

SYNTHÈSE DES **ÉTATS GÉNÉRAUX**
DU **STATIONNEMENT**



Ce document présente une synthèse des États Généraux du Stationnement, organisés par la Ville de Paris entre octobre 2020 et février 2021

Préambule : le bon contrôle du stationnement, une nécessité pour maîtriser les flux et les encombrements de l'espace public.

Stationnement et déplacement sont indissociables. Le choix d'un mode de déplacement individuel est dépendant de la capacité à stationner son véhicule au départ et à l'arrivée ; dès lors le « besoin » en espace de stationnement devient multiple : à son domicile, à son lieu de destination (travail, courses, loisirs, ...). Paradoxe de la mobilité, la voiture individuelle est immobile 95% de son temps.

Dans toutes les villes du monde, une mauvaise organisation du stationnement et un contrôle défaillant entraînent un envahissement de l'espace public par les voitures.

Dans Paris, l'une des villes les plus denses du monde et les mieux desservies en transports en commun, la place de la voiture dans l'espace public est estimée à 50%, alors qu'elle ne représente que 10 % des déplacements quotidiens (source:«EGTH2020-Île-de-FranceMobilités-OMNIL-DRIEA/Résultatspartiels2018»).¹. Les alternatives à la voiture individuelle sont nombreuses, en commençant par le réseau de transport en commun, mais aussi les nombreuses possibilités d'accès aux véhicules partagés et une infrastructure cyclable qui se constitue petit à petit en réseau. La décennie 2010 est marquée par la diminution des déplacements en automobile en Ile de France et la croissance des déplacements en transports en commun. On note également une forte augmentation des déplacements en vélo (+33% entre les EGT 2010 et 2018). La crise du COVID a eu un impact fort sur les déplacements, avec une baisse globale des déplacements de 13%, et une forte progression des déplacements à vélo, qui sont aujourd'hui aussi nombreux que ceux en voiture dans Paris².

TABLE DES MATIÈRES

I. Le stationnement à Paris.....	6
A. Un siècle de transformations urbaines pour accueillir l'auto-immobile	6
B. Aujourd'hui, quelle offre de stationnement dans Paris ?	10
II. Les États Généraux du Stationnement.....	12
A. Pourquoi organiser des États Généraux du Stationnement :.....	12
Quel futur pour nos rues ?	
B. Déroulement des Etats Généraux du Stationnement	13
C. Les principaux résultats de la consultation.....	13
États Généraux du Stationnement	
I. La consultation idee.paris.fr	13
II. Les ateliers thématiques	18
III. La conférence citoyenne.....	20
III. Une proposition de synthèse.....	22

I. LE STATIONNEMENT À PARIS

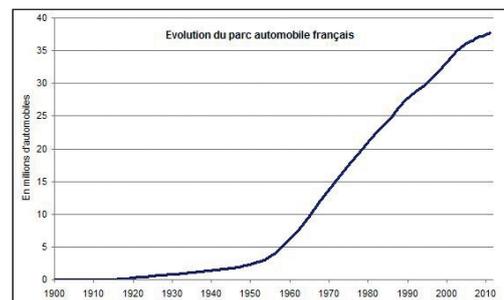
A. Un siècle de transformations urbaines pour accueillir l'auto-immobile

« L'espace urbain ne peut être qu'encombré par l'automobile, arrivée trop tard dans un espace trop vieux », préface de Gabriel Dupuy à l'ouvrage de Mathieu Flonneau, « L'automobile à la conquête de Paris », 2003



À partir de la moitié de XIX^e siècle, avec la révolution industrielle, les villes s'adaptent pour accueillir les innovations en matière de transport, à commencer par le développement des modes ferrés (trains, tramways, métros), puis le vélo, mode de déplacement pour les plus riches à la fin du XIX^e avant de devenir un mode de déplacement populaire, et enfin la voiture qui se démocratise à partir de l'entre-deux guerres et se généralise lors des 30 Glorieuses.

La ville haussmannienne, dessinée pour les déplacements à pied avec 40 à 50% des espaces publics réservés aux piétons, est petit à petit grignotée pour s'adapter à l'arrivée de la voiture, qui jusqu'à la fin du XX^e siècle nécessite la construction d'autoroutes, d'axes à sens unique, de carrefours équipés de feux tricolores pour absorber au mieux la croissance des flux routiers.



Graphique de l'évolution du parc automobile français à partir de 1900 - source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_automobile_fran%C3%A7ais#/media/Fichier:EvoLparc_auto_France.jpg

En parallèle à l'augmentation du parc automobile, il faut de plus en plus de place pour les automobiles qui dans leur grande majorité restent stationnées 95% de leur temps, en utilisant parfois plusieurs places dans une même journée : à proximité du domicile, du lieu de travail, au supermarché, au lieu de pratique des loisirs... Très rapidement, il devient nécessaire d'aménager une offre de stationnement et de réguler son usage.

La création d'espaces de stationnement pour accompagner la croissance du parc automobile

Des immeubles pour automobiles



Les premiers garages, construits en superstructure, datent d'avant la 1^{ère} guerre mondiale (garage du 51 rue de Ponthieu, construit par Auguste Perret en 1906, détruit en 1970). Les années 1920 voient se multiplier les constructions de grands garages modernes, en superstructure, pour garer les voitures détenues par les classes les plus riches, puis au fur et à mesure que la possession d'une voiture individuelle se démocratise, de grands parkings de masse, dans les années 1940 à 1970.

Les constructions sont tout d'abord majoritairement initiées par des investisseurs privés ; c'est seulement en 1960 qu'est construit le premier parc de stationnement à l'initiative des pouvoirs publics, le

Garage rue de Ponthieu - Source : <https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/garage-ponthieu-automobiles-construit-par-auguste-perret-51-rue-de-ponthieu#infos-principales>

parking de la place du Marché Saint-Honoré, 1120 places, comprenant caserne de pompiers, poste de Police, station-service, abri antiatomique... Au terme de la concession, le site a été cédé par la Ville et reconfiguré totalement en 1996 par l'architecte Ricardo Bofill ; la capacité de stationnement est maintenant située en souterrain, détenue et exploitée par un opérateur privé.

