDEF
- ▶ **Promouvoir le stationnement résidentiel en souterrain, en mentionnant les solutions de location sur le site de la Mairie et au moment de la souscription à la carte résident.**  
YesPark
- ▶ **Sanctuariser, augmenter et améliorer le maillage des places de stationnement en surface réservées aux personnes en situation de handicap.**  
Atelier du 04/11
- ▶ **Créer une incitation fiscale à stationner en sous-sol, ce qui passe par une hausse des prix du stationnement en voirie et par la création d'abonnements de longue durée à des prix préférentiels en sous-sol.**  
Atelier du 26/11
- ▶ **Encourager le déploiement des bornes de recharges électriques en sous-sol, lorsque cela est nécessaire au maillage territorial.**  
Atelier du 26/11
- ▶ **Développer des services, qui inciteraient les usager·ère·s à privilégier les parkings publics à la surface.**  
Atelier du 26/11
- ▶ **Renforcer le respect et le contrôle des usages des aires de livraison : par une signalétique au sol plus marquée et la création d'une hotline dédiée reliée à la préfecture de police pour les signalements.**  
Ateliers du 20/11 et 09/12

\*38% des acteurs ont évoqué des propositions allant dans ce sens au sein de leur plaidoyer.

## Créer une application d'information digitalisée et centralisée

L'information sur l'offre de stationnement disponible pour chaque mode et ses évolutions devrait être **accessible, centralisée** et **actualisée en temps réel**. Créer une même **application** regroupant l'ensemble des informations sur l'offre de stationnement et son **évolution en temps réel** à Paris, sur voirie et en dehors de la voirie, permettant la pré-réservation de places ou d'aires de livraison, faciliterait grandement les déplacements et l'activité de l'ensemble des usager·ère·s de chaque mode (personnes en situation de handicap, professionnel·le·s, livreurs·euse·s, usager·ère·s de modes partagés). Ces données centralisées et actualisées permettront, en retour, de **faciliter le contrôle** du bon usage des places de stationnement. Plus globalement, cette application doit s'inscrire dans un projet plus global de **MaaS** (Mobility as a Service) à l'échelle parisienne, outil offrant dans le même temps une **entrée unique** et une **vision globale** sur l'offre existante ainsi qu'une **information personnalisée** et **adaptée** aux besoins de chaque type d'usager·ère·s.



Inauguration des premiers parkings relais 19/11/2018

©Joséphine Brueder/Ville de Paris



## Quelques demandes phares issues des ateliers et courriers\*

- ▶ **Créer une application mobile permettant de visionner en temps réel les places disponibles via une cartographie interactive et de réserver les places sur un créneau donné.**

Enedis

- ▶ **Étudier la gestion des places et leurs réservations avec des solutions comme celle proposée par la startup Communithings; des capteurs et/ou caméras permettant de connaître la disponibilité des places de livraison et offrant la possibilité de les réserver.**

Orange

- ▶ **Développer des systèmes numériques et intelligents de gestion/réservation des aires de livraison.**

MEDEF

- ▶ **Mettre en œuvre une application digitale remplaçant le disque bleu européen à condition qu'elle soit extrêmement simple.**

Les Boulangers du Grand Paris

- ▶ **Créer une plateforme numérique d'information sur les nouvelles mobilités: «Rouler propre, rouler pro», salon virtuel des véhicules électriques et des solutions innovantes.**

CCI Paris

- ▶ **Développer des applications mobiles sur des plateformes de types API, contenant de données ouvertes et offrant une information multimodale afin développer le modèle de « car as a service » (localisation immédiate, accès sans clé, réservation en 1 clic, évaluation continue, service collaboratif) et ainsi inciter à la dépossession de la voiture individuelle.**

Inoov 360°

- ▶ **Mettre en œuvre une politique d'ouverture des données, de signalétique et de jalonnement qui suive au plus près les modifications de plan de circulation de la ville.**

FNMS

- ▶ **Développer des applications numériques dédiées aux transports des personnes à mobilité réduite, qui prennent en compte l'accessibilité des transports, les travaux et les temps de déplacement.**

Atelier du 04/11

- ▶ **Développer une application qui regroupe ces informations liées à l'ouverture des parkings privés au public, facilement accessible aux usager·ère·s.**

Atelier du 26/11

- ▶ **Mettre en place une information en temps réel par les outils digitaux: une application smartphone reliée à des caméras et des capteurs qui permettent de localiser les places de livraison et d'indiquer leur disponibilité en temps réel.**

Ateliers du 20/11 et 09/12

- ▶ **Assurer une meilleure visibilité des places de stationnement dédiées aux mobilités partagées, à l'aide d'une application numérique les recensant et d'une sensibilisation des usager·ère·s à ces nouveaux modes de déplacements.**

Atelier du 04/12

\*26% des acteurs ont évoqué des propositions allant dans ce sens au sein de leur plaidoyer.

## Mettre en œuvre un véritable « Code de la rue » parisienne

La densité urbaine et la cohabitation des usages intenses au sein de l'espace public parisien créent un **climat anxiogène** et **accidentogène** pour l'ensemble de ses usager·ères·s, notamment les plus vulnérables (seniors, PMR...). Cet état de fait rend l'instauration d'un véritable « Code de la rue » nécessaire.

Complémentaire au Code de la route, différents **principes** devraient y être **rappelés** ou **instaurés** (principe de prudence, droit à la sécurité, inclusivité, etc.) et ce Code devrait faire l'objet d'une vaste campagne de promotion afin de **sensibiliser** l'ensemble des Parisien·ne·s à ces **bonnes pratiques**, tous modes de transport confondus. Pour assurer son bon respect, ce code devrait être doublé d'une **signalétique distinctive forte** au sein de l'espace public, afin de mieux **délimiter les usages réservés** sur telle ou telle voie ou place de stationnement.



Passage piéton côté rue du Temple  
©Bernard Pedretti/Ville de Paris



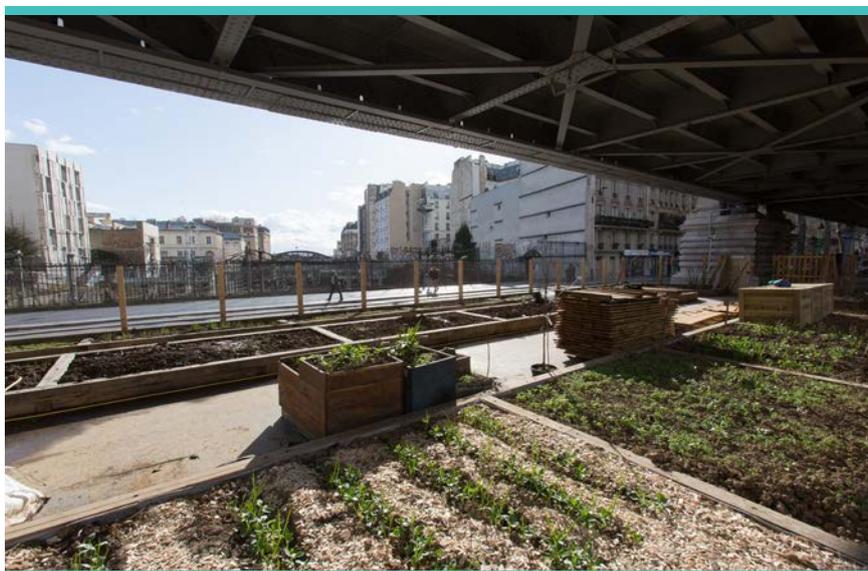
## Quelques demandes phares issues des ateliers et courriers\*

- ▶ **Élaborer un Code de la Rue pour permettre le développement d'un vivre-ensemble harmonieux, assurant la sécurité de tous et renforçant l'attractivité du centre-ville.**  
Uber
- ▶ **Instaurer un code de la rue qui consacre le principe de prudence et un droit à la sécurité pour les conducteur-ric-e-s de véhicules motorisés mais également les piétons.**  
Collectif Uber, Lime et Cityscoot
- ▶ **Mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation aux différents usages et usagers de la route.**  
CMAP
- ▶ **Un « Code de la rue » qui instaure le principe de la fin de l'autosolisme à Paris et sanctuarise les trottoirs et les passages piétons parisiens où la circulation et le stationnement de tout véhicule (voiture, scooter, vélo, trottinette) y seraient strictement interdits.**  
Collectif Uber, Lime et Cityscoot
- ▶ **Créer une vaste campagne de sensibilisation du grand public, à destination de l'ensemble des usager-ère-s de l'espace public, afin de rappeler le « Code de la rue » (et de la route) à tou-te-s (faire connaître les enjeux et les bonnes pratiques de la logistique urbaine).**  
Ateliers du 20/11 et 09/12
- ▶ **Être plus vigilant et proactif en matière de sensibilisation (via une campagne dédiée) sur le partage de l'espace public et le respect des règles et de la sécurité des personnes âgées ou en situation de handicap (feux, des trottoirs, piste cyclable).**  
Atelier du 04/11
- ▶ **Former et sensibiliser aux règles d'usage de l'espace public pour tous et dès le plus jeune âge, en faisant notamment la promotion de la démarche « Code de la rue », et mettre en place un Code pour les cyclistes.**  
Atelier du 04/11

\*12% des acteurs ont évoqué des propositions allant dans ce sens au sein de leur plaidoyer.

