



Direction de la Voirie et des Déplacements

## **2021 DVD 23** Communication de la Maire : Bilan des États généraux du stationnement.

Mesdames, Messieurs,

Dans Paris, le stationnement a évolué au fil des décennies pour suivre l'évolution de la mobilité, et notamment celle de la place de la voiture, et l'espace public a évolué avec lui.

Dans les années 1950, le nombre de véhicules en circulation a fortement augmenté. Pour y faire face, la Préfecture a autorisé, en 1955, le stationnement nocturne dans la rue. Les trottoirs et les places parisiennes ont alors commencé à être envahis de voitures. Dans les années 1970, une première forme de régulation intervient avec la mise en place du stationnement payant et l'installation des premiers potelets empêchant le stationnement sur le trottoir pour éviter leur invasion par les véhicules motorisés.

Depuis les années 2000, avec la diminution de la circulation automobile dans Paris et en Ile-de-France, la place de la voiture individuelle dans l'espace public n'a cessé d'être réinterrogée.

D'une part, les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle se sont développés, soutenus par une politique de la Ville privilégiant notamment les transports collectifs (15 km de couloirs de bus aménagés lors de la dernière mandature). Le Plan Vélo 2015-2020 a permis le développement d'un réseau cyclable dans tout Paris et la multiplication du stationnement vélo, entraînant une forte hausse de la pratique cyclable : + 33 % de déplacements en vélo entre 2010 et 2018. Le service de véhicules en libre-service Vélib' a été créé en 2007. Le service de véhicules électriques partagés Autolib', qui avait émergé en 2011, a fait place à un réseau de bornes de recharge électriques, à de nouvelles offres d'autopartage avec Mobilib' dont les véhicules sont disponibles en stations sur la voirie, et à des offres de véhicules en *free-floating*. Plus récemment, de nouveaux services de mobilité ont émergé : deux-roues électriques, vélos électriques et trottinettes électriques en *free-floating*... Tous ces services font évoluer notre mobilité. Ils remplacent progressivement l'usage de la voiture individuelle en proposant un panel d'offres alternatives. Le partage de l'espace public entre ces différents modes, et en particulier l'espace qui est réservé aux modes alternatifs à la voiture, doivent donc également suivre cette évolution. Progressivement, un certain nombre de places dédiées aux voitures personnelles sont transformées pour augmenter la place dédiée aux mobilités partagées, aux vélos, au stationnement des motos et scooters et à la végétalisation de l'espace public.

D'autre part, la municipalisation du stationnement prévue par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi Maptam), mise en œuvre à Paris au 1<sup>er</sup> janvier 2018, a permis d'instaurer une politique du stationnement plus efficace et plus durable, en revalorisant l'espace public réservé au stationnement, et en assurant un meilleur contrôle du stationnement en voirie. L'impact positif de cette réforme est aujourd'hui visible, avec en particulier une diminution du phénomène de voitures-ventouses, une augmentation du taux de vide permettant aux usagers de trouver une place plus facilement, et une diminution de la fraude au stationnement.

Cela étant, alors même que la ville de Paris, sixième ville la plus dense au monde, est parmi celles les mieux desservies en transports en commun, la place occupée par la voiture reste encore très importante, estimée à 50 % de l'espace public total tandis que la voiture ne représente plus que 10 % des déplacements quotidiens. Un chiffre illustre tout particulièrement cela : le stationnement sur voirie représente 720 km de linéaire de voirie, soit l'équivalent de la distance de Paris à Montpellier.

Face à ce constat, il nous faut aujourd'hui poursuivre les efforts entamés depuis les années 2000. À cet égard, la crise sanitaire que nous traversons, qui a joué un rôle d'accélérateur sans précédent dans l'évolution des mobilités urbaines, nous y invite de façon pressante.