On recense encore environ 135 immeubles toujours utilisés pour des activités liées à l'automobile dans Paris (garage, stationnement, concessions automobiles...)^{III}.



Source : page 12 du document https://www.pavillon-arsenal.com/data/expositions_fbcdd/fiche/9720/dp_immeubles_pour_automobiles_834f2.pdf

Du stationnement sous les immeubles

La baisse du prix de vente des automobiles dans les années 1950 entraîne l'accroissement du parc automobile et un grand besoin en infrastructures routières et en espaces de stationnement. C'est à partir de cette période qu'est généralisée la construction de parkings de stationnement sous les immeubles neufs, dont l'apogée pourrait être située à l'aube du premier choc pétrolier, avec les différentes opérations d'urbanisme sur dalle (La Défense, Olympiades, Beaugrenelle...), séparant les circulations piétonnes et automobiles, et offrant de grandes capacités de stationnement en sous-sol.

Depuis le début du XXI^e siècle, les obligations réglementaires s'imposant aux constructions nouvelles ont évolué. Ainsi le Plan de Déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF) prévoit un certain nombre de recommandations et prescriptions qui s'imposent aux Plans Locaux d'Urbanisme. Les bâtiments d'habitation doivent proposer une offre adaptée aux besoins et la mutualisation des espaces de stationnement, tandis que les bâtiments de bureaux doivent limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières, suivant des plafonds définis en fonction de la proximité de desserte par les transports collectifs.

En accompagnement de la baisse de la motorisation des ménages parisiens (un ménage sur trois possède une voiture à Paris), et pour faire baisser le prix de vente des appartements, le PLU parisien voté en 2016 n'impose plus la construction de places de stationnement sous les immeubles d'habitation, permettant de baisser le coût de construction de 8%.

L'offre en stationnement sous les immeubles d'habitation est estimée à environ 460 000 places dans Paris^{IV}. Les tarifs de location d'emplacements entre particuliers sont très variables suivant les arrondissements parisiens.



Tarif location mensuelle moyen - source <https://www.monsieurparking.com/> octobre 2020

Des parkings souterrains

Face à l'envahissement de l'espace public par les automobiles, le Conseil Municipal du 22 janvier 1963 adopte le principe de création de 100 000 places en souterrain, après une dizaine d'années de débats tournant autour de la question de la politique stationnement, et de vaines tentatives de protection des immeubles pour automobiles de la spéculation immobilière.

Le premier parking concédé en ouvrage est inauguré en 1964, sous la place des Invalides. Il comprend 2 étages, 720 places et une station-service. Le contrat de concession^v initial prendra fin en 2031.

Aujourd'hui, la Ville de Paris possède 117 parkings souterrains, soit 64 581 places, réparties en :

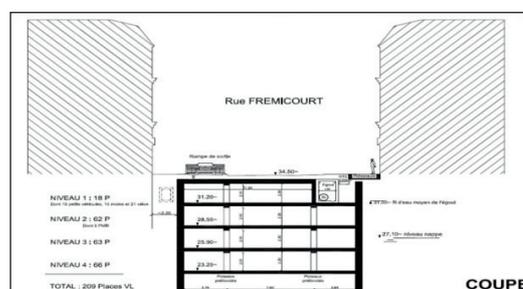
- ▶ **parkings réservés aux abonnés** : 33 garages, 8 418 places (contrats de location mensuels, trimestriels, annuels)
- ▶ **parkings amodiés^{vi}** : 8 garages, 1 819 places (contrat d'amodiation pouvant durer plusieurs dizaines d'années)
- ▶ **parkings mixtes** : 54 344 places (visiteurs, abonnés et amodiés)



Les parkings souterrains sont soumis à des règles d'accessibilité et de sécurité incendie différentes suivant qu'ils accueillent des visiteurs (les parkings dans lequel le stationnement horaire est possible), ou uniquement des abonnés longue durée. Dans le premier cas les parkings doivent répondre à la réglementation Établissement Recevant du Public (ERP), ce qui entraîne des charges d'exploitation plus élevées que pour un simple garage (réservé aux abonnés).

Le dernier parking construit par la ville de Paris, rue Frémicourt dans le 15^e arrondissement, a été inauguré en mars 2017 après 4 ans de travaux. Il est composé de 200 places pour un montant total de 16 M€ (soit un coût d'environ 80.000€ par place), et réservé aux abonnés.

En dehors des parkings possédés par la Ville de Paris, on compte 229 parkings commerciaux ouverts au public, proposant environ 80.000 places : les parkings des gares, des hôpitaux, des grands magasins, des musées, des grands équipements publics (quai Branly, La Villette, porte de Versailles, etc...), mais aussi un ensemble de parkings privés, possédés soit par des grandes entreprises spécialisées dans les métiers du stationnement (INDIGO, SAEMES, etc...), soit par des petits propriétaires privés.



La voirie

A la fin du XIX^e siècle, avec l'apparition des premiers véhicules à moteur, des dispositions sont prises par les pouvoirs publics pour, dans un premier temps, limiter l'occupation de l'espace public par la voiture (jusqu'à la moitié des années 1950) puis, dans un deuxième temps, l'accepter et tenter de l'organiser. A ce titre, l'année 1954 marque un tournant avec l'autorisation du stationnement nocturne et l'apparition du « ventousage » (véhicules stationnés au même emplacement pendant plusieurs jours, entraînant une baisse de l'offre pour les visiteurs diurnes).