## Mener une démarche de végétalisation cohérente, pragmatique et pensée à l'échelle micro-locale

Les bénéfices escomptés de la végétalisation des rues parisiennes sont importants. Pour les rendre réellement effectifs, cette démarche est néanmoins soumise à de nombreux **défis techniques**. De façon générale, les essences choisies doivent être **basses** et **résilientes face aux nuisances urbaines** (stress hydrique, pollution) et les techniques de végétalisation doivent reposer sur une vision **micro-locale**, adaptée aux environnements urbains **très hétérogènes** à l'échelle de la capitale. L'accès à l'eau, l'accompagnement de proximité de la part des services de la Ville ainsi que l'implication des habitant-te-s dans une **dynamique d'entretien collective et de long terme** constituent les conditions sine qua non de la pérennité et viabilité de ces nouveaux espaces végétalisés.



Promenade urbaine bacs de terre au-dessus du faisceau de la gare de l'Est  
©Christophe Belin/Ville de Paris



## Quelques demandes phares issues des ateliers et courriers\*

- ▶ **Choisir des essences de végétaux locales, sauvages, non allergènes et toxiques qui demandent le moins d'eau, d'énergie et d'interventions humaines possibles.**

Vertuo

- ▶ **Transformer 1/3 des places libérées du stationnement en surface en « poumons verts », avec des allées plantées, des bancs.**

Uber

- ▶ **Généraliser les milieux sauvages en cœur de ville (bocages urbains) par la création de contenants modulaires bio-inspirés qui reproduisent le cycle naturel de l'eau et créent ainsi un milieu plus favorable aux plantes.**

Vertuo

- ▶ **Créer un service public local dédié à l'entretien des espaces verts au niveau des arrondissements.**

Atelier du 11/12

- ▶ **Privilégier des essences et une végétalisation qui puissent se développer avec peu d'eau et beaucoup d'agressions.**

Atelier du 11/12

- ▶ **Engager une véritable réflexion sur l'eau: ouverture du réseau d'eau non potable aux collectifs de riverain-e-s; utilisation de l'eau de pluie ou de trottoirs selon sa qualité (récupération de l'eau de pluie avec des containers).**

Atelier du 11/12

- ▶ **Former et sensibiliser les riverain-e-s à l'entretien des espaces verts, en généralisant les concepts du type « arrosage participatif ».**

Atelier du 11/12

*\*9% des acteurs ont évoqué des propositions allant dans ce sens au sein de leur plaidoyer.*

# Retour sur les 6 ateliers thématiques

Les 6 ateliers organisés lors de la démarche de concertation se sont déroulés dans une atmosphère sereine et constructive, ayant permis l'émergence de constats et de propositions partagés autour des différentes problématiques arrêtées.

## Atelier n° 1 – « Accessibilité »



### Atelier en visioconférence

le 04/11/2020 de 9 h 30 à 12 h 30

19 participants répartis en 3 salles virtuelles de travail.

#### Intervenants :

- ▶ **Jacques Galvani**, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'accessibilité universelle et des personnes en situation de handicap
- ▶ **Véronique Levieux**, adjointe à la Maire de Paris en charge des seniors et des solidarités entre les générations
- ▶ **Muriel Larrouy**, chargée de mission accessibilité des transports, Délégation Ministérielle à l'accessibilité
- ▶ **Seda Drouillard-Belkahia** et **Hervé Levifve**, Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris



Atelier en ligne du 04/11/20

©EES

## La problématique

Comment repenser le stationnement à Paris pour une meilleure accessibilité des personnes en situation de handicap et/ou âgées à la ville, aux espaces publics, à la transition énergétique et à la mobilité partagée ?

## Le constat général posé

La densité urbaine et la cohabitation intense des usages créent un **climat anxigène**, voire **dangereux**, en matière de mobilité et de stationnement pour les personnes en situation de handicap ou âgées à Paris. Le maillage des places de stationnement est **insuffisant** et **inadéquat**; certaines rues de Paris où se trouvent pourtant des services essentiels en sont **dépourvues** et celles existantes ne répondent pas toujours aux **normes** et aux **besoins de ce public**. Le même constat est dressé concernant l'offre de transports en commun, dont l'alternative unique à ce jour est le service PAM qui rencontre de **nombreux dysfonctionnements** (l'accompagnement spécifique des usagers notamment). L'accessibilité aux alternatives individuelles et douces, en termes de coût, information, mise aux normes est **insuffisante**.

## Le sens des propositions

- ▶ **Augmenter** le nombre, **repenser** l'implantation et **améliorer** la mise aux normes des places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap.
- ▶ **Rendre** l'espace public davantage lisible, accessible et sécurisé (délimitation des voies, signalétique forte, sécurisation des traversées, etc.).
- ▶ **Former** et **sensibiliser** tous les usager·ère·s de l'espace public au moyen d'un « code de la rue ».
- ▶ **Repenser** totalement l'offre PAM et améliorer les services d'accompagnement des personnes en situation de handicaps dans les transports en commun.
- ▶ **Développer** et **rendre plus accessibles** les alternatives individuelles et douce en matière de déplacements (tricycles, trottinettes, vélo).
- ▶ **Offrir** une information en temps réel sur l'offre de places réservées disponibles et son évolution au moyen d'une application dédiée.



Rue Didot

©Christophe Belin/Ville de Paris



### Ateliers en visioconférence

les 20/11/20 et 09/12/2020 de 14 heures à 17 h 30

32 participants à l'atelier du 20 novembre et 49 à l'atelier du 9 décembre, chaque atelier a été divisé en 3 salles virtuelles de travail.

#### Intervenants :

- ▶ **David Belliard**, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.
- ▶ **Olivia Polski**, adjointe à la Maire de Paris en charge du commerce, de l'artisanat, des professions libérales et des métiers d'art et de mode.
- ▶ **Michèle-Angélique Nicol** et **Hervé Levifve**, Direction de la Voirie et des déplacements de la Ville de Paris.
- ▶ **Jérôme Libeskind**, expert logistique urbaine/e-commerce



Atelier en ligne du 20/11/20  
©EES

## La problématique

En matière de déplacements liés aux activités économiques: comment répondre aux besoins des livreur-euse-s et des activités de services et assurer une bonne cohabitation avec les autres usages ?

## Le constat général posé

Dans un espace aussi dense que Paris, la logistique urbaine constitue un **enjeu** aussi fort que **complexe et méconnu** du grand public. La densité urbaine et la cohabitation intense des usages dans la ville engendrent des « coupures » dans la chaîne logistique qui créent un **climat accidentogène** et **anxiogène** pour tou-te-s les usager-ère-s. Le système des aires de livraison n'est pas optimal à ce jour (contrôle, dimensionnement et maillage des aires). Les détournements d'usage des aires sont **fréquents** et le **contrôle est insuffisant**. La situation actuelle ne répond plus à la diversité et à l'évolution des véhicules, des usages et des pratiques professionnelles, en **forte mutation**. Les alternatives en la matière (véhicule propre, cyclologistique, livraisons groupées ou de nuit, hubs logistiques, mobiles ou mutualisés) sont intéressantes mais demandent à être **approfondies** ou **généralisées**.

## Le sens des propositions

- ▶ **Rééquilibrer** le stationnement de surface en faveur du rotatif dédié aux professionnel-le-s et orienter le résidentiel en sous-sol.
- ▶ **Ne pas réduire** le nombre d'aires de livraison et revoir leur stratégie d'implantation et de dimensionnement (périmètre) et les sanctuariser davantage (renforcement du contrôle).
- ▶ **Créer** une application pour **informer en temps réel** de la disponibilité des aires de livraison avec possibilité de réservation.
- ▶ **Encourager** le report des livraisons sur les créneaux de nuit en améliorant les mesures d'isolation sonore (magasins, sas, véhicules) et en développant des services adéquats (sas de dépôt sécurisés et adaptés aux normes d'hygiène nécessaires pour les denrées alimentaires).
- ▶ **Repenser** l'ensemble du stationnement professionnel en revoyant le système de cartes et de macrons professionnels (plus flexible, adapté et ouvert).
- ▶ **Encourager** une logistique durable (cyclogistique, véhicule propre et partagé, hub logistique mobile ou temporaire) par une véritable politique publique forte en la matière (communication, incitation tarifaire, cadre réglementaire).



Expérimentation triporteur boulevard de Grenelle  
©Christophe Belin/Ville de Paris



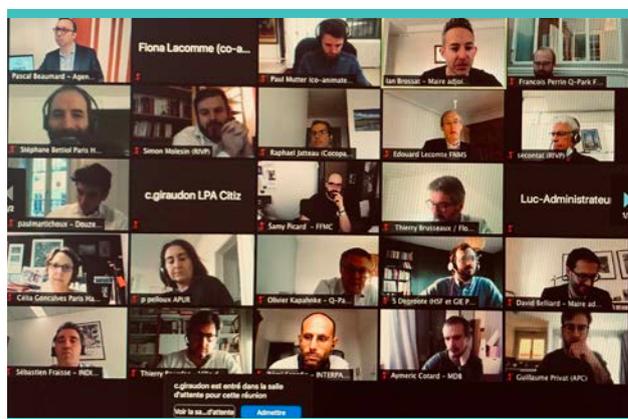
### Atelier en visioconférence

le 26/11/2020 de 9 h 30 à 12 h 30

32 participants répartis en 3 salles virtuelles de travail

#### Intervenants :

- ▶ **David Belliard**, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
- ▶ **Ian Brossat**, adjoint à la Maire de Paris en charge du logement, de l'hébergement d'urgence et de la protection des réfugié-e-s
- ▶ **Patricia Pelloux**, Directrice adjointe de l'APUR
- ▶ **Christine Giraudon-Charrier**, Directrice marketing, LPA Citiz



Atelier en ligne du 26/11/20  
©EES

## La problématique

La situation parisienne peut paraître paradoxale. Le stationnement en sous-sol est délaissé, des niveaux de parkings souterrains mutent en d'autres activités (agriculture, sport, logistique, etc.) et en parallèle la pression sur le stationnement en surface reste importante. Dans ce contexte, il convient de se demander comment encourager à davantage de stationnements en dehors de la voirie ?