La crise de la Covid a en effet 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 Paris (440 000 déplacements en vélo et le même nombre en voiture, chaque jour dans Paris, en septembre-octobre 2020). L'espace public a également été aménagé pour faire face à la crise, avec des pistes cyclables supplémentaires, des espaces piétonnisés ou agrandis devant les écoles, dans des zones commerçantes, avec des terrasses de restaurant temporaires sur l'espace public, nous rappelant que l'espace traditionnellement réservé au stationnement des véhicules pourrait être dévolu à bien d'autres usages. La crise de la Covid a rendu plus visible en particulier le besoin d'un rééquilibrage de l'espace public, et le besoin d'un espace aménagé au profit du piéton : à Paris, la marche représente 66 % des déplacements ; c'est le mode de déplacement principal. Le piéton est ainsi progressivement remis au centre de l'espace public.

L'espace public s'adapte aussi depuis quelques années face à la prise de conscience des enjeux environnementaux - pollution, réchauffement climatique, biodiversité... - et au besoin des Parisiens de retrouver un espace plus apaisé, plus sécurisé, moins bruyant et moins pollué : les zones 30, les aires piétonnes et les zones de rencontre se sont ainsi multipliées et, à l'été, c'est la quasi-totalité du territoire parisien qui va passer à 30 km/h. Un programme de 300 rues aux écoles est prévu. La débitumisation et la végétalisation de l'espace public permettent de proposer un espace public plus agréable à vivre, et de lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur. Ainsi, ce sont 170 000 arbres qui devraient être plantés dans cette mandature.

Aujourd'hui l'espace dévolu au stationnement doit continuer à évoluer afin de mieux répondre aux enjeux de mobilité durable et d'occupation de l'espace public. C'est

pourquoi 60 000 places de stationnement en surface vont être supprimées dans Paris durant la mandature.

Lors de la séance du Conseil de Paris de novembre 2019, vous avez par un vœu souhaité mettre en place des États Généraux du Stationnement. Ce vœu appelait à la mise en place d'une large concertation portant sur l'évolution du stationnement dans Paris, tant sur les questions de la place qu'il occupe dans Paris que sur les aspects tarifaires.

Cette communication vise à présenter le bilan de ces États Généraux du Stationnement et les mesures et décisions prises pour répondre aux demandes et besoins exprimés à cette occasion, avec un objectif partagé par tous : rendre l'espace public aux Parisiens.

## **I. Bilan des États Généraux du Stationnement**

Ces États Généraux du stationnement se sont tenus entre octobre 2020 et février 2021. Ils 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.

La consultation s'est organisée autour de trois piliers :

- Une consultation en ligne, ouverte à tous, sur la plateforme [idee.paris.fr](http://idee.paris.fr), qui a rassemblé 16500 contributions ;
- Des ateliers thématiques ouverts aux associations et professionnels ;
- Une conférence citoyenne à l'issue de laquelle les 23 citoyens ont remis 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 ? ».

Les contributions libres reçues dans le cadre de la consultation en ligne ont permis de faire apparaître les préoccupations des Parisiens. Ainsi, 45 % des contributions portaient sur le cadre de vie, 31 % sur la mobilité et 19 % sur le stationnement.

En matière de cadre de vie à Paris, les Parisiens aspirent en priorité à :

- Déminéraliser l'espace public parisien et le végétaliser ;
- Encadrer et réduire les nuisances via un contrôle plus strict ;
- Équiper les rues d'aménagements pour vélos et d'espaces de convivialité, de confort et de services aux habitants.

En matière de mobilité à Paris :

- Sécuriser et élargir les trottoirs et les cheminements piétons ;
- Repenser le réseau de pistes cyclables dans une optique plus cohérente, pragmatique et sécuritaire ;
- Faire respecter le code de la route et de la rue.

Et en matière de stationnement à Paris, les Parisiens aspirent en priorité à :

- Réguler et contrôler le stationnement des deux-roues motorisés ;
- Assurer une meilleure cohérence tarifaire entre surface et sous-sol ;
- Sanctuariser la surface pour le stationnement professionnel et développer des innovations en matière de logistique urbaine ;
- Fluidifier l'accès et les déplacements à Paris par l'instauration d'un système triple : péage urbain, parkings publics vastes et accessibles et hubs intermodaux aux portes de la capitale.

Cinq thématiques ont été approfondies dans le cadre d'ateliers participatifs, ouverts aux acteurs du secteur (professionnels, associations...) :

- L'accessibilité,
- La logistique urbaine et le stationnement des commerçants,
- Le stationnement hors voirie,
- Les mobilités partagées,
- La végétalisation de l'espace public.