Dès les années 1950, la voirie est envahie de voitures

Historique des principales décisions prises à Paris pour organiser le stationnement sur la chaussée, et instaurer le stationnement payant

1893	Ordonnance portant interdiction absolue de laisser stationner son véhicule sur la voie publique à moins d'absolue nécessité
1910	Ordonnances de police instaurant l'obligation de stationner dans le sens de la circulation des automobiles, interdisant le stationnement à l'angle de deux rues
1925	Ordonnance concernant le stationnement unilatéral diurne, alternant jour pair et impair
1929	Ordonnance réglementant le stationnement: interdit entre 10 et 20h dans certaines voies de la zone de centrale de Paris, aux abords des grands boulevards; limité à 30 minutes par ailleurs; proposition de réglementation des livraisons dans le « quadrilatère des embouteillages »
1939	Ordonnance réglementant le stationnement sur les Champs Élysées
1954	Autorisation de laisser la voiture stationner la nuit
1955	Mise en place de la fourrière pour lutter contre le stationnement gênant
1957	Instauration d'une zone bleue limitant la durée du stationnement
1960	Premier parking concédé en élévation place du marché Saint Honoré
1963	Délibération pour la création de 100 000 places en souterrain
1968	Apparition du sabot de Denver, servant à immobiliser les véhicules en infraction
1968	Création d'un service stationnement à la Direction de la Voirie et des Déplacements
1970	Référendum organisé par l'Auto-Journal sur le stationnement payant, 82% d'avis opposés ; installation des premiers piquets contre le stationnement sauvage sur le trottoir de l'avenue de Saxe
1971	Instauration du stationnement payant dans la zone centre (3 000 places), les débats en conseil de Paris sur la mise en place du stationnement payant ayant tous aboutis à un refus en 1954, 1963, 1969 et 1970.

La mise en place du stationnement payant s'est imposée pour réguler l'usage de la voirie, assurer une bonne rotation des véhicules en stationnement et un meilleur partage de l'espace public.

En parallèle, il est devenu nécessaire de protéger les espaces piétons, en particulier les trottoirs, et de procéder à l'enlèvement des véhicules dont le stationnement présente un danger ou empêche le bon fonctionnement de la voirie.

Aujourd'hui, 400 000 potelets équipent l'espace public et 1 000 à 2 000 enlèvements sont réalisés chaque jour.



Rue Poncelet - Rue avec des potelets protégeant le trottoir.

B. Aujourd'hui, quelle offre de stationnement dans Paris ?

Le nombre total de places de stationnement pour les voitures dans Paris est évalué à un peu plus de 800 000 places. La très grande majorité, 65 %, est située sous les immeubles de logements ou de bureaux. Le reste des places se répartit entre les rues pour 17 % et les parkings publics pour 18 %. Le stationnement sur voirie mis bout à bout totalise 720km linéaires, soit l'équivalent de la distance de Paris à Montpellier.



L'étude « Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public » publiée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme en mai 2019 nous éclaire sur l'usage d'un potentiel aujourd'hui insuffisamment exploité, le sous-sol, en montrant qu'à l'échelle de Paris l'ensemble des véhicules possédés par les résidents pourraient être stationnés dans les parkings souterrains. La place ainsi libérée en surface pourrait être utilisée pour développer de nouveaux usages dans l'espace public, améliorer le confort des piétons, sécuriser les déplacements à vélo et végétaliser une ville aujourd'hui très minérale, mais également mieux organiser le stationnement de ceux qui n'ont d'autre choix que de se déplacer en voiture, comme les personnes à mobilité réduite, les livreurs, les artisans, les visiteurs.

Quelle est l'offre en voirie aujourd'hui ?

Au dernier relevé^{vii}, la voirie compte 144 000 emplacements de stationnement pour voiture sur voirie. Sur une période de 15 ans environ 20 000 emplacements ont été supprimés au profit d'une grande variété d'autres usages : stationnement motos (+32 000), vélos (+50 000), Vélib', véhicules en libre service, bornes de recharge électrique, mais aussi suppressions de places dans le cadre de la prévention des attentats, de mise aux normes pompiers de rue étroites, d'élargissement de trottoirs, de construction de pistes cyclables...

Chaque jour environ 100 000 tickets de stationnements sont achetés, dont 80 000 par des visiteurs (durée moyenne achetée 95 min), et 20 000 par des résidents (durée moyenne achetée 4.5 jours). Les résidents, les véhicules partagés, les artisans, les commerçants et les professions médicales bénéficient de tarifs adaptés pour stationner en voirie ; les titulaires d'une carte de stationnement délivrée par les maisons départementales du handicap, véhicules électriques stationnent gratuitement, ainsi que toutes les motos et scooters.

Si l'on fait une photographie à un instant T de l'occupation des places en journée, les véhicules des résidents (majoritairement immobiles plusieurs jours) occupent 35 % des places (50 000), les visiteurs payant 15 000 places, les différents professionnels (artisans, professions médicales) environ 10 000 places ; les occupants sans droit (pas de tickets, pas de carte PMR) occupent 25 000 places, les PMR 15 000 places ; enfin, environ 15 000 places sont libres (soit 11% ; à dire d'expert, il est nécessaire d'avoir 20% de places vides pour que l'on puisse trouver immédiatement une place pour stationner), et 13 000 places sont indisponibles (chantiers, tournages, etc...).

En termes de contrôle, 10 000 FPS (forfait post stationnement) sont apposés chaque jour pour non-paiement du stationnement.

II. LES ETATS GÉNÉRAUX DU STATIONNEMENT

A. Pourquoi organiser des États Généraux du Stationnement : Quel futur pour nos rues ?

L'utilisation de la bande de stationnement, l'espace dédié majoritairement au stationnement le long des trottoirs, a évolué entre 2005 et début 2020 ; la diminution de l'offre stationnement pour les véhicules légers est directement liée à l'apparition et à l'essor de mobilités alternatives à la voiture : la création de stationnement pour les vélos et motos, la mise en sécurité de l'espace public (Zones limitées à 30 km/h, élargissement et accessibilité de trottoirs,...). La réduction du nombre places dédiées aux voitures personnelles/privées dans Paris a permis ainsi d'augmenter considérablement la place aux mobilités partagées, aux vélos, au stationnement des motos et scooters.