## Le constat général posé

Face à la saturation du stationnement en surface et la volonté de libération de l'espace public, le report sur les parkings souterrains, privés ou publics, constitue une **bonne solution**. Plusieurs limites subsistent néanmoins ; **réglementaires** (limite de l'offre accessible aux visiteurs stationnant pour de courtes durées à cause des réglementations différentes s'appliquant aux parcs publics, accueillant des visiteurs, et aux parcs résidentiels, portant sur les dispositifs de sécurité incendies et la mise aux normes d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap) ; **pratiques** (gabarit incompatible de certains véhicules, accès au parking depuis la voirie, équipements en bornes de recharges) ; d'**image** (image négative des parkings souterrains) et de **visibilité** (types de places disponibles, accès depuis la voirie). Celles-ci conditionnent la faisabilité d'un **report effectif** du stationnement en sous-sol.

## Les sens des propositions

- ▶ **Créer** une incitation financière à stationner en sous-sol dans les parkings publics, notamment pour le stationnement résidentiel, via une hausse des prix du stationnement en voirie et la création d'abonnements de longue durée à des prix préférentiels et progressifs en sous-sol.
- ▶ **Inciter** le report sur les parkings publics souterrains en améliorant leur image (services, sécurité, confort) et leur accès (souvent peu lisibles depuis l'extérieur).
- ▶ **Mener** une réflexion « en dentelle » sur l'ouverture des parkings privés à une échelle micro-locale adaptée à l'environnement du quartier, avec un cadre réglementaire strict.
- ▶ **Encourager** le déploiement des bornes de recharge électrique en sous-sol via des aides financières et la simplification des démarches administratives et réglementaires.
- ▶ **Créer** une application regroupant les données générales (nombre et typologie des places disponibles, accès, tarifs) des parkings publics et privés et diffusant une information actualisée en temps réel sur l'évolution de l'offre.



Inauguration des premiers parkings relais 19/11/2018  
©Joséphine Brueder/Ville de Paris



### Atelier en visioconférence

le 04/12/2020 de 14 heures à 17 h 15

54 participants répartis en 4 salles virtuelles de travail

#### Intervenants :

- ▶ **David Belliard**, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.
- ▶ **Nicolas Louvet**, directeur de 6t-bureau d'études
- ▶ **Joël Hazan**, Boston Consulting Group



Atelier en ligne du 04/12/20  
©EES

## La problématique

Quel rôle peuvent jouer les modes de déplacement partagés dans l'accompagnement de la suppression de 60 000 places en voirie ?

## Le constat général posé

Par la diversité de l'offre constituée, les mobilités partagées peuvent contribuer à la **réduction du recours à la possession de voitures individuelles** et ainsi de **leur place au sein de l'espace public**. Néanmoins l'offre peine encore à toucher **un large public** et à offrir une **alternative véritablement crédible et incitative** à la dépossession de la voiture individuelle. Des « poches de motorisation » persistent donc encore fortement. Les freins sont à la fois de l'ordre de la **visibilité** et **lisibilité** de l'offre disponible (peu de dispositifs d'information véritablement exhaustifs et accessibles sur l'offre existante) et du **manque d'espace véritablement réservé à ces mobilités** (déplacement comme stationnement) au sein de l'espace public parisien.

## Les sens des propositions

- ▶ **Attribuer** entre 10% et 30% des 60 000 places de stationnement supprimées en surface aux mobilités partagées.
- ▶ **S'assurer** du bon usage (renforcement du contrôle) et de la visibilité (signalétique, dispositifs numériques) des places de stationnement dédiées aux mobilités partagées au sein de l'espace public.
- ▶ **Mailler** le territoire, notamment en périphérie, de « hubs intermodaux » où le passage d'un mode à l'autre se ferait de façon simple et sécurisée.
- ▶ **Constituer** une offre flexible qui évolue en fonction des besoins et de l'apparition de nouveaux usages, pensée à l'échelle micro-locale pour accroître leur accessibilité directe.
- ▶ **Mener** une véritable politique publique proactive en matière de développement des mobilités partagées, qui passerait à la fois par une incitation tarifaire forte (prime à l'abandon de la voiture individuelle, stationnement promotionnel) et une large campagne de communication de la Ville.



Panneau place réservée Mobilib, place Etienne-Pernet  
©Christophe Belin/Ville de Paris



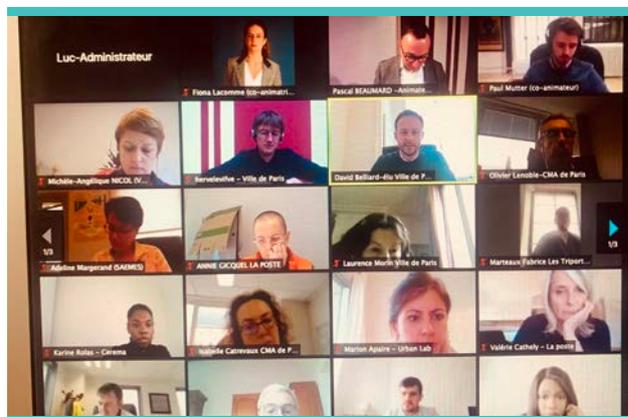
### Atelier en visioconférence

le 11/12/2020 de 14 h 00 à 17 h 00

32 participants répartis en 3 salles virtuelles de travail

#### Intervenants :

- ▶ **David Belliard**, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.
- ▶ **Christophe Najdovski**, adjoint à la Maire de Paris en charge de la végétalisation de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale.
- ▶ **Patricia Pelloux** et **Yann-Fanch Vauleon-Apur**



Atelier en ligne du 11/12/20  
©EES

## La problématique

Pourquoi et comment végétaliser de manière pérenne des places de stationnement ?

## Le constat général posé

La végétalisation de Paris contribuera à sa résilience face au **changement climatique** et aura de **multiples avantages** : limitation de la hausse des températures, confort et convivialité, développement de la biodiversité ou bien encore filtrage des eaux de pluie. Néanmoins, **plusieurs limites** subsistent à la végétalisation des places libérées par la réduction du stationnement et celle-ci devra relever de **nombreux défis techniques** : pollution de l'air et des sols, accès à l'eau, réseaux souterrains et systèmes racinaires, espace disponible, entretien dans la durée, incivilités, etc. Un **cadre lisible et adapté** ainsi qu'une **dynamique pensée dans la durée** devront accompagner la démarche pour que celle-ci apporte véritablement les bénéfices escomptés.

## Les sens des propositions

- ▶ **Végétaliser** dans une optique d'adaptation aux spécificités locales des différents milieux urbains.
- ▶ Au global, **privilégier** des essences et végétalisation régionales et basses, pollinisatrices et nectarifères, qui résistent au stress hydrique et aux amplitudes thermiques et permettent le développement d'insectes désirables (abeilles) et d'activités parallèles (apiculture).
- ▶ **Engager** une réflexion approfondie sur l'eau basée sur l'ouverture du réseau d'eau non potable aux collectifs de riverain·e·s et la récupération des eaux pluviales.
- ▶ **Créer** un véritable service public local territorialisé dédié à l'entretien des espaces verts, à l'accompagnement et à la mise en réseau des acteur·rice·s «végétalisateur·euse·s» pour favoriser les retours d'expériences et générer de nouveaux projets.
- ▶ **Faire** de la végétalisation de Paris une démarche plus globale de sensibilisation des habitant·te·s aux enjeux environnementaux (événements, formation).
- ▶ **Favoriser** le respect et l'appropriation des espaces verts par les habitant·te·s en les rendant véritablement acteur·rice·s à l'échelle de leur quartier au moyen de démarches participatives (création, entretien) et de mise en réseau avec l'ensemble des acteur·rice·s de la vie locale.



Place de la Madeleine  
©Christophe Belin/Ville de Paris



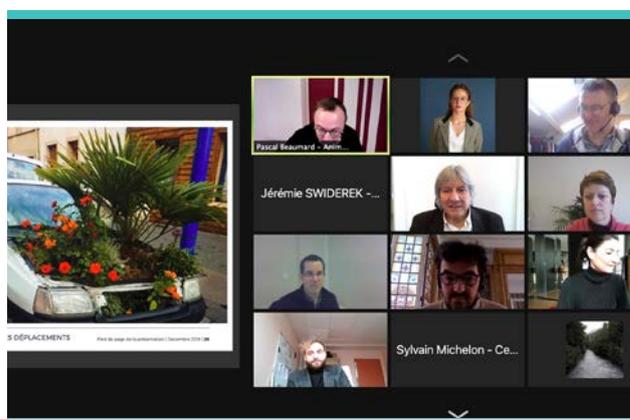
### Atelier en visioconférence

le 09/02/2021 de 10 h 30 à 12 h 30

43 participants

#### Intervenants:

- ▶ **Pascal Turano**, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire  
Ville de Charenton-le-Pont
- ▶ **Damien OBERLE**, directeur de la Valorisation  
des Espaces publics et des Mobilités  
ville de Montrouge
- ▶ **Jérémie SWIDEREK**, chef du service transport  
et stationnement - Grand Paris Seine Ouest  
(GPSO)
- ▶ **Hervé LEVIFVE**, chargé de mission EGS  
ville de Paris (DVD)



Atelier en ligne du 09/02/21

©EES

## L'enjeu

Présenter aux acteurs métropolitains la démarche des États Généraux du Stationnement et échanger sur les retours d'expériences des expérimentations menées par d'autres collectivités locales de la couronne parisienne.