Une trentaine de participants a complété sa participation en atelier par des propositions écrites.

Les cinq souhaits ou demandes principales issu(e)s de ces ateliers sont les suivant(e)s :

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

Enfin, la conférence citoyenne a également permis de tirer un certain nombre d'enseignements. Le panel citoyen a émis des 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 ;
- Concernant le stationnement hors voirie : Rendre plus attractive l'offre en sous-sol, et inciter les résidents stationnant en surface à utiliser les parkings souterrains en réduisant la différence de tarif entre surface et sous-sol ;
- Créer une application mobile pour le stationnement ;
- Concernant les modes de déplacement alternatifs : Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacements, ainsi que la qualité de service des transports en

commun (sécurité et amplitude horaire notamment). Favoriser les piétons pour utiliser la place libérée par le stationnement, pour leur permettre de se réappropriier la rue.

En conclusion, il ressort de l'ensemble des nombreuses contributions parvenues dans le cadre des trois étapes des États Généraux du Stationnement un ensemble de remarques et recommandations que l'on peut regrouper en deux thématiques principales :

- **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, moins consommateurs d'espaces et plus écologiques, doivent être maintenus en voirie pour davantage de visibilité.

- **Mettre à profit la suppression des places de stationnement pour remettre le piéton au centre de l'espace public et favoriser la végétalisation :**

L'espace public parisien est ressenti comme difficile, voire anxiogène, pour les personnes les plus fragiles (personnes en situation de handicap, seniors, 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 (avec des trottoirs élargis, des espaces séparés entre piétons et cyclistes pour réduire les conflits...), et de végétaliser une ville par endroit trop minérale. Renforcer la lutte contre les nuisances (propreté, bruit de la circulation, incivilités) est également une demande prioritaire pour les Parisiens.

## **II. Réponses apportées aux États Généraux du Stationnement**

Les demandes exprimées par les usagers de la voirie publique parisienne dans le cadre des États Généraux du Stationnement sont claires. Pour y répondre, la Ville propose un ensemble de mesures, de projets et de réformes qui peuvent se décliner en six groupes d'actions :

- Faciliter le stationnement des professionnels venant travailler à Paris ;
- Accompagner le développement des mobilités dont on a besoin ;
- Libérer l'espace public des véhicules en stationnement non prioritaires ;
- Développer l'offre de stationnement hors voirie pour répondre aux besoins non prioritaires en voirie ;
- Profiter de l'espace libéré pour remettre le piéton au centre de l'espace public ;
- Réduire les incivilités.

### **II.1. Faciliter le stationnement des professionnels**

La Ville de Paris veut continuer à faciliter l'activité des professionnels, très sollicités durant la crise de la Covid, et en particulier les professionnels de santé qui se sont retrouvés en première ligne.

Les artisans et commerçants ont été nombreux à souffrir durant la crise. Certains n'ont pas pu exercer leur activité et font face à la crise économique liée à la Covid. D'autres ont joué un rôle central pour assurer le maintien du fonctionnement de la vie en ville, de notre approvisionnement... La ville les a accompagnés durant la période Covid en mettant en place des mesures de gratuité du stationnement, elle souhaite faciliter la reprise ou la poursuite de leur activité.

C'est pourquoi **la Ville de Paris a décidé de créer, en plus des 9600 places de livraison déjà à Paris, 1000 nouvelles places de livraison**, permettant ainsi d'augmenter l'offre de façon significative pour répondre aux besoins des artisans-commerçants et livreurs dans Paris.

**En complément, 1000 places réservées aux vélo-cargos, donc aux vélos de livraison, seront créées.**

Rappelons que la Ville expérimente depuis ce début d'année 2021 plusieurs technologies permettant d'optimiser l'usage des places de livraison grâce à une visualisation en temps réel de leur disponibilité. Deux systèmes sont testés dans le Marais sur 168 places de livraison. Le premier permet aux livreurs, grâce à une application sur smartphone dans laquelle ils déclarent leur arrivée et leur départ sur les places de livraison, d'être dirigés vers les places disponibles et d'être alertés en cas de dépassement du temps d'occupation. La seconde technologie concerne les places elles-mêmes : 42 aires de livraison sont équipées de capteurs vidéo ou de capteurs au sol afin de transmettre en temps réel l'information sur leur disponibilité. L'information est accessible via tablette ou smartphone pour les agents chargés du contrôle et pour les livreurs.