La mise en sécurité des lieux sensibles dans le cadre de Vigipirate (lieux de cultes, écoles, crèches ...) a également nécessité de neutraliser un certain nombre de places de stationnement.

La sortie du confinement, au mois de mai 2020, s'est accompagnée d'un ensemble de mesures ayant eu un impact supplémentaire sur l'aménagement de l'espace public, favorisant la mobilité à vélo, la relance de l'activité économique et la distanciation physique.

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

Certains sont déjà en cours, tels que la pérennisation des aménagements temporaires COVID, la poursuite du plan vélo et du programme de mise en place des zones 30, des rues aux écoles^{viii}, un programme ambitieux de plantation de 170 000 arbres, etc.

Ces projets ne sont pas sans impact sur l'offre de stationnement en voirie. L'espace public dans une ville aussi dense que Paris est rare (Paris est la 6^e ville la plus dense du monde), et si nous voulons nous réapproprié l'espace public pour des rues plus agréables à vivre, il nous faut rééquilibrer la place de la voiture au profit d'autres usages. Dans cette optique, 60 000 places de stationnement en surface pourraient être supprimées dans Paris durant la mandature.

Un espace public mieux partagé

L'espace public alloué à un usage privatif comme le stationnement d'un véhicule individuel, se réduit ainsi au profit d'usages à vocation davantage collective. À titre d'illustration, une place de stationnement occupée par une voiture immobile toute la journée profite à un seul usager, là où une aire de livraison verra une dizaine d'usagers par jour, une station Vélib' une vingtaine d'usagers par jour, une terrasse de café certainement plus d'une centaine...

Les États Généraux du Stationnement, grande consultation organisée entre octobre 2020 et février 2021, ont été l'occasion d'écouter Parisiens, Franciliens, acteurs économiques et associations sur l'évolution de la bande de stationnement et l'organisation du stationnement dans Paris.

B. Déroulement des États Généraux du Stationnement

La consultation s'est organisée autour de trois piliers :

► **Une consultation en ligne, ouverte à tous, sur la plateforme [idee.paris.fr](https://www.paris.fr/idee)**

Consultation ouverte du 20 octobre au 20 décembre, dont le lancement a été largement relayé dans la presse et sur les réseaux sociaux. La plateforme proposait deux façons de contribuer, soit en répondant à un ensemble de questions sur le stationnement et l'éventuelle substitution de places par d'autres usages, soit en apportant une contribution libre, soumise au vote des internautes. Avec presque 16 500 participants, c'est la consultation en ligne sur la plateforme [idee.paris](https://www.paris.fr/idee) ayant rassemblé le plus de contributions à ce jour.

► **Des ateliers thématiques**

Ouverts aux associations et professionnels, ces ateliers se sont tenus de novembre à février et ont laissé la part belle à l'échange de points de vue et à la confrontation d'idées afin de proposer collectivement des recommandations à la Ville de Paris pour l'organisation du stationnement. Les acteurs associés ont également eu la possibilité de remettre à la Ville des recommandations écrites individuelles à l'issue des ateliers

► **Une conférence citoyenne**

23 citoyens, dont 1/3 non parisiens, ont participé à une conférence citoyenne les week-ends des 8-9 et 15-16 janvier 2021. Ils ont remis à son issue un ensemble de recommandations à la Ville de Paris en réponse à la question : dans la perspective d'une diminution des places de stationnement dans les rues de Paris, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ?

C. Les principaux résultats de la consultation États Généraux du Stationnement

Chaque phase des EGS fait l'objet d'un rapport, disponible en annexe.

I. La consultation [idee.paris.fr](https://www.paris.fr/idee)



PARIS | IDÉE La démarche ▾ Les consultations ▾ Les actus Les rencontres

10m2 en bas de chez vous

 Ville de Paris

 16 octobre 2020

 Réformer Paris

 16652 contributions  8357 votes  16474 participants

 Partager ▾

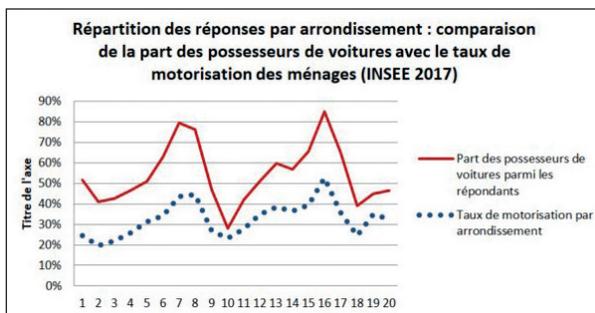
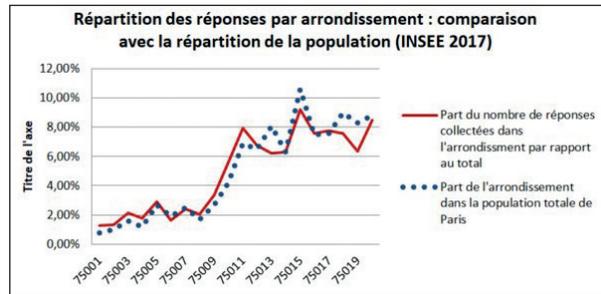
Le recueil des avis s'est organisé de deux façons :

- Un questionnaire dirigé, interrogeant sur ce que chacun envisageait comme occupation de la bande de stationnement : du stationnement (voitures, 2RM, cycles, véhicules partagés, etc.), des services, du lien social... 16 000 personnes ont rempli ce questionnaire
- Un espace pour contributions libres, ayant recueilli 700 contributions et plus de 8 000 votes.

Les réponses au questionnaire dirigé

Qui sont les contributeurs ?