### Bilan des trois retours d'expériences

**Ville de Charenton-le-Pont - stationnement payant 2RM:** Dans le cadre de la réforme du stationnement de 2018, la ville a instauré les conditions spécifiques à la mise en œuvre du stationnement payant pour les 2RM: généralisation de la dématérialisation du paiement, études sur le maillage des emplacements de stationnement et création de nouveaux aménagements. Le tarif a été évalué à 1/3 de celui réservé aux véhicules et la mesure s'est avérée efficace et relativement bien acceptée par les usagers.

**Ville de Montrouge - articulation des 2 DSP (voirie et sous-sol):** Dans le cadre de la réforme du stationnement de 2018, 100 % du stationnement est devenu payant sur la ville et une DPS voirie (2017-2025) a été signée en plus de celle ouvrage existante (2010-2025). Les objectifs des DSP ont été atteints mais leur convergence en une seule DSP à l'horizon 2022 devrait permettre de répondre aux nouveaux enjeux non anticipés.

**Grand Paris Seine Ouest (GPSO) - compétence stationnement au niveau du territoire:** Dans le cadre de la réforme du stationnement de 2018, GPSO a récupéré la compétence contrôle ayant permis d'engager une première étape d'harmonisation tarifaire sur le territoire, sur la base de trois secteurs urbains et d'un FPS unique. Cette première étape, avant son achèvement prévu en 2022 a permis d'assurer une maîtrise complète de la politique du stationnement par GPSO, garantissant son acceptabilité, son efficacité et sa lisibilité globale au niveau du territoire.

## Les enseignements

Les constats et les problématiques rencontrés par les collectivités convergent dans l'ensemble:

- ▶ **La problématique des véhicules «ventouses»** n'est solvable qu'au travers d'une stratégie tarifaire par zones, devant notamment favoriser le stationnement courte-durée et ainsi rotation dans les zones centrales et commerçantes.
- ▶ **Le report du stationnement de la surface vers le sous-sol** ne sera effectif que via une cohérence tarifaire entre les deux, accompagner d'une meilleure attractivité et visibilité des parcs en ouvrage.
- ▶ **Les usages frauduleux de carte stationnement** pour les personnes à mobilité réduite sont extrêmement répandus et difficile à contrôler.
- ▶ **Le renouvellement des matériels** et la dématérialisation du paiement favorisent sa spontanéité et son effectivité.
- ▶ **L'harmonisation tarifaire** sur des secteurs urbains similaires, l'identification forte des structures compétentes en matière de stationnement et la mise en œuvre d'une campagne d'information dédiée constituent les clés d'acceptabilité d'une politique publique du stationnement.
- ▶ **La réforme du stationnement de 2018** a joué un rôle catalyseur dans la mise en œuvre de réponses aux différentes problématiques rencontrées par les collectivités en matière de politique du stationnement.
- ▶ **Les politiques et mesures engagées** par la ville de Paris en matière de stationnement ont un impact fort, notamment en matière de report, sur les communes limitrophes: il est alors essentiel qu'elles soient prises en concertation et coopération avec celles-ci.

Des points divergent néanmoins entre les collectivités entendues: gratuité ou non du stationnement pour les véhicules électriques et les 2RM, tarif du stationnement par zone et du FPS, retours positifs ou négatifs de l'externalisation du contrôle, gestion distincte ou combinée de l'offre en voirie et en sous-sol.



Boulevard de Reims  
©Christophe Belin/Ville de Paris

# Attentes issues des plaidoyers institutionnels

Suite à l'appel à contributions lancé par la ville de Paris, 34 structures institutionnels, représentatives des acteurs et professionnels de la mobilité et du stationnement, ont fait part de leurs attentes relatives à la transformation de l'espace public parisien dans le cadre de la suppression des 60 000 places de stationnement en surface.

## Associations militantes et représentants d'utilisateurs



Abords Halles rue du Pont-Neuf  
©Christophe Belin/Ville de Paris

### Rue de l'avenir

- ▶ **Créer** des parcs de stationnement gratuits et gardiennés aux terminus des bus et des métros aux portes de Paris.
- ▶ **Inciter** à l'abandon de la voiture individuelle en baissant la vitesse à 30 km/h et en multipliant les aires piétonnes.
- ▶ **Faciliter** la pratique du vélo: installation de pistes cyclables; stationnements.
- ▶ **Soutenir** la livraison du dernier kilomètre: vélos cargo, voie d'eau.
- ▶ **Sensibiliser** la population sur l'impact environnemental des mobilités.
- ▶ **Interdire** le stationnement aux abords des écoles.

### Paris en Selle

- ▶ **Mettre en place** une révision ambitieuse du plan de circulation dans les quartiers parisiens, en concertation avec les associations de cyclistes.
- ▶ **Accélérer** l'amélioration d'axes considérés comme secondaires et non prioritaires dans le cadre du plan vélo.

- ▶ **Supprimer**, dans les rues étroites, la seule file de stationnement ou une des deux files de stationnement, tant dans le sens de la circulation que pour les doubles sens cyclables déjà en place mais inconfortables (<4,50 m) en vue de la mise en place de nouveaux doubles sens cyclables immédiatement confortables.
- ▶ **Élargir** les pistes cyclables anciennes et étroites, qui ne correspondent plus à la fois aux normes qualitatives d'un réseau cyclable performant et au flux de cyclistes en constante augmentation.
- ▶ **Optimiser** les avenues ou boulevards dotés de contre-allées motorisées pour y aménager des pistes cyclables pérennes.
- ▶ **Interdire** la circulation des cars de touristes dans Paris qui constituent un problème important pour les cyclistes comme pour les Parisien-ne-s en général.
- ▶ **Recenser** et supprimer les stationnements en épi problématiques sur la chaussée.
- ▶ **Repenser** les aires de livraison et le stationnement professionnel de façon que ces derniers se déroulent de façon plus sécuritaire, pour les professionnel-le-s comme les cyclistes.
- ▶ **Encourager** la cyclologistique par le développement de stationnements dédiés et l'implémentation de micro-hubs et relais logistiques sur le territoire.
- ▶ **Généraliser** à l'échelle parisienne les vélobox et les places de parklets dédiés à l'auto-entretien/auto-réparation de vélos.
- ▶ **Massifier** davantage les zones de stationnement vélo dans la capitale notamment aux abords des passages piétons (réglementaire) mais également hors des passages piétons.
- ▶ **Travailler** en concertation avec les associations cyclistes afin d'identifier précisément les rues/endroits où une suppression du stationnement permettra une véritable amélioration des conditions de circulation.

## La Rue est à Nous

- ▶ **Supprimer** des places de stationnement aux abords des écoles pour créer des Parvis (aires de repos/attente) pour les parents.
- ▶ **Remplacer** les places de stationnement pour voiture à côté des passages piétons par des places de stationnement pour vélos.
- ▶ **Limiter** le nombre de stationnements à tarif préférentiel (résidents) en surface et réserver des places de stationnement aux nouvelles mobilités.
- ▶ **Encourager** le stationnement dans les parkings fermés plutôt qu'en voirie en inversant les rapports de prix, notamment au niveau des portes du périphérique via la généralisation de parkings relais.
- ▶ **Rendre** payant le stationnement des 2 roues motorisées.
- ▶ **Contenir** le déploiement du transport logistique lié au e-commerce engorgeant les rues parisiennes en mettant en place une éco-redevance dissuasive sur les livraisons à domicile ou une obligation de réserver sa place de livraison à l'avance, et ce sur des plages horaires limitées.
- ▶ **Créer** des zones de stationnement incitatifs, sous forme de plateformes logistiques, pour la livraison dans des zones moins urbanisées, avec la mise à disposition d'un réseau de vélos cargos pour la livraison du dernier km.

## Association Valentin Haü

- ▶ **Proscrire** les revêtements en pavés (sauf bande de guidage) et les obstacles divers (végétation non élaguée, mobilier, poubelles, véhicules, chevalets des commerces, etc.) sur les cheminements piétons.
- ▶ **Élargir** et rendre plus confortable les cheminements piétons sur les trottoirs en évitant les sols meubles, glissants, réfléchissants, ou déformés et les ruptures de niveau.
- ▶ **Les Bandes d'éveil de vigilance (BEV)** ne doivent pas être posées partout mais en bordure de trottoir, au droit de traversées et de chaussées et équipées d'abaissés de trottoir.
- ▶ **Favoriser** les aménagements de plain-pied pour l'entourage des arbres et un diamètre ou une largeur inférieure à 2 cm pour les fentes des grilles d'arbres.
- ▶ **Prolonger** jusqu'au sol et rappeler à l'aplomb du porte-à-faux les éléments suspendus à hauteur de tête (à moins de 2,20 m du sol) et en saillie de leur support vertical (boîtes aux lettres), par un élément bas, facilement détectable à la canne (s'élevant d'au moins 40 cm du sol).
- ▶ **Signaler** l'ensemble du mobilier urbain chevalets, publicités de commerces, poubelles non rentrées et veiller à ce que les potelets et bornes soient de couleur contrastée par rapport au sol.
- ▶ **Situer**, au maximum à 40 cm du sol la partie inférieure en surplomb des bancs pour être facilement détectée par la canne.
- ▶ **Protéger** par un garde-corps toute rupture de niveau de plus de 40 cm à moins de 90 cm du cheminement.
- ▶ **Disposer** la signalétique à bonne hauteur des panneaux indicateurs de rue ou sur un mât, en évitant les fioritures de police et supports transparents ou brillants.
- ▶ **Contraster** en couleur la première et la dernière contremarche de tout escalier, quel que soit le nombre de marches et installer une main courante à côté de chaque escalier.
- ▶ **Installer** des dispositifs de protection contrastés et perceptibles à la canne des emprises travaux et échafaudage.
- ▶ **Séparer** nettement les pistes cyclables des cheminements piétons par des bordurettes et faire respecter les préconisations en la matière pour les nouvelles pistes cyclables créées.
- ▶ **Améliorer** l'accessibilité et la sécurité des abris-voyageurs avec des bandes de retrait vis-à-vis du bord de la chaussée d'une largeur minimale de 0,90 m, l'utilisation d'un revêtement contrasté, et rendre plus lisible les noms et arrêts des lignes.