Par ailleurs, avec les cartes « Pro », les tarifs professionnels du stationnement apportent une solution adaptée à chacun. Ainsi, les entreprises domiciliées à Paris dont l'activité est principalement sédentaire peuvent stationner à tarif préférentiel, 24 heures consécutives, dans les voies mixtes des 4 zones de stationnement résidentiel à proximité de son établissement.

Les professionnels ayant une activité principalement mobile, exerçant dans la capitale et domiciliés à Paris ou dans les départements de petite couronne, peuvent stationner à tarif préférentiel, 7 heures consécutives, sur tous les emplacements payants de surface à Paris.

Les professionnels de santé sont également concernés par ces tarifs préférentiels : ainsi, ceux exerçant une activité libérale à Paris peuvent stationner à tarif préférentiel 24 heures consécutives dans les voies mixtes des 4 zones de stationnement résidentiel à proximité de leur établissement/cabinet. Et les professionnels de santé mobiles, intervenant à domicile dans la capitale, établis à Paris ou dans les départements de la petite couronne, peuvent stationner gratuitement 7 heures consécutives sur tous les emplacements payants de surface à Paris.

Les mêmes droits de stationnement vont être ouverts aux professionnels se déplaçant en deux-roues motorisés : toutes les cartes de stationnement professionnelles seront ainsi

déclinées pour les professionnels mobiles ou sédentaires dont l'activité est concernée par les cartes « Pro » en version scooter ou moto, avec un tarif très avantageux.

Pour aller plus loin et faciliter la vie d'un nombre encore plus important de professionnels, la Ville de Paris décide **d'ouvrir la carte PRO-Mobile, déjà accessible aux entreprises domiciliées à Paris et en petite couronne, aux entreprises de grande couronne**. Ainsi, tous les professionnels mobiles exerçant dans la capitale et domiciliés dans l'ensemble des départements de l'Ile-de-France pourront désormais stationner à tarif préférentiel, 7 heures consécutives, sur tous les emplacements payants de surface à Paris.

## **II.2. Accompagner le développement de la mobilité dont on a besoin**

L'espace de stationnement doit aussi servir à celles et ceux, comme les personnes à mobilité réduite, qui ne peuvent se passer de leur véhicule, ainsi qu'au développement d'autres modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, en complément des modes actifs.

Aussi, **1000 nouvelles places de stationnement seront réservées aux personnes à mobilité réduite, portant leur nombre à 5500.**

De **nouvelles places de stationnement seront également créées pour les véhicules des services d'autopartage en station Mobilib'**. Ces services disposent déjà aujourd'hui de 1500 places en voirie, et **ces places seront portées à 2500, soit plus de 1000 places supplémentaires**. L'augmentation de ce nombre de places de stationnement réservées permettra d'accroître la visibilité et l'accessibilité à ces services, parfois encore méconnus des Parisiens.

**400 places supplémentaires seront réservées aux services de véhicules en autopartage en free-floating**, permettant ainsi de faciliter l'usage de ces services, notamment aux abords de la zone apaisée Paris Centre – Saint Germain, aux portes de Paris et aux abords des gares.

Enfin, **100 nouvelles places vont également être créées pour renforcer les stations des taxis parisiens.**

**Rappelons enfin que le stationnement reste gratuit pour tous les possesseurs d'un véhicule basses émissions**. D'ici la fin de l'année 2021, **2400 bornes de recharge électrique**, reprenant l'ensemble des anciennes bornes Autolib' et des bornes Belib' sous un service unique Belib', seront installées au service des Parisiens.

## **II.3. Libérer l'espace public des véhicules en stationnement non prioritaires**

Libérer l'espace public des véhicules en stationnement non prioritaires, c'est faire évoluer les règles pour éviter le phénomène de véhicules-ventouses, et faire payer à chacun le juste tarif pour prioriser l'usage de l'espace public.