La majorité des contributeurs habite Paris (1,4% non parisiens) ; la répartition des réponses par arrondissement est assez conforme à la répartition de la population parisienne, même si l'on peut noter que 3 arrondissements sont légèrement sous représentés par rapport à leur poids dans la population parisienne (arrondissements 13, 18 et 19).



Les personnes motorisées ayant répondu au questionnaire sont surreprésentées (54% des répondants) par comparaison au taux de motorisation des ménages parisiens (34% suivant les données INSEE 2017).

L'influence de la possession d'un véhicule sur les réponses

Cette surreprésentation de la population motorisée a un net impact sur la tonalité des contributions relatives à la place à consacrer au stationnement en voirie et à l'intérêt pour d'autres occupations, comme on peut le constater dans les réponses à ces questions.

Répondants déclarant posséder une voiture

Du stationnement pour	il en faudrait		
	Davantage	Autant	Moins
voiture	3676	2908	2047
2RM	1924	3526	3161
vélo arceau	3395	2980	2239
vélo box	3497	2022	3017

Répondants déclarant ne pas posséder de voiture

Du stationnement pour	il en faudrait		
	Davantage	Autant	Moins
voiture	441	1283	5551
2RM	1094	2392	3784
vélo arceau	5390	1370	523
vélo box	5400	1034	3017

Les répondants équipés d'une voiture se prononcent à 76% pour le maintien ou l'augmentation de l'offre en stationnement de surface pour véhicules individuels.

Les répondants non motorisés se prononcent à 76% pour la suppression de places de stationnement en surface.

Sur l'ensemble des répondants, 47.8% des personnes souhaitent une diminution du nombre de places de stationnement. En appliquant aux réponses obtenues un redressement tenant compte du taux de motorisation des ménages parisiens (34% des ménages motorisés selon les données INSEE 2017, contre 54% pour les répondants), on peut extrapoler que 58.4% de la population parisienne est en faveur d'une réduction du nombre de places en voirie.

		du stationnement pour voiture, il en faudrait				
		davantage	autant	moins	total	
données questionnaire	motorisés	3676 42,6%	2908 33,7%	2047 23,7%	8631	54,3%
	non motorisés	441 6,1%	1283 17,6%	5551 76,3%	7275	45,7%
	total	4117 25,9%	4191 26,3%	7598 47,8%	15906	
	répondants					
données redressées en appliquant le taux de motorisation des ménages parisiens	motorisés	2303 42,6%	1822 33,7%	1283 23,7%	5408	34,0%
	non motorisés	636 6,1%	1851 17,6%	8010 76,3%	10498	66,0%
	total redressé	2940 18,5%	3673 23,1%	9293 58,4%	15906	

L'influence de la possession d'un véhicule transparait logiquement sur la tonalité des réponses : toutes les questions liées à la possible évolution à la baisse ou à la hausse du nombre de places de stationnement en voirie sont dépendantes du taux de motorisation. Les arrondissements fortement motorisés (7, 8, 15, 16, 17) souhaitent majoritairement davantage ou autant de places pour stationner en voirie, en priorité consacrées à la longue durée. La tendance est exactement inverse dans les arrondissements les moins motorisés (9, 10, 11, 12, 18, 19, 20).

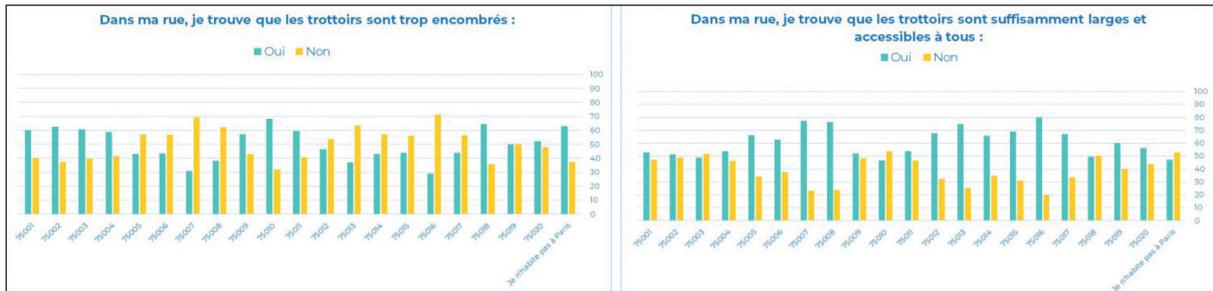
Les principaux enseignements au-delà du stationnement pour voitures individuelles

La demande en stationnement vélo est importante, avec 55% des répondants qui réclament davantage de stationnement vélo, arceaux ou stationnement sécurisé. Il y a peu de demandes pour du stationnement pour motos ou scooters (c'est dans le 10^e arrondissement que l'on souhaite le plus voir disparaître les emplacements motos, pour 68% des répondants, tandis que le 16^e est le plus favorable à la hausse du nombre de places avec 49.4% des réponses en faveur d'une augmentation).

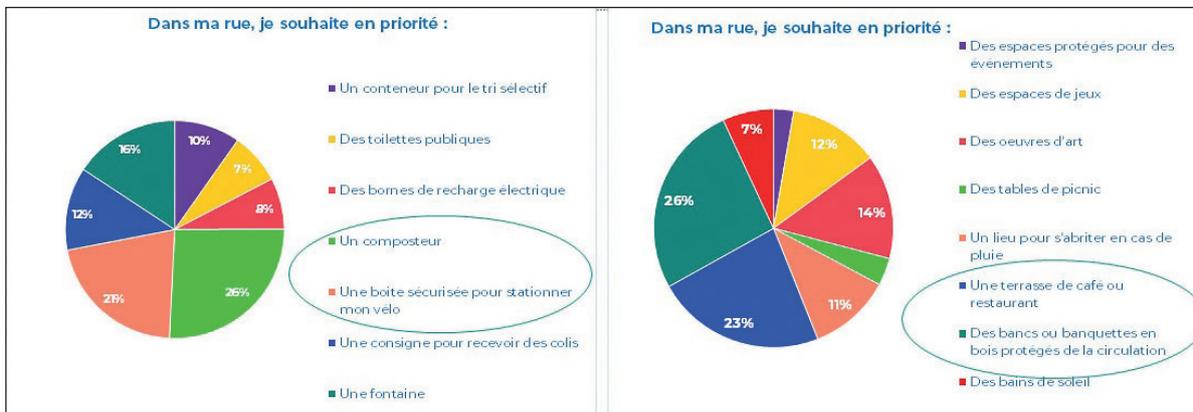
La demande pour une augmentation de la végétalisation est forte, avec les 2/3 des répondants qui souhaitent davantage d'arbres et de plantes dans l'espace public.