## Certibruit

- ▶ **Maintenir, généraliser et renforcer** le label Certibruit.
- ▶ **Communiquer** davantage sur les avantages de la mise en œuvre des livraisons de nuit pour l'environnement.
- ▶ **Pousser** les collectivités à prendre davantage d'initiatives de nature incitative pour encourager les acteur-ric-e-s au report sur les créneaux de nuit: de type économique pour le renouvellement du parc des engins, ou réglementaire relatives à la simplification et la meilleure lisibilité des règlements des livraisons.
- ▶ **Construire** un cadre juridique protecteur des riverains en termes de nuisances sonores qui favorise la concertation.
- ▶ **Favoriser** l'implication de grands opérateurs de fret et d'enseignes importantes afin qu'ils prennent en charge une fonction centralisée de planification des horaires permettant au modèle des livraisons de nuit de se développer.

## INDECOSA-CGT IDF

- ▶ **Mettre en œuvre** une concertation avec les associations de consommateur·rice·s, qui prenne en compte les mobilités à l'échelle régionale.
- ▶ **Construire** une ville plus favorable aux mobilités douce (piéton·ne·s, vélos).
- ▶ **Rendre** les transports collectifs plus attractifs (quantitatif, qualitatif et tarifaire).
- ▶ **Agir** sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.
- ▶ **Améliorer** l'accessibilité de l'ensemble des modes de déplacements pour les personnes en situation de handicap.
- ▶ **Rendre** le stationnement en sous-sol plus attractif: financièrement, avec une modulation des tarifs selon les revenus; en termes de sécurité, avec des caméras et de l'éclairage; et avec des nouveaux usages, tels que les véhicules partagés.
- ▶ **Adapter** la suppression des places selon les besoins, garantir le stationnement dans les zones d'intérêt (gares, universités).
- ▶ **Mettre en place** d'un comité de suivi, composé d'associations de consommateur·rice·s.



Rue de l'Aude  
©Christophe Belin/Ville de Paris

### Association des Acteurs de l'Autopartage

- ▶ **Garantir** le droit au stationnement sur les places de stationnement payant aux véhicules en autopartage en free-floating, et permettre aux véhicules en autopartage en boucle de stationner gratuitement hors places réservées.
- ▶ **Réserver** 10% des places de stationnement supprimées par la Ville de Paris aux opérateurs labellisés "Ile-de-France Autopartage", pour étendre le dispositif Mobilib' et offrir des places dédiées aux véhicules en free-floating, en plus du maintien de l'accès gratuit aux places de stationnement payant sur la zone de service de l'opérateur.
- ▶ **Organiser** le processus d'attribution des places réservées par concertation entre les opérateurs et la Ville de Paris.
- ▶ **Rendre** les stations à la fois visibles et lisibles, grâce à une signalétique horizontale et verticale qui s'inscrit dans le nouvel esthétisme de la Ville.
- ▶ **Intégrer** ces places nouvelles dans des hubs de mobilité.
- ▶ **Baisser** le montant des redevances d'occupation du domaine public; parmi les pistes possibles: l'alignement avec le tarif du stationnement résidentiel.
- ▶ **Accompagner** l'accélération de la démotorisation des Parisiens propriétaires d'un véhicule par une communication active de la Ville de Paris en faveur de l'autopartage et des mobilités partagées et la création par la Ville de Paris d'un "bouquet de mobilité" en échange du renoncement à un véhicule personnel.

### Getaround

- ▶ **Attribuer** 10 000 places en voirie à l'autopartage, sous forme de stations bien signalées allant de 2 à 5 véhicules, ce qui permettrait d'améliorer le service de proximité et d'augmenter la flotte de véhicules en libre-service, dont certains seraient électriques.
- ▶ **Ouvrir** ces stations d'autopartage aux propriétaires particuliers qui souhaitent partager leurs véhicules en leur accordant des espaces de stationnement préférentiels (quitte à augmenter massivement la redevance du stationnement résidentiel pour les autres).

- ▶ **Attribuer** à Getaround davantage de places de type « Mobilib », jusqu'à 10 fois plus qu'actuellement, et à des prix plus raisonnables: le stationnement résidentiel classique revient à 40 € pour des voitures qui sont le plus souvent immobilisées, tandis que les sociétés d'autopartage ne peuvent pas se garer en voirie et paient plus cher.

## Cityscoot

- ▶ **Réduire** le nombre de places de stationnement pour les voitures individuelles et sanctuariser la place dédiée aux véhicules électriques et partagés dans l'espace public. La piétonnisation de zones devrait par exemple ne pas concerner les deux roues électriques et partagés.
- ▶ **Maintenir** l'autorisation de stationner sur les parkings deux roues et les places voitures payantes afin d'éviter le stationnement gênant.
- ▶ **Mettre en place** une tarification payante pour le stationnement des deux-roues thermiques en exonérant les deux-roues électriques de cette nouvelle tarification et rediscuter le montant comme la méthode de calcul de la redevance pour les services de scooters électriques et partagés.
- ▶ **Accompagner** la transformation du parc deux-roues à travers une prime à la conversion qui pourrait être utilisée pour le rachat d'un véhicule électrique et pour un service de mobilité électrique partagée. Cette prime « mobilité 0 bruit, 0 émission de CO<sub>2</sub> », serait de 1000 € et serait élargie à tous les services de mobilité partagée.
- ▶ **Ne pas appliquer** de plafond à l'aide à l'achat par rapport au prix d'achat d'un deux-roues électrique, pour combler l'écart de prix avec les véhicules thermiques.
- ▶ **Mettre en place** des opérations de promotion des services de mobilité partagée par la Mairie et l'Autorité Organisatrice de Transports, à l'occasion d'une « Semaine des mobilités partagées » au printemps.
- ▶ **Expérimenter** sur quelques grands axes la circulation des deux roues électriques dans les voies de bus.

## Uber

- ▶ **Supprimer** la totalité des places de stationnement dédiées aux véhicules individuels en surface, et ne conserver que les places dédiées aux personnes vulnérables, aux familles, aux deux-roues, aux livraisons et aux services de mobilités partagées.
- ▶ **Transformer** 1/3 de ces places en « poumons verts », avec des allées plantées, des bancs; 1/3 en terrasses pour les acteur·rice·s de la vie économique; 1/3 en infrastructures de mobilités (bornes de recharges électriques, parkings vélos, zones de dépose pour les taxis).
- ▶ **Accélérer** la circulation de véhicules propres et silencieux en milieu urbain en repensant les dispositifs d'aides à l'achat.
- ▶ **Accélérer** le développement des véhicules propres dans l'espace urbains: accès prioritaires dans certaines zones; garantir leur stationnement gratuit jusqu'en 2024; lancer une campagne de promotion de la voiture électrique partagée.
- ▶ **Instaurer** un péage urbain applicable à tous les véhicules non électriques en période de forte affluence.
- ▶ **Mensualiser** la journée « Paris sans voiture ».
- ▶ **Élaborer** un Code de la Rue pour permettre le développement d'un vivre-ensemble harmonieux, assurant la sécurité de tous et renforçant l'attractivité du centre-ville.
- ▶ **Mettre en place** des zones sécurisées à proximité de lieux très fréquentés (bars, cinémas).
- ▶ **Faire** de l'intermodalité et de la multimodalité une réalité, en construisant des schémas directeurs favorisant les modes doux.
- ▶ **Renforcer** la visibilité de l'offre des services municipaux de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap en nouant des partenariats publics-privés et améliorer l'accessibilité des transports en commun.

## Collectif Uber-Lime-Cityscoot

### Instaurer un « code de la rue » qui sanctuariserait les orientations suivantes :

- ▶ **Instaurer** le principe de la fin de l'autosolisme à Paris.
- ▶ **Sanctuariser** les trottoirs et les passages piétons parisiens où la circulation et le stationnement de tout véhicule (voiture, scooter, vélo, trottinette) y seraient strictement interdits, et améliorer leur confort par leur élargissement un traitement efficace des problématiques de déformation de la chaussée et des voies piétonnes et cyclables.
- ▶ **Principe de prudence** et un droit à la sécurité pour les conducteur-ric-e-s de véhicules motorisés mais également les piéton-ne-s, assorti d'une signalétique des rues et d'un marquage au sol basés sur ce principe.
- ▶ **Limitation** de la vitesse à 30 km/h pour véhicules motorisés et renforcer le contrôle des zones 30 existantes.
- ▶ **Sécuriser et apaiser** les abords d'école où aucun véhicule ne serait toléré
- ▶ **Acter** le principe de la place à part du vélo au sein de l'espace public en développant des pistes cyclables dans l'ensemble des rues parisiennes, avec le double-sens généralisé dans les zones 30 et la création de places de stationnement dédiées à tous les vélos particuliers ou en libre-service à intervalles très réguliers (< 200 mètres).
- ▶ **Renforcer** le réseau de places de stationnement destinées à accueillir les trottinettes électriques en libre-service afin d'en garantir le bon stationnement.
- ▶ **Acter** le principe de disparition des places de stationnement en surface pour les voitures individuelles et réserver les places de stationnement disponibles en surface aux personnes à mobilité réduite, aux véhicules de livraison et aux véhicules de mobilité partagée, d'autopartage et de covoiturage.
- ▶ **Favoriser** l'inclusivité de l'espace public en développant un éclairage public suffisant dans l'ensemble des voies de la ville, avec une attention particulière au sein des zones à risques où les femmes sont amenées à attendre sur la voie publique et en appliquant une tolérance zéro face au harcèlement de rue.
- ▶ **Ne pas promouvoir** au travers des publicités présentes dans l'espace public (rues, souterrains, transports) des images à caractère violent, sexiste, dégradante ou susceptible de porter atteinte à autrui.
- ▶ **Mettre en avant** la formation et la sensibilisation des agents de la Ville de Paris sur les questions des violences faites aux femmes dans l'espace public et sur le conseil et l'orientation des victimes/témoins vers les autorités compétentes.
- ▶ **Instaurer** le principe de différenciation entre véhicules polluants et véhicules non-polluants et limitant l'accès des premiers à l'espace parisien et en favorisant celui des seconds au sein des plans de circulation et de stationnement de la Ville.
- ▶ **Acter** l'objectif « Zéro déchets » dans les rues parisiennes.

