

CHIFFRES ET INFORMATIONS SUR LE STATIONNEMENT À PARIS

pour comprendre et choisir

États généraux du STATIONNEMENT et de la mobilité

Et si la rue parisienne devenait un lieu de vie meilleure, à échelle humaine. Hier parking, elle se transforme lentement en lieu de rencontre, aire de jeu, se végétalise, se transforme en lieu de mobilité, permettant d'accéder au pied de chez soi à un mode de déplacement partagé.

Les États généraux du stationnement vous donnent l'occasion d'exprimer vos désirs pour la rue de demain. Vous aussi, faites votre choix : **10m² en bas de chez vous pour stationner ou pour jardiner, jouer, profiter...**

1 TOUT LE STATIONNEMENT À PARIS = DISTANCE PARIS-MONTPELLIER

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

La très grande majorité, 65 %, est située en sous-sols d'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.



65%

des places de stationnement dans
des immeubles de logements ou de bureaux



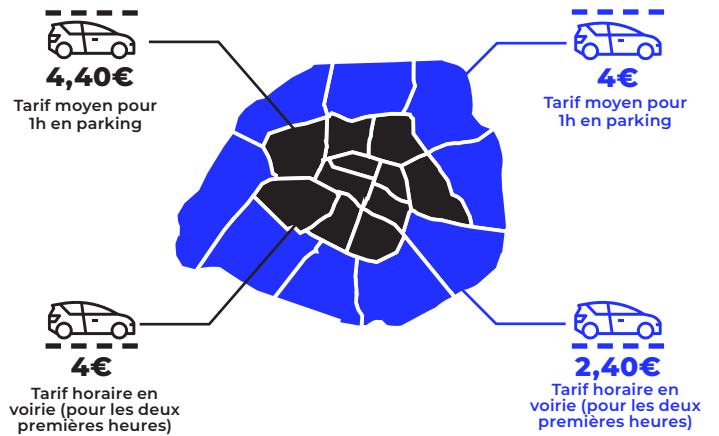