	En %		
	Davantage	Autant	Moins
Arbres	64,1	32,49	3,4
Plantes	67,83	24,79	7,38
Potagers urbains	49,45	23,06	27,49
Végétaux comestibles	45,43	23,67	30,9
Mangeoires à oiseaux	54,69	20,73	24,58
Ombre	38,06	47,51	14,43
Hôtel à insectes	46,33	26,68	26,99

Les réponses aux questions demandant de qualifier le confort des trottoirs, en précisant si on les considère trop encombré ou non, ou assez large, varient énormément suivant les arrondissements. Ainsi, dans le 16^e arrondissement, 71% des répondants trouvent que les trottoirs ne sont pas encombrés, 80% qu'ils sont suffisamment larges et accessibles. Les proportions sont identiques dans le 7^e. À l'inverse, les répondants trouvent majoritairement les trottoirs trop encombrés dans de nombreux arrondissements (1, 2, 3, 4, 10, 11, 18).



Enfin, aux questions demandant de classer par ordre de préférence ce qui manque dans l'espace public, les Parisiens réclament en priorité des composteurs et espaces sécurisés pour le stationnement des vélos, ainsi que des espaces pour s'asseoir (bancs, terrasses).

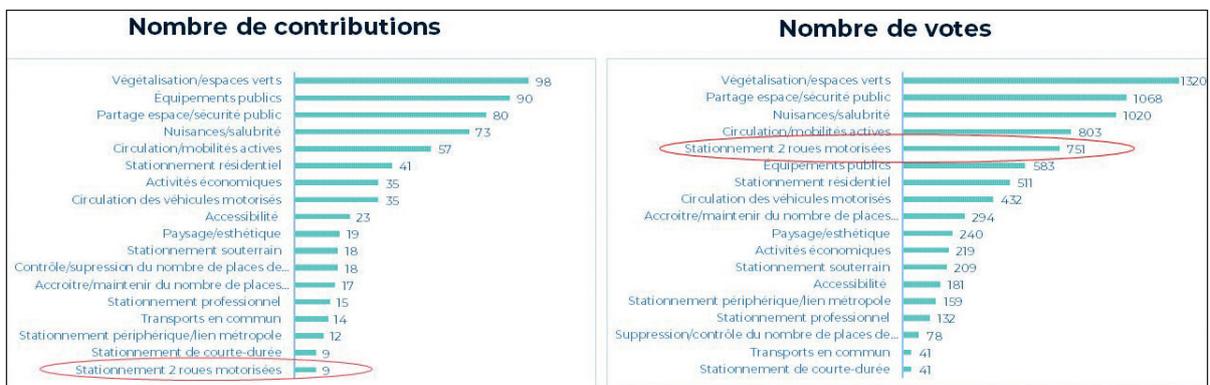


Les contributions libres

Les 700 contributions libres ont fait l'objet de 8317 votes.

Les contributions libres peuvent être classées suivant trois grandes catégories : le cadre de vie, la mobilité et le stationnement, et mélangent commentaires et recommandations.

45% contributions concernant le cadre de vie (et 41% des votes), 31% concernant la mobilité (et 30% des votes) et 19% le stationnement (et 21% des votes).



On observe une relative homogénéité dans le classement des contributions par nombre de propositions et nombre de votes, à l'exception des questions autour du stationnement des 2RM, qui malgré un faible volume de contributions suscite beaucoup de votes. La contribution ayant recueilli le plus de votes est celle proposant un parvis devant chaque école.

En rassemblant les contributions autour des trois grandes catégories, on peut synthétiser et prioriser les demandes exprimées de la façon suivante :

En matière de cadre de vie à Paris...

Les Parisien.ne.s aspirent en priorité à :

1. Déminéraliser largement l'espace public parisien et le végétaliser de façon cohérente, continue et équitable à l'échelle de Paris, en privilégiant la pleine terre et en veillant à l'entretien.
2. Encadrer et réduire l'ensemble des nuisances via un contrôle plus strict par les pouvoirs publics assorti de dispositifs et d'équipements dédiés à la régulation et à l'hygiène.
3. Équiper les rues libérées des places de stationnement d'aménagements pour vélos en priorité mais également d'espaces de convivialité, de confort et de services aux habitants.

En matière de mobilité à Paris,

Les Parisien.ne.s aspirent en priorité à :

1. Sécuriser et élargir les trottoirs, les cheminements et les zones dédiées aux piétons.
2. Repenser le réseau de pistes cyclables dans une optique plus cohérente, pragmatique et sécuritaire.
3. Faire respecter le code de la route et de la rue à l'ensemble des usager.ère.s de l'espace public parisien.

En matière de stationnement à Paris,

Les Parisien.ne.s aspirent en priorité à :

1. Réguler et contrôler le stationnement des deux-roues motorisés en surface, comprenant la fin de la gratuité pour ceux-ci.
2. Assurer une meilleure cohérence tarifaire entre la surface et le sous-sol dans le sens d'un allègement des tarifs de ce dernier pour y inciter le stationnement résident et/ou de longue-durée.
3. Sanctuariser la surface pour le stationnement professionnel et capitaliser sur la suppression des autres places pour le développement d'innovations en matière de logistique urbaine.
4. Fluidifier l'accès à Paris depuis l'extérieur et les déplacements en son sein par l'instauration d'un système triple : péage urbain, parkings publics vastes et accessibles et hubs intermodaux aux portes de la capitale.