## Sociétés DOTT, LIME et TIER

- ▶ **Mobiliser** 2,4% de l'espace public récupéré pour le réallouer au développement des mobilités douces et partagées en créant 1563 ZPR supplémentaires à destination des VAE et trottinettes électriques partagées dans une optique de cohérence et d'équité à l'échelle de la ville (cf. étude sur les 600 premiers emplacements à créer en annexe au courrier).
- ▶ **Créer** des ZPR de différentes dimensions pour combiner vélos et trottinettes en libre-service (tailles S, M ou L, en fonction de la nature du quartier d'implantation) et repenser leur signalétique et marquage au sol (plus fort, distinctif).
- ▶ **Créer** d'emplacements réservés aux mobilités douces, partagées ou personnelles, le long des pistes cyclables parisiennes à intervalles très réguliers.
- ▶ **Renforcer** l'infrastructure d'offre de service à proximité des gares parisiennes sous-équipées au regard de l'intensité des usages qui s'y concentre.

- ▶ **Favoriser** la création de ZPR aux intersections: en systématisant la construction des ZPR au croisement de deux ou plusieurs rues.
- ▶ **Renforcer** le contrôle (aménagement légers, évolution de la réglementation pour permettre les mises en fourrière) du stationnement gênant et illégal sur les espaces réservés au stationnement de ces mobilités.
- ▶ **Réfléchir** à l'ajout de potelets, épingles, nougarets, racks, arceaux ou supports-trottinettes pour garantir l'ordre et la propreté des ZPR et empêcher les véhicules non autorisés de se garer sur les ZPR.

## Parknow

- ▶ **Instaurer** un système de tarification dynamique du stationnement basé sur la motorisation et l'âge du véhicule: les véhicules écologiques paieront un tarif préférentiel, les véhicules récents et essence un tarif normal, tandis que les véhicules polluants verront les prix majorés.
- ▶ **S'inspirer** des dispositifs mis en place dans d'autres pays: système de prédiction de disponibilité des places de stationnement, solution de paiement selon la classification du véhicule, combinaison stationnement/borne de recharge électrique...

## Douze point cinq

- ▶ **Mettre en place** un levier fiscal afin d'inciter les propriétaires de parkings à ouvrir au stationnement extérieur un certain volume de leur parc; accorder une remise sur sa CFE pour les entreprises ou une remise de Taxe d'Habitation pour les propriétaires par exemple.
- ▶ **Mettre** ces données à disposition des plateformes centralisant l'offre afin de constituer une information actualisée et centralisée sur les lieux et nombre de places disponibles.
- ▶ **Utiliser** le label Paris Mobilité et le décerner aux plateformes centralisant l'offre de stationnement souterrain à Paris, afin que toute copropriété qui contracterait avec une entreprise détentrice de ce label se voit obtenir un justificatif pour l'administration fiscale afin de réduire (voire de supprimer) sa taxe foncière ou CFE pour entreprise.



Emplacement Velo cargo boulevard Sébastopol  
©Christophe Belin/Ville de Paris

### Enedis

- ▶ **Assurer** des places de stationnement dédiées aux professionnel·le·s et opérateur·rice·s parisien·ne·s utilisant des véhicules basses émissions dans chaque rue et au maximum tous les 500 mètres avec en complément, dans les cas où ces places dédiées seraient occupées, l'autorisation pour les professionnel·le·s « non-livreurs » d'accéder aux places de livraisons pour des interventions de courte durée.
- ▶ **Créer** une application mobile permettant de visionner en temps réel les places disponibles via une cartographie interactive et de réserver les places sur un créneau donné.
- ▶ **Sanctuariser** un espace de stationnement d'au moins 25 mètres de longueur à proximité immédiate des postes de distribution publique d'électricité.
- ▶ **Créer** un espace de stationnement en façade de chacun des 36 postes sources parisiens et sanctuariser le cheminement et le stationnement à proximité des postes sources de convois exceptionnels assurant le transport de matériel industriel lourd.
- ▶ **Développer** des aménagements amovibles et réversibles destinés aux places de stationnement transformées proches d'installations clés du réseau (notamment à proximité immédiate des 5 000 postes de distribution publique d'électricité et au niveau des 36 postes sources parisiens).
- ▶ **Poursuivre** le dimensionnement des véhicules d'intervention au plus juste en fonction des missions pour lesquelles ils sont utilisés.
- ▶ **Expérimenter** le vélo cargo pour les missions qui s'y prêtent.

## Orange

- ▶ **Préconiser** l'utilisation de structures et mobiliers urbains amovibles démontables pour accéder plus facilement à l'espace public et ainsi réaliser les missions d'interventions sur les réseaux.
- ▶ **Maintenir** les places de livraison autorisées aux acteur·rice·s économiques participant au fonctionnement de la cité avec un maillage de l'ordre de 200 à 300 m permettant ainsi un équilibre entre les distances maximum à parcourir avec des matériels et les possibilités de réaménagement de l'espace urbain y compris dans les zones sans commerce.
- ▶ **Étudier** la gestion des places et leurs réservations avec des solutions comme celle proposée par la startup Communitings (capteurs et/ou caméras permettant de connaître la disponibilité des places de livraison et offrant la possibilité de les réserver).
- ▶ **Mettre en place** des services facilitant la mutualisation et le partage des places de parkings souterrains publics et privés avec des critères sur les gabarits autorisés et des tarifs abordables pour les acteur·rice·s économiques.
- ▶ **Coordonner** ces nouveaux modes de circulation et modèles de fonctionnement sur le modèle des Quartiers de l'Innovation Urbaine sur les usages du numériques.

## GRDF

- ▶ **Disposer** des prévisions d'aménagements de voirie pour les anticiper.
- ▶ **Étendre** l'utilisation des voies réservées aux bus aux véhicules d'intervention de GRDF lors des interventions de dépannage et des interventions au service des clients, des autorisations pouvant être définies en fonction des voies concernées.
- ▶ **Identifier** les véhicules GRDF comme véhicules ne devant pas faire l'objet de verbalisation pour stationnement (élevées au nombre de 250 en 2020).

## Inoov 360°

- ▶ **Inventer** de nouveaux modes de coopération entre le secteur public et le secteur privé, pour comprendre les besoins, concevoir/innover, planifier et délivrer des solutions viables et durables à l'équation complexe de la mobilité à Paris et en Ile-de-France.
- ▶ **Développer** la notion de « roadmap », permettant d'envisager la transformation dans la durée, de garder des ouvertures pour des opportunités ou évolutions de services innovants non encore existants et aux partenaires privés de pouvoir projeter leurs business plans sur plusieurs années.
- ▶ **Se baser** sur la connectivité du service, via les applications mobiles sur des plateformes de types API, contenant de données ouvertes et offrant une information multimodale afin développer le modèle de « car as a service » (localisation immédiate, accès sans clé, réservation en 1 clic, évaluation continue, service collaboratif) et ainsi inciter à la dépossession de la voiture individuelle.

## Vertuo

- ▶ **Généraliser** les milieux sauvages en cœur de ville (bocages urbains) par la création de contenants modulaires bio-inspirés qui reproduisent le cycle naturel de l'eau et créent ainsi un milieu plus favorable aux plantes (bande plantée étanche ou infiltrante autonome en eau).
- ▶ **Créer** des systèmes de collecte et de stockage des eaux pluviales pour irriguer les plantes en continue 365 jours/an.
- ▶ **Choisir** des essences de végétaux locales, sauvages, non allergènes et toxiques qui demandent le moins d'eau, d'énergie et d'interventions humaines possibles.