Le premier levier pour ce faire est l'**instauration du stationnement payant pour les scooters et les motos**. Cette mesure, réclamée notamment par les membres de la conférence citoyenne et plébiscitée par les participants à la concertation en ligne, apparaît comme une mesure juste au vu de la rareté et du coût de l'espace, ainsi que de l'espace important occupé par le stationnement des deux-roues motorisés, notamment sur les trottoirs. Le tarif de stationnement pour les scooters et motos sera égal à 50 % de celui s'appliquant aux automobiles, et suivra les mêmes principes que ceux de la tarification automobile avec une tarification résidents, une tarification pour les visiteurs et une tarification spécifique pour les professionnels. Les scooters et motos électriques bénéficieront du stationnement gratuit, comme tous les véhicules motorisés à basses émissions. Pour faciliter davantage le stationnement des deux-roues, 5000 nouvelles places seront créées pour les deux-roues motorisés.

Le deuxième levier est l'**évolution du tarif visiteur**. Pour rendre compte de la rareté et de la valeur de l'espace public à Paris, il est important de revaloriser le tarif du stationnement des visiteurs à Paris. Aujourd'hui, les tarifs du stationnement visiteurs dans Paris sont loin derrière ceux qui peuvent être pratiqués dans un grand nombre de capitales européennes, telles que Madrid, Stockholm, ou Londres. Le tarif ne reflète plus la valeur de l'espace parisien. C'est pourquoi les tarifs sont réévalués, de façon proportionnelle dans le centre de Paris et dans les arrondissements périphériques. Là encore, cette mesure a émergé lors des États Généraux du stationnement, avec l'objectif de rapprocher les tarifs de stationnement en voirie de ceux des parcs en sous-sol. Ainsi, les visiteurs seront incités à stationner en sous-sol pour libérer l'espace public au profit des usagers qui présentent plus de difficultés à descendre en souterrain, comme les professionnels ou livreurs transportant de lourdes charges, ou les personnes en situation de handicap.

A noter que **les tarifs du stationnement pour les résidents ne changeront quant à eux pas**.

En revanche, un **ajustement des règles concernant les cartes de stationnement pour les résidents** est effectué afin d'éviter la sur-occupation de l'espace public par quelques-uns. En effet, jusqu'à présent, chaque Parisien détenteur d'un véhicule pouvait bénéficier d'un nombre de cartes de résident illimité. Si pour une écrasante majorité (près de 94 %), le résident ne possède qu'une carte, 6 % d'entre eux disposent de 2, 3 ou plus, cartes de stationnement résidentiel. Nous souhaitons donc désormais limiter le nombre de cartes de stationnement résidentiel à une carte par personne. Un couple pourra donc toujours disposer de deux cartes si chaque membre du couple possède une voiture. Cette mesure permettra de libérer des places supplémentaires sur la voirie.

Enfin, le stationnement dans les bois était jusqu'à présent gratuit, créant des phénomènes de report sur ces zones pourtant destinées à la promenade et au calme. **Le stationnement sera désormais payant sur la voirie des bois de Vincennes et de Boulogne**, sur la base du tarif visiteur de 4 € de l'heure pratiqué dans les arrondissements parisiens voisins des deux bois. En revanche, le **stationnement reste gratuit le dimanche**, et une tarification spécifique, moins élevée et permettant de rester



stationné pour une durée plus longue, est mise en place le samedi pour permettre à tous de continuer à se rendre dans les bois en voiture le week-end.

#### **II.4. Développer l'offre de stationnement hors voirie pour répondre aux besoins des véhicules en stationnement non prioritaires**

Pour libérer l'espace de stationnement en voirie et le réserver aux besoins prioritaires, l'offre de stationnement hors voirie doit être en capacité de répondre aux besoins des Parisiens.

Rappelons que l'offre de stationnement en voirie représente seulement 17 % de l'offre de stationnement totale à Paris. La grande majorité des 800 000 places de stationnement disponibles est située dans des parcs de stationnement souterrains, dans les immeubles de bureaux ou d'habitations, ou bien dans les parcs concédés par la Ville de Paris.