II. Les ateliers thématiques

Qui sont les contributeurs ?

Cinq thématiques ont été approfondies dans le cadre d'ateliers participatifs, ouverts aux acteurs du secteur :

- ▶ L'accessibilité : thème transversal à toute la démarche des Etats Généraux du Stationnement, dont les conclusions ont alimenté tous les autres ateliers, afin que les personnes en situation de handicap ou ayant des difficultés à se déplacer, de façon permanente ou temporaire, soient au centre des réflexions de réaménagement de l'espace public. 25 personnes, représentant associations et experts, ont contribué.
- ▶ Logistique urbaine et stationnement des commerçants : deux sessions réunissant au total 80 personnes représentant commerçants, artisans, livreurs, pour faire un ensemble de recommandations pour améliorer l'usage de la voirie pour des activités indispensables à la vie économique parisienne.
- ▶ Le stationnement hors voirie, afin d'envisager les pistes pour mieux utiliser le potentiel de stationnement du sous-sol parisien, cinq fois supérieur à celui de la voirie, avec une trentaine d'acteurs des métiers du stationnement.
- ▶ Les mobilités partagées, une cinquantaine de participants acteurs des différents modes de déplacement partagés, avec ou sans chauffeur, de la trottinette à la camionnette, pour faire des propositions pour encourager à un meilleur usage des modes partagés, moins consommateurs d'espace en voirie (en moyenne une voiture partagée en remplace 8 individuelles).
- ▶ La végétalisation de l'espace public, qui a abordé la question de la méthode de végétalisation pérenne des espaces de stationnement, depuis les techniques de plantation, choix des essences, à la question de l'entretien, avec une trentaine de participants, paysagistes, animateurs, techniciens de la Ville.

Une trentaine de participants ont complété leur participation en atelier par des propositions écrites.

Quels sont les principaux enseignements ?

AXE 1 : 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, véhicule 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.

AXE 2 : Rendre les mobilités douces et partagées plus accessibles

Pour inciter à la dépossession de la voiture 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 personnel, 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. 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).

AXE 3 : 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 souterrains, 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 cyclables 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.

AXE 4 : 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.euses, 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.

AXE 5 : Mettre en œuvre un véritable « code de la rue » parisien

La densité urbaine et la cohabitation des usages intenses au sein de l'espace public parisien créent un climat anxieux 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.

AXE 6 : 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, mais sa mise en œuvre est 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.e.s dans une dynamique collective d'entretien et de long terme constituent les conditions sine qua non de la pérennité et de la viabilité de ces nouveaux espaces végétalisés.

III. La conférence citoyenne

Qui sont les contributeurs ?

La conférence citoyenne a réuni 23 citoyens, habitant Paris et l'Île de France, représentant la diversité de la population parisienne en termes de sexe, âge, profession, opinion politique, lieu d'habitation, avec des habitudes de déplacement très diverses (transports collectifs, véhicules individuels à 2 ou 4 roues, motorisé ou non, marche à pied).

Le panel citoyen a été amené à se prononcer sur la question suivante : Dans la perspective d'une diminution des places de stationnement dans les rues de Paris, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ?

Quelles sont les principales recommandations ?

Le panel citoyen a émis un certain nombre de recommandations :

► Concernant l'évolution de l'offre en surface

Sélectionner le lieu de suppression des places de stationnement en fonction des besoins des usagers et des infrastructures existantes (école, espace vert, parking souterrain, etc.) et privilégier les suppressions de places en surface à proximité des parkings souterrains.

► Le stationnement hors voirie

Rendre plus attractive l'offre en sous-sol, en :

- Proposant des tarifs préférentiels pour les résidents dans les parkings privés et commerciaux,
- Multipliant les parkings relais gratuits aux portes de la capitale, et rendre plus attractifs (en termes tarifaires) les parkings périodiques,
- Facilitant la localisation de l'offre hors voirie à l'aide d'une application dédiée,
- Rendant les parkings moins anxiogènes, et en communiquant sur les rénovations pour inciter à les utiliser.

Inciter les résidents stationnant en surface à utiliser les parkings souterrains en réduisant la différence de tarif entre surface et sous sol :

- En augmentant le tarif en voirie pour une partie du panel. Les tarifs doivent être modulés en fonction du coefficient familial, et poursuivre l'objectif de ne pas léser les classes moyennes,
- En incitant à un usage mutualisé des places de parkings, via une application mobile dédiée,
- En renégociant les tarifs des parkings concédés à moyen terme.

Inciter les propriétaires d'un emplacement privé à le louer moyennant un allègement de la taxe foncière, et revoir les critères du PLU n'imposant pas la construction de places de parking dans les logements.

Rendre payant le stationnement des deux-roues motorisés pour libérer l'espace public.

Proposer des espaces sécurisés pour le stationnement des vélos.

- ▶ **Une application mobile pour le stationnement** : créer une application unique, je stationne dans Paris, permettant de localiser l'offre en stationnement en surface comme en sous-sol, par type de véhicule et par type d'usage.
- ▶ **Les modes de déplacement alternatifs**

La question de la bonne cohabitation des modes de déplacement est soulevée. Certaines conditions doivent être remplies pour assurer le bon développement du vélo :

- ▶ Former les usagers aux bases du code de la route,
- ▶ Inciter les propriétaires à aménager des espaces pour les vélos dans les immeubles,
- ▶ Augmenter la verbalisation des infractions des cyclistes.

Les places pour Personnes à mobilité réduite doivent être maintenues, et mises aux normes. La lutte contre la fraude aux fausses cartes doit être amplifiée. Des places « confort », à destination des familles appareillées (poussettes) et personnes en situation de handicap temporaire doivent être aménagées.

