



États Généraux du Stationnement

Bilan de la conférence citoyenne

Janvier 2021

Dans la perspective d'une diminution des places de stationnement dans les
rues de Paris, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ?

Préambule

Le texte qui suit a été rédigé par 23 citoyens, à l'issue de 2 week-end consacrés au stationnement dans Paris.

Les participants ont découvert le premier jour la question à laquelle ils seront amenés à apporter un avis à l'issue de la conférence.

▪ INTRODUCTION	3
▪ NOS RÉACTIONS À LA DÉCOUVERTE DE LA PROBLÉMATIQUE	3
▪ NOS CONSTATS.....	4
▪ NOS RECOMMANDATIONS.....	5

▪ Introduction

Dans la perspective d'une diminution des places de stationnement dans les rues de Paris, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ?

Nous sommes un groupe de 23 citoyens habitant Paris et les communes d'Ile-de-France. Nous représentons la diversité de la population francilienne en termes de sexe, d'âge, de profession, d'opinion politique et de localisation.

Nous nous déplaçons avec les différents moyens de transports classiques (transports collectifs, véhicules individuels à deux ou quatre roues, motorisés ou non, et marche à pied). Certains ont besoin d'un véhicule pour l'exercice de leur activité professionnelle.

Nous avons été sollicités par la Mairie de Paris pour participer à cette conférence citoyenne afin d'exprimer notre avis et nos recommandations.

La question posée pour cette conférence était: « dans la perspective de la diminution du nombre de places de stationnement dans les rues de Paris, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ? »

▪ Nos réactions à la découverte de la problématique

Nos réactions mêlaient la surprise, l'étonnement, la stupéfaction, l'incompréhension et l'agacement, que nous soyons propriétaires ou pas d'une voiture et que nous habitons Paris ou non.

Le panel s'est étonné d'être mis devant le fait accompli de cette perspective de diminution des places de stationnement, tout en constatant que cette réduction était actée et non discutable. Cela étant, certains d'entre nous étaient au courant des décisions annoncées par Anne Hidalgo à cet égard.

Deux participants ont toutefois immédiatement vu les aspects positifs d'une telle décision en termes de qualité de vie (pollution sonore, sécurité, qualité de l'air).

A l'annonce du chiffre de 60 000 suppressions de places (soit 50%), notre agacement est devenu encore plus vif, et s'est transformé pour certains en colère.

Le panel a insisté sur le fait que la thématique du stationnement à Paris ne concernait pas uniquement les Parisiens, mais également les Franciliens et les visiteurs qui se rendent dans la capitale.

▪ Nos constats

Les différents intervenants qui se sont succédé pendant ces deux week-ends nous ont permis de nous rendre compte des faits suivants :

- Le grand nombre de places disponibles en parking souterrain concédé, parking privé, parking de supermarché, ainsi que la baisse de fréquentation des utilisateurs horaires en parking souterrain
- La faible proportion de Parisiens ayant une voiture, et surtout le nombre de voitures qui ne cesse de diminuer à Paris
- La répartition du stationnement en voirie avec la très forte proportion de places résidentielles (voitures ventouses)
- Le coût du stationnement résidentiel (que certains jugent faible ou en tout cas peu dissuasif) au regard de ce qui se fait dans d'autres capitales
- Les conséquences sanitaires de la bétonisation de la voie publique : les îlots de chaleur
- L'absence de gestion des emplacements libres en temps réel sur les places PMR et livraison
- La mauvaise configuration de beaucoup de places PMR actuelles, et l'accessibilité déficiente du réseau de transport public souterrain
- La découverte de la surface libérée par la suppression des 60 000 places, correspondant à trois fois le Parc des Buttes Chaumont
- La découverte des différents aménagements possibles de l'espace public libéré par le stationnement (espace de rencontre, espace de travail, aire de jeux, terrasse pour les restaurateurs, etc.)
- La découverte que les nouveaux logements ne sont plus soumis à la construction de parking en sous-sol
- La mise en avant de tout un ensemble de modes de déplacements qui n'étaient pas pour tous présents à l'esprit : vélo cargo, autopartage, les notions de free floating, et partage en boucle. La rentabilité de l'autopartage pour les petits rouleurs a pu être démontrée.

Le panel a également constaté qu'un temps assez conséquent avait été consacré à l'utilisation du vélo en ville et à son potentiel développement. L'enthousiasme des intervenants à cet égard n'a pas été partagé par l'ensemble du panel qui considère que :

- Paris n'est pas Amsterdam et les Parisiens ne sont pas des Néerlandais (niveau de civisme, cohabitation des différents usagers de la route, topographie parisienne, équipements dédiés manquants notamment pour le stationnement sécurisé...)

- Paris n'est pas prête à accueillir un volume trop important de vélos (dangereux et anxiogène)
- Nombre de cyclistes ne connaissent pas le code de la route
- Les espaces cyclables ne sont pas respectés par les piétons et autres véhicules
- Le vélo est inadapté à des déplacements familiaux
- Pour certains, les types de stationnements actuels des vélos enlaidissent la ville.

Malgré toutes ces réserves, deux membres du panel constatent toutefois que les aménagements récents leur permettent de circuler plus fluidement dans Paris et de rouler davantage.

Au final, nous étions plutôt opposés à la perspective de la suppression des places de stationnement au commencement de la conférence. Cependant, à l'issue des différentes interventions et surtout celle de Sonia Lavadinho, notre opinion a globalement évolué vers une meilleure acceptation de la mesure, car nous avons pu nous rendre compte des multiples possibilités d'aménagement de l'espace libéré.

▪ **Nos recommandations**

1. **La localisation des places de stationnement**

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

2. **Les parkings souterrains, résidentiels et relais**

- Proposer des solutions de partenariat avec les propriétaires de parkings privés / commerciaux pour favoriser le stationnement résidentiel en proposant des tarifs préférentiels aux résidents
- Inciter les actuels utilisateurs de parkings résidentiels en surface à utiliser les parkings souterrains. Pour ce faire et dans l'objectif de réduire au maximum le différentiel entre le prix de surface et le prix souterrain, nous proposons de :

- Augmenter le prix du tarif résidentiel en surface pour décourager le stationnement sur la voirie, proposition émanant d'une minorité du panel seulement
 - Inciter à mutualiser l'usage du parking entre les utilisateurs selon les besoins et fréquences d'utilisation grâce à une application de gestion des places
 - Proposer des tarifs modulés en fonction du quotient familial, à la condition expresse de ne pas léser les classes moyennes grâce à une granulation fine du barème (certains membres du panel restent fort sceptiques à l'égard de l'équité de cette mesure)
 - Idéalement à moyen-terme, renégocier les tarifs de concession
 - Le panel pense qu'il n'est pas faisable de faire financer ce différentiel par une contribution de l'employeur.
-
- Multiplier les parkings relais gratuits aux portes principales de Paris
 - Faciliter leur gestion par des applications de géolocalisation
-
- Rendre plus attractifs en termes tarifaires, de grands parkings actuellement utilisés de façon périodique et ponctuelle, comme le parking Porte de Versailles
-
- Multiplier les points de charge dans les parkings souterrains pour inciter les possesseurs de véhicule électrique à stationner en sous-sol
 - Rendre les parkings souterrains moins anxiogènes, plus éclairés, plus sécurisés, sur le modèle de ce qui a été amorcé dans le parking Lobau
 - Communiquer sur la rénovation des parkings souterrains pour inciter leur usage
 - Rendre payant le stationnement des deux roues motorisées en voirie pour les inciter à libérer l'espace public
 - Proposer des espaces sécurisés pour le stationnement de tous les vélos

3. Les modes de déplacements alternatifs

- Favoriser le déploiement du vélo à Paris aux conditions suivantes :
 - Former les utilisateurs et futurs utilisateurs aux basiques du code de la route
 - Inciter les propriétaires et co-propriétaires à aménager des espaces pour les vélos dans les immeubles et faire connaître les dispositions actuelles

- Une grande majorité du panel suggère également d'augmenter la verbalisation des cyclistes non-respectueux du code de la route
- Au final, les participants suggèrent de travailler à une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacement plutôt que de privilégier la prépondérance d'un mode de déplacement sur l'autre

4. Les PMR

- Les places PMR en surface ne doivent pas faire partie des 60 000 places supprimées
- Remettre aux normes les places PMR non adaptées actuellement dans l'optique d'un réaménagement urbain global
- Créer un certain nombre de places temporaires « confort » dédiés aux familles appareillées (poussette) et aux personnes handicapées temporaires
- Renforcer la lutte contre la fraude aux cartes PMR et en faire l'une des attributions d'une future police municipale

5. L'application mobile

- Créer une application unique « Je stationne à Paris », permettant de géolocaliser les places disponibles en surface et en sous-sol, selon le type de véhicule (deux roues, quatre roues) et l'usage (livraison, PMR)

6. Les parkings privés

- Inciter les propriétaires de parking privé inoccupé à le louer ou le partager, moyennant un allègement de la taxe foncière
- Rendre à nouveau obligatoire la construction de quelques places de parkings souterrains lors des constructions de nouveaux immeubles à Paris

7. Les transports en commun

- Élargir l'amplitude horaire des transports en commun, notamment la nuit
- Améliorer la sécurité dans les transports en commun

8. L'aménagement de la voirie libérée

Profiter de l'espace libéré pour créer un urbanisme nouveau à Paris avec des :

- Aires de jeux
- Espaces enfants
- Forêts urbaines
- Îlots de fraîcheur
- Pistes cyclables élargies et sécurisées
- Parklets
- Espaces pour travailler
- Espaces verts pour séparer les différentes voies (trottoir, chaussée, piste cyclable)
- Terrasses pour les restaurants et bars
- Espaces de jardins partagés

En somme, redonner aux piétons un « droit de cité » pour leur permettre de se réappropriier la rue.