En dehors des parkings appartenant à la ville, il existe une offre importante de parkings ouverts au public, et notamment aux visiteurs. On peut citer notamment :

- Les parkings des gares,
- Les parkings des hôpitaux,
- Les parkings des grands magasins,
- Les parkings de musées ou de grands équipements publics (quai Branly, la Villette, porte de Versailles, etc.),
- et 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.

Certains de ces parkings ne sont pas accessibles au grand public, mais ils s'ouvrent ces dernières années aux abonnés extérieurs, ou même à des usagers plus ponctuels, par le biais d'applications smartphone facilitant la mise en relation des propriétaires de places de stationnement disponibles et les usagers intéressés, créant ainsi une nouvelle offre commerciale.

Les parkings gérés par la Ville de Paris représentent 125 parcs de stationnement souterrains, pour un total de 64 581 places.

Pour proposer aux résidents une offre alternative au stationnement en voirie, un travail est en cours avec les concessionnaires et les bailleurs sociaux afin de **proposer aux résidents des abonnements dans les parkings souterrains à un tarif proche de la tarification en surface** dans les quartiers les plus concernés par des suppressions de places de stationnement, incitant ainsi les résidents à descendre en sous-sol avec une tarification attractive.

Les parcs de stationnement continuent à **s'équiper en points de recharge pour véhicules électriques**. 415 places sont ainsi équipées de bornes de recharge électrique aujourd'hui dans les parcs concédés par la Ville de Paris qui vont renforcer leur offre en recharge électrique dans les mois et années à venir. D'ici 2022, **le nombre de points de recharge sera porté à 2400 dans l'espace public, et au minimum à 6000 dans les parkings concédés de la ville à échéance 2024**.

Par ailleurs, pour compléter l'offre de surface, l'opérateur en charge du réseau de bornes de recharge Belib' installera également 10 hubs de recharge rapide composés de 8 à 10 bornes d'une puissance de 50 kW dans des parcs souterrains. Enfin, la Ville continue à accompagner l'équipement en bornes de recharge dans les immeubles des particuliers en subventionnant l'installation de bornes de recharge dans les copropriétés, copropriétés privées ou bailleurs sociaux, en prenant en charge 50 % du montant des travaux.

Les parcs de stationnement souterrains à Paris continuent à **proposer des tarifs attractifs** pour les **véhicules basses émissions**, pour les **petits rouleurs**, et pour les deux-roues. Au fur et à mesure des renouvellements de concessions, les places pour les personnes en situation de handicap deviendront gratuites.

Les parcs proposent actuellement 1000 places réservées aux personnes à mobilité réduite, 3000 places pour les deux-roues motorisés, 1500 places pour les vélos, et 158 places dédiées aux véhicules en autopartage. Ce nombre va fortement évoluer dans les prochaines années : l'obligation de créer de nouvelles places réservées au stationnement vélo, aux bornes de recharge électriques, aux véhicules en autopartage, aux deux-roues motorisés est désormais intégrée lors de chaque renouvellement de contrat.

Pour répondre au besoin de stationnement des deux-roues motorisés – et notamment des non-Parisiens, une **nouvelle tarification est proposée aux conducteurs de deux-roues motorisés : le Pass 2RM**. Il s'agit d'un abonnement lié à un parc de référence au choix du conducteur. Cet abonnement ouvre droit au stationnement à un tarif privilégié dans les autres parcs éligibles ouverts au stationnement horaire, selon 2 zones définies à l'identique des zones de stationnement de surface. 100 parcs, et 130 à terme, ont déjà été identifiés pour participer à ce Pass 2RM sur tout Paris, permettant ainsi aux usagers de pouvoir bénéficier d'un stationnement à tarif privilégié en sous-sol dans tout Paris.

Enfin, pour faciliter l'intermodalité entre la voiture et les transports collectifs, notamment pour entrer dans la capitale, Paris a également souhaité **développer une offre de parking-relais aux portes de la capitale**. En complément des parcs-relais développés par Ile-de-France-Mobilité dans des gares RER de communes franciliennes (20 000 places dans 550 parkings dont 58 labélisés parcs-relais), la Ville de Paris a développé une offre spécifique dans 13 parcs situés à côté du boulevard périphérique et à proximité de stations de métro et de bus (Porte d'Italie, Orléans, Saint Cloud, Auteuil, Maillot, Foch, Saint Ouen, Clignancourt, Villette, Pantin, Lilas, Bagnolet, Nation/Picpus, qui représentent une capacité totale de 15 000 places). L'offre proposée est de 2 700 places réservées aux possesseurs d'un pass Navigo, pour un montant de 75€ /mois.