Les transports en commun doivent être améliorés sur les questions de sécurité et d'amplitude horaire.

En conclusion, la place libérée par le stationnement doit être mise à profit des piétons, pour leur permettre de se réappropriier la rue.

III. UNE PROPOSITION DE SYNTHÈSE

De l'ensemble des nombreuses contributions parvenues dans le cadre des États Généraux du Stationnement, il ressort un ensemble de remarques et recommandations que l'on peut organiser de la façon suivante :

1. Mettre à profit la suppression des places de stationnement pour remettre le piéton au centre de l'espace public et favoriser la végétalisation. Renforcer la lutte contre les incivilités, réduire les conflits entre les usagers, notamment entre cyclistes et piétons.

L'espace public parisien est ressenti comme difficile, anxiogène, pour les personnes les plus fragiles (personnes en situation de handicap, séniors, enfants) mais aussi pour les piétons en règle générale. L'espace gagné sur le stationnement de surface doit permettre :

- ▶ D'augmenter le confort des piétons, sécuriser et élargir les trottoirs, séparer les espaces pour vélos et piétons, ajouter des bancs et des terrasses pour se reposer.
- ▶ De végétaliser une ville par endroit trop minérale, en privilégiant les espaces de pleine terre et en veillant à leur entretien.
- ▶ De donner de la cohérence au réseau cyclable, en supprimant les coupures et en harmonisant les aménagements pour le rendre plus visible.

Il est également demandé d'augmenter la lutte contre les nuisances (propreté, bruit de la circulation, incivilités) par un renforcement des contrôles, mais également la mise en place d'un code de la rue.

2. Prioriser les usages pour une meilleure organisation du stationnement en voirie :

L'accès au stationnement en surface doit être privilégié pour les usagers ne pouvant stationner ou s'arrêter ailleurs, pour des raisons d'accessibilité (handicap, manipulation de marchandises) ou de forte rotation sur les emplacements (livreurs). Les modes partagés, peu consommateurs d'espaces, doivent être maintenus en voirie pour davantage de visibilité. Ces intentions se traduisent :

- ▶ Pour les riverains : réduire l'écart entre la tarification de la voirie et celle du sous-sol afin de libérer la surface des véhicules ventouses. Les outils pour atteindre cet objectif sont nombreux : augmentation du tarif résident en surface en tenant compte des ressources des ménages, offrir des tarifs négociés pour les résidents en sous-sol, encourager les propriétaires à louer leur emplacement par incitation fiscale...
- ▶ Pour les personnes à mobilité réduite : au minimum maintenir l'offre actuelle, mais la mettre aux normes d'accessibilité et lutter contre la fraude aux fausses cartes.
- ▶ Pour les acteurs économiques : revoir l'offre en aires de livraison (maillage, dimensions), faire évoluer leur fonctionnement (hubs logistiques, réservation d'emplacement, information disponibilité en temps réel...) et créer des espaces en voirie réservés aux professionnels. Encourager les livraisons de nuit et la cyclo-logistique, et revoir le cadre régissant le stationnement des professionnels.
- ▶ Augmenter l'usage des véhicules partagés, en les rendant plus visible, en accompagnant leur développement par des incitations tarifaires, mais également en les rendant plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- ▶ Augmenter l'offre en stationnement vélo sécurisé.
- ▶ Rendre payant le stationnement des 2RM pour mieux réguler l'utilisation de l'espace public et supprimer les véhicules ventouses.

3. Des outils pour faciliter le stationnement et augmenter l'offre hors voirie

Mettre en place des outils numériques permettant de faciliter le stationnement, comme par exemple :

- ▶ En voirie, permettant aux personnes à mobilité réduite, aux utilisateurs de modes partagés et aux livreurs de connaître en temps réel l'offre et la disponibilité des places.
- ▶ Pour l'ensemble du stationnement souterrain (public ou privé), de connaître l'offre pour du stationnement courte durée ou longue durée, les tarifs, la disponibilité et pouvoir mutualiser les emplacements.

Mettre en place des aides pour développer le stationnement dans le parc privé, comme le vélo dans les copropriétés, ou encourager les particuliers à louer leur parking par une réduction de la taxe d'habitation. Accompagner le développement de l'équipement en bornes de recharge électrique dans les parkings publics et privés.

Diagnostiquer localement l'offre en stationnement pour bien articuler suppression des places en surface avec les besoins et capacités hors voirie.

Rendre le stationnement en parking moins anxiogène, communiquer davantage sur les rénovations de parkings.

Liste des études et données utilisées dans la synthèse

- ⁱ http://www.omnil.fr/IMG/pdf/presentation_egt_v_publique_vf.pdf
- ⁱⁱ http://www.omnil.fr/IMG/pdf/resultats_mobilite_covid_sept-octobre_2020-internet.pdf
- ⁱⁱⁱ https://www.pavillon-arsenal.com/data/boutique_02071/fiche/9751/immeuble_pour_automobiles_-_editions_pavillon_de_larsenal_cdabb.pdf
- ^{iv} <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-stationnement-usages-espace-public>
- ^v Contrat de concession: construction confiée à une entreprise, qui en assume de coût et les risques en échange d'un droit d'exploitation
- ^{vi} Amodiation : commercialisation d'une place pour une durée de 10 à 99 ans
- ^{vii} <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/stationnement-sur-voie-publique-emprises/information/?disjunctive.regpri&disjunctive.regpar&disjunctive.typsta&disjunctive.arrond&disjunctive.zonerres&disjunctive.tar&disjunctive.locsta&disjunctive.parity&disjunctive.signhor&disjunctive.signvert&disjunctive.confsign&disjunctive.typemob>
- ^{viii} <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>



SYNTHÈSE DES **ÉTAT SGÉNÉRAUX**
DU **STATIONNEMENT**

OCTOBRE 2020 / FÉVRIER 2021