## Acteurs institutionnels économiques



Abords Halles rue du Pont-Neuf  
©Christophe Belin/Ville de Paris

### Confédération Générale de l'Alimentation en Détail

- ▶ **Repartir** des réflexions déjà engagées entre la Confédération, la Mairie de Paris et la Métropole du Grand Paris sur la charte de livraison urbaine durable ainsi que sur l'harmonisation des règlements de voirie.
- ▶ **Offrir** un tarif de stationnement attractif et des places réservées aux professionnel·le·s à proximité des artères commerçantes et en surface uniquement.
- ▶ **Établir** des diagnostics par rue en concertation avec les commerçant·e·s pour voir quelles modifications apporter aux aires de livraison existantes ou pour en augmenter le nombre.
- ▶ **Réaffecter** les emplacements pour les transporteurs de fonds, aujourd'hui sous-utilisés, aux aires de livraison et au stationnement des professionnel·le·s.
- ▶ **Revoir** le calibre et périmètre des aires de livraison de façon à prévoir une superficie suffisante adaptée aux différents types de véhicules de livraison.
- ▶ **Développer** la pratique et les places dédiées aux vélos cargo sans se concentrer uniquement sur cette solution qui ne répond pas aux problématiques sanitaires du transport de denrées alimentaires.
- ▶ **Prévoir** la présence généralisée de bornes de recharge afin de développer le recours à des véhicules plus « propres » ou en prévoyant une adaptation de l'offre existante, aujourd'hui insuffisante ou inadaptée, avant de passer au stade zéro diesel à Paris.
- ▶ **Ne pas tout miser** sur les livraisons de nuit car de nombreuses limites persistent : personnel présent pour réceptionner la marchandise, sécurité/qualité de vie au travail, sas de dépôt réfrigéré ce qui est rare et la labellisation.

### MEDEF

- ▶ **Assurer** la clarté entre infrastructures de mobilités douces et traditionnelles.
- ▶ **Fluidifier et simplifier** la circulation, le stationnement et la maintenance des véhicules en autopartage.
- ▶ **Sanctuariser** des infrastructures routières adaptées aux mobilités traditionnelles (voitures individuelles, VTC transporteurs).

- ▶ **Éviter** le morcellement de charges (davantage de poids lourds dans Paris) par la démassification (limitation de la taille des poids lourds) et autoriser l'utilisation des voies de bus aux transporteurs sur des horaires spécifiques pour réduire les embouteillages.
- ▶ **Accompagner** davantage les artisans à Paris dans le cadre des évolutions en matière de circulation, de stationnement et de transition vers des véhicules utilitaires « propres ».
- ▶ **Accorder** plus d'espace aux mobilités partagées (VTC/taxis, vélos, trottinettes, autopartage/covoiturage) en les autorisant à utiliser les voies de bus, leur offrant davantage d'espaces de stationnement réservés et en généralisant les hubs intermodaux à proximité des gares.
- ▶ **Favoriser** l'usage de véhicules électriques en installant davantage de bornes de recharge dans Paris et en repensant le schéma d'aides à l'achat de voitures électriques de Paris à destination des professionnels (artisans, taxis/VTC) en priorité.
- ▶ **Maintenir** des espaces de livraisons adaptés à la taille des véhicules et au gros œuvre et développer des systèmes numériques et intelligents de gestion/réservation des aires.
- ▶ **Numériser** la billettique les réseaux de transports en commun pour encourager les Francilien·ne·s à les utiliser à nouveau à la suite de la crise sanitaire.
- ▶ **Créer** davantage d'espaces de stationnement sécurisés pour les vélos.
- ▶ **Réduire** le montant de stationnement en parking privé et assurer la gratuité des parkings dans les gares de la Grande Couronne pour les salariés empruntant les transports en commun.
- ▶ **Favoriser** une identification plus simple des parkings dans tous les quartiers de Paris.
- ▶ **Favoriser** l'utilisation des aires de livraisons pour certain·e·s professionnel·le·s, notamment ceux ayant une mission d'intérêt général (par exemple entreprise de propreté œuvrant à la santé publique des Parisien·ne·s)
- ▶ **Porter** une stratégie de transformation des espaces de stationnement en trois axes de « réemploi » : 1/3 d'axe « végétal » ; 1/3 d'axe « économique » destiné à soutenir certaines activités et 1/3 d'axe « mobilité » pour y installer des bornes de recharge, des espaces d'attente pour taxis/VTC, des abris vélos et trottinettes et des places de stationnement pour l'autopartage.

## Confédération des petites et moyennes entreprises

- ▶ **Réserver** des espaces de stationnement pour les professionnels (dédiés ou partagés) en journée au-delà des places de livraison.
- ▶ **Instaurer** une carte professionnelle sans condition géographique (ouverte à tous les entrepreneurs franciliens) et le stationnement gratuit pour les détenteurs de la carte professionnelle la semaine de 8 heures à 20 heures.
- ▶ **Créer** un « péage urbain » en journée dont l'acquittement donnerait le droit à un stationnement gratuit.
- ▶ **Mettre** davantage de véhicules en libre-service à disposition des professionnels et en développant notamment un parc d'utilitaire propre en free-floating.
- ▶ **Densifier** le réseau de bornes de recharge électrique.
- ▶ **Développer** le stationnement intelligent (tarification en fonction de la taille, de l'émission de CO<sub>2</sub>...).

## Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Paris

- ▶ **Rééquilibrer** le stationnement en voirie en faveur du rotatif/professionnel et réorienter le stationnement résidentiel de longue durée vers l'offre hors voirie.
- ▶ **Disposer** d'un maillage en aires de livraison suffisant, non seulement dans les rues commerçantes mais également dans les voies plus résidentielles (e-commerce et digitalisation des TPE).
- ▶ **Veiller** à l'accessibilité des aires de livraison (mobiliers urbains, plots) et les exclure explicitement des emplacements pouvant être annexés par des occupations éphémères, comme l'extension des terrasses.

- ▶ **Disposer** d'un maillage suffisant de places de stationnement rotatives dans toutes les voies susceptibles d'être utilisées par les professionnels intervenant à domicile (bâtiment, réparateurs mais aussi professions médicales).
- ▶ **Créer** une déclinaison mensuelle de la carte Pro Mobile annuelle.
- ▶ **Répertorier** les parcs de stationnement souterrains accessibles aux véhicules utilitaires et étudier la mise en place de pass professionnels multisites.
- ▶ **Mettre en œuvre** des campagnes de sensibilisation aux différents usages et usagers de la route.
- ▶ **Installer** les pistes cyclables en milieu de chaussée et non sur les côtés, pour permettre de livrer avec le maximum de sécurité pour tous les usagers.
- ▶ **Encourager** et soutenir les entreprises de l'artisanat dans la transition de leur flotte vers des véhicules propres en levant les freins techniques en matière d'avitaillement et en promouvant les aides financières et les solutions de véhicules partagés.

## CCI de Paris

- ▶ **Préserver** les 9000 aires de livraison actuelles et les compléter par 9000 places dédiées au stationnement des professionnels qui circulent dans Paris.
- ▶ **Ne pas limiter** la vitesse maximale à 30 km/h dans l'ensemble de la capitale et la limiter à certains quartiers seulement.
- ▶ **Mener** l'ensemble des projets liés à la mobilité, au déplacement et au stationnement en concertation avec les acteurs économiques et les mairies d'arrondissement.
- ▶ **Créer** une plateforme numérique d'information sur les nouvelles mobilités: « Rouler propre, rouler pro », salon virtuel des véhicules électriques et des solutions innovantes.
- ▶ **Adapter** l'échéancier de sortie du diesel et du thermique pour les professions ayant des besoins spécifiques.
- ▶ **Assurer** une meilleure lisibilité des aides financières pour l'équipement des véhicules propres et développer massivement le réseau de recharges des énergies alternatives.
- ▶ **Intervenir** auprès des pouvoirs publics pour créer une autorité unique des mobilités au-delà des seuls transports en commun.
- ▶ **Mutualiser** des « hubs » de livraisons hors alimentaires en « entrée de Paris » pour optimiser les lieux de stockage en accordant des incitations fiscales.
- ▶ **Permettre** à tout commerçant de demander l'implantation d'une aire de livraison à moins de 100 mètres d'un espace de vente.
- ▶ **Favoriser** l'utilisation de la Seine pour le transport de marchandises en « sanctuarisant » des plateformes de distribution.
- ▶ **Harmoniser** les règlements "marchandises" des communes de la métropole: horaires, type de véhicules autorisés, contraintes environnementales et identifier les véhicules des professionnels avec un macaron.
- ▶ **Accorder** la possibilité aux entreprises des départements de Grande Couronne intervenant à Paris de bénéficier de la carte « Professionnel mobile ».
- ▶ **Autoriser** les livreurs à utiliser les voies de bus à certaines heures de la journée.
- ▶ **Réserver** une voie du boulevard périphérique et sur les grands axes d'entrée dans Paris, aux professionnels et au covoiturage.
- ▶ **Réserver** des voies de circulation pour les professionnels à certains horaires et dans certains quartiers, dans le strict cadre de leurs activités (sur justificatifs).
- ▶ **Créer** des parkings-relais sécurisés à proximité de certaines stations des lignes de métro ou RER, développer des navettes entre ces parkings et les stations de métro ou gare.

## Fédérations professionnelles



Rue de la Verrerie  
©Christophe Belin/Ville de Paris

### Association des Utilisateurs de Transport de Fret

- ▶ **Créer** des zones de livraisons plus longues pour accueillir plus de camions en même temps (50 m de long) aux endroits stratégiques et des zones "arrêt minute" pour les livraisons rapides en VL et les particuliers.
- ▶ **Définir** des espaces de livraisons plus larges pour accueillir les camions en toute sécurité.
- ▶ **Favoriser** le stationnement résidentiel en sous-sol pour libérer de l'espace pour les livraisons et le commerce dans les rues.
- ▶ **Sanctuariser** les aires de livraisons pour les professionnels, interdire le stationnement résidentiel (sauf le dimanche) et verbaliser les contrevenants.
- ▶ **Favoriser** le stationnement des professionnels en surface et inciter le stationnement résidentiel en sous-sol.
- ▶ **Réserver** les espaces de stationnements aux titulaires des micro-hubs, adapter le nombre d'heures nécessaires pour vider et prévoir la place pour assurer les transbordements (ruptures de charge) en toute sécurité.
- ▶ **Définir** des règles de circulation est indispensable et inventer l'engin de transbordement/transport adapté qui sera autorisé dans Paris: petits véhicules permettant de livrer les palettes de plus de 800 kg jusqu'aux commerces.
- ▶ **Adapter** les aires de stationnements pour le transport massifié (longueur et largeur adaptée pour les camions) et le transport capillaire (VL, vélos cargos) et prévoir des bateaux (trottoirs surbaissés systématiquement pour faciliter le travail des livreurs).
- ▶ **Sécuriser** les aires de livraisons, en permettant notamment d'en débloquer l'accès grâce à un bip fourni au chauffeur des sociétés assermentées.
- ▶ **Prendre** en compte les spécificités des livraisons qui par nature se font en dehors des aires de livraison et potentiellement sur des durées > 30 minutes (chantiers BTP).
- ▶ **Tolérer** des aires de livraison dans les voies de bus à certaines heures (petit matin) pour réduire le risque accident actuel, avec marquage au sol et signalétique aux endroits autorisés.

## Union des Fromagers d'Île-de-France

- ▶ **Réaffecter** les stationnements de transporteurs de fonds aux places de livraisons pour les commerçant·e·s.
- ▶ **Revoir** la livraison de nuit avant 6 heures.
- ▶ **Travailler** à la mutualisation des livraisons et des lieux de stockages.
- ▶ **Mise en place** de zones tampons réfrigérées pour la livraison du dernier kilomètre.
- ▶ **Zone de dépôt**, de consigne et de recyclage des contenants alimentaires réutilisables.
- ▶ **Augmenter** le maillage en bornes de recharges électriques, notamment dans les parkings souterrains.
- ▶ **Augmenter** les places de stationnement pour les vélos et les vélos cargos.
- ▶ **Mise en place** de terrasses ou d'espaces d'animation commerciale pour les commerces.

## Les Boulangers du Grand Paris

- ▶ **Mettre en œuvre** une application digitale remplaçant le disque bleu européen à condition qu'elle soit extrêmement simple.
- ▶ **Mettre en œuvre** des mesures concernant les véhicules électriques des artisans en matière de charge sur les emplacements dédiés ou sur les emplacements de livraison.
- ▶ **Assurer** un meilleur entretien et une plus grande fiabilité des bornes « Velib ».
- ▶ **Augmenter** de façon substantielle des bornes de charge rapide en vue de répondre aux besoins futurs des artisan·e·s.
- ▶ **Communiquer** sur l'avenir réservé aux bornes « Autolib » à propos du choix des différentes prises et des tarifs envisagés (professionnel·le·s ou particuliers).

## Fédération Nationale des Métiers du Stationnement

- ▶ **Ajuster** la durée maximale de stationnement autorisée par zone de stationnement prédéterminée et en fonction de l'offre existante de stationnement en ouvrage dans ces zones.
- ▶ **Moduler** la tarification sur voirie selon l'offre de stationnement en ouvrages commerciaux ou concédés, et non comme aujourd'hui entre les arrondissements centraux et périphériques.
- ▶ **Ajuster** à la hausse le tarif résidentiel sur voirie (min de 5 €/jour avec critères sociaux) pour réduire l'écart avec le tarif résident appliqué en ouvrage.
- ▶ **Renforcer** le contrôle des places de stationnement dans toutes les zones aujourd'hui « réglementées ».
- ▶ **Inclure** les « zones réglementées » dans le champ du stationnement payant avec une tarification particulière pour tous et notamment un système de gratuité ou tarif réduit pour certains usagers (places en autopartage, zones de recharge pour véhicules électriques, zones de livraison, zones pour professionnels mobiles...).
- ▶ **Améliorer** la lutte contre la fraude concernant les places handicapées en incluant le stationnement des personnes à mobilité réduite dans le champ du stationnement payant.
- ▶ **Prévoir** un examen au cas par cas en fonction de la puissance électrique disponible et des équipements de sécurité existants en ouvrage pour déployer au mieux le financement par la Ville de Paris et les aides disponibles (Advenir) relative aux IRVE.
- ▶ **Harmoniser** la tarification du stationnement des véhicules en situation de charge sur voirie sur celle appliquée dans les parcs de stationnement afin d'éviter une concurrence tarifaire.
- ▶ **Privilégier** le déploiement d'IRVE à charge ultra-rapide et rapide sur voirie pour déployer les autres typologies d'IRVE dans les parcs de stationnement.
- ▶ **Se montrer** vigilant sur l'ouverture des parcs privés au public car ces parcs ne bénéficient pas des équipements de sécurité ou de système de vidéosurveillance imposés par la réglementation dans les parcs publics.

- ▶ **Miser** avant tout sur le report du stationnement du stationnement non temporaire et résidentiel sur les parcs en ouvrage publics, les mieux à même de garantir la sécurité et la sûreté de tous.
- ▶ **Accompagner** ce report d'une réflexion sur les règles tarifaires applicables aux nouveaux abonnés résidentiels des parcs en ouvrage (optique d'équilibre économique des parcs et tarifaire des abonnés).
- ▶ **Autoriser** les automobilistes à emprunter des couloirs de bus sur de courtes distances pour rejoindre les parcs en ouvrage publics.
- ▶ **Mettre en œuvre** le projet de Pass 2-roues motorisés et rendre le stationnement de ces véhicules payants sur voirie.
- ▶ **Mettre en œuvre** une politique d'ouverture des données, de signalétique et de jalonnement qui suive au plus près les modifications de plan de circulation de la ville.
- ▶ **Soutenir** l'offre de service au sein des parcs publics destiné aux innovations en matière de logistique urbaine du dernier km (locations de 2-roues non motorisés, lavage auto, petites réparations, distribution de proximité).

## Chambre syndicale du déménagement

- ▶ **Concrétiser** l'engagement pris en 2013 par la Mairie de Paris, dans le cadre de la charte de la logistique urbaine durable (LUD), consistant à mettre en place un système complet et pérenne de réservation d'emplacements de stationnement pour les professionnel-le-s du déménagement.
- ▶ **Approfondir** la piste de la détermination de forfaits de stationnement dédiés, prenant notamment en considération le tonnage des véhicules, l'usage éventuel de dispositifs de levage et la période de disponibilité (1/2 journée) sous condition que l'exigibilité de principe d'un forfait de stationnement se fasse en contrepartie de la disponibilité effective d'emplacements dûment réservés.

## Individuels



Carrefour Rungis Brillat Savarin, rue Annie-Girardot après travaux  
©Christophe Belin/Ville de Paris

### Yves Devaux (président Confédération Nationale Artisans Pâtisseries)

- ▶ **Des réflexions** avaient déjà été menées en 2016 et 2017 et avaient abouti à des propositions intéressantes, sans toutefois être suivies d'effets: sujets d'emplacements des croix de livraisons; de rotations de stationnement sur ces croix de livraisons, de partage de véhicules dont les réfrigérés de 750 kg à 9Tonnes; de l'accès aux zones réglementées en horaire le matin jusqu'à 13h00; de la circulation douce de nuit des livraisons; des nuisances sonores des livraisons et des horaires des livraisons dans Paris en prenant en compte la taille des véhicules de 750 kg à 9 tonnes.
- ▶ **La proposition** d'une végétalisation massive est une mauvaise solution, pour des raisons d'hygiène et de pollution générale.
- ▶ **Les livreur-euse-s à vélo** rencontreront des problèmes respiratoires en raison de la pollution atmosphérique.
- ▶ **Le transport de marchandise** par la voie fluviale est une proposition intéressante, mais la Seine est parfois en crue et rend incertain ce mode d'approvisionnement.

### Bruno Marty (restaurateur)

- ▶ **Aujourd'hui à Paris réside** un fort manque d'emplacements de livraisons et les agents de la police municipale font preuve de peu de compréhension quant aux problématiques rencontrées par les professionnel-le-s de la livraison.
- ▶ **La rue de Clichy** notamment est à sens unique, avec une piste cyclable sur le bord, ce qui complique les livraisons.

### Guillaume Crouin (directeur de l'Hôtel l'Empire Paris)

- ▶ **Proposer** un système de badge attestant de la nature professionnelle de l'activité afin de faciliter le stationnement et d'éviter les contraventions injustifiées des contrôles et vidéo-verbalisations très fréquents.

## Jean-Luc Chomat (directeur du Relais Christine Hôtel)

- ▶ **Ne pas supprimer** de places de stationnement car cela encouragera les achats en ligne et dans les centres commerciaux hors de Paris, ce qui impactera négativement les commerces et l'attractivité de la Ville.

## Rémi Calmon (directeur du syndicat SNEG & Co)

- ▶ **Proposer** un tarif préférentiel pour le stationnement professionnel des deux-roues motorisés, ne s'appliquant qu'aux heures où le stationnement est payant, dans la zone où l'utilisateur exerce son activité, sur la base d'une déclaration.

## Mathieu Cacos (Le Bichat Restaurant Bio)

- ▶ **Créer** 1 ou 2 places de livraison supplémentaires dans la rue Bichat, qui aujourd'hui manquent fortement ou sont utilisées par des terrasses éphémères, afin de faciliter le stationnement des camions.
- ▶ **Enlever** tout un côté des places de stationnement existantes dans la rue Bichat, comme cela est déjà effectif entre les numéros 1 et 9 de la rue Bichat, pour y implanter des arbres par exemple.
- ▶ **Déplacer** l'emplacement du stationnement des scooters situé devant la terrasse du restaurant Le Bichat et générateur de nuisances pour la clientèle, au niveau du numéro 18 de la rue.
- ▶ **Créer** un emplacement de stationnement pour vélos dans la rue, qui en manque fortement alors que les usager·ère·s sont de plus en plus nombreux.