## **II.5. Profiter de l'espace libéré pour remettre le piéton au centre de l'espace public**

Les États généraux du stationnement ont fait apparaître que l'espace public parisien pouvait être ressenti comme difficile voire anxiogène pour les personnes les plus fragiles (personnes en situation de handicap, seniors, enfants) mais aussi pour les piétons de façon générale. Il est ressorti que l'espace gagné sur le stationnement de surface devait 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.

Ce chantier est bien plus vaste que les précédents : il s'agit de faire évoluer la voirie, aujourd'hui principalement dévolue à la voiture, pour mieux en faire bénéficier l'ensemble des usagers.

Les demandes principales des Parisiens concernent **l'apaisement de l'espace public et la végétalisation**. Cette priorité donnée à la végétalisation par les Parisiens dans le cadre de la consultation des États généraux du stationnement apparaît dans la totalité des 20 arrondissements parisiens.

Pour répondre à cette demande, les places de stationnement seront transformées en :

- espaces végétalisés et/ou plantés d'arbres, axe important de la mandature (plan 100 hectares à débitumer et objectif 170 000 arbres plantés),
- pistes ou voies cyclables, y compris contre-sens cyclables dans les rues à 30 km/h,
- espaces apaisés ou piétonnisés comme les 300 rues aux écoles, la démarche Embellir votre quartier et la zone à trafic limité de Paris centre – Saint Germain, élargissement de trottoirs.

Parmi les projets de piétonisation, 300 rues bordant des établissements scolaires vont être transformées en **« rues aux écoles »**, c'est-à-dire piétonnisées, sans véhicules ni stationnement, pour permettre des activités en plein air pour les enfants. Cela permettra de créer des espaces apaisés, sécurisés, moins bruyants et moins pollués aux abords de l'école.

Enfin, d'anciennes places de stationnement peuvent également être utilisées pour déployer ou développer d'autres services, ou pour désencombrer les mobiliers actuellement implantés sur les trottoirs. Par exemple, les **160 stations de tri sélectif Trilib' vont être portées à 500 à 700 stations**, pour faciliter le développement du tri sélectif et du recyclage à Paris. D'autres places de stationnement pourront accueillir des composteurs, des conteneurs à vêtements, des plantations...

Enfin, les Parisiens ont été interrogés sur les équipements ou services qu'ils souhaiteraient voir en priorité dans leur rue. Les **abris sécurisé pour vélo** ont été

plébiscités et arrivent en deuxième position des demandes derrière les composteurs. Aussi, un certain nombre de lieux sont à l'étude pour accueillir du stationnement sécurisé, notamment des vélos-stations. Le développement du stationnement vélo de type arceaux sera par ailleurs poursuivi, et notamment à proximité des passages piétons, permettant ainsi d'améliorer la co-visibilité piétons /voitures et la sécurité de tous.

## **II.6. Réduire les incivilités**

Lors de ces États généraux du Stationnement, une demande est également apparue de façon importante : celle d'augmenter la lutte contre les nuisances (propreté, bruit de la circulation, incivilités) par un renforcement des contrôles, mais également par la mise en place d'un code de la rue permettant de mieux réguler la cohabitation des différents usagers de l'espace public et réduire les incivilités.

La lutte contre les incivilités est une demande fortement exprimée par les usagers de l'espace public. Il s'agit non seulement de sécuriser les différents usagers, de réduire les risques de conflits, mais également de mieux organiser les règles de l'espace public, de mieux les contrôler et sanctionner les abus.

Ainsi, la Ville de Paris décide de **mettre en place un Code de la rue**, qui permettra de définir des règles de partage de l'espace public, et de mieux organiser le contrôle ces règles et les sanctions, pour réduire ainsi les incivilités, les nuisances, et rendre l'espace public plus accueillant pour tous.

Mesdames, Messieurs, tels sont les éléments que je souhaitais partager avec vous.

La Maire de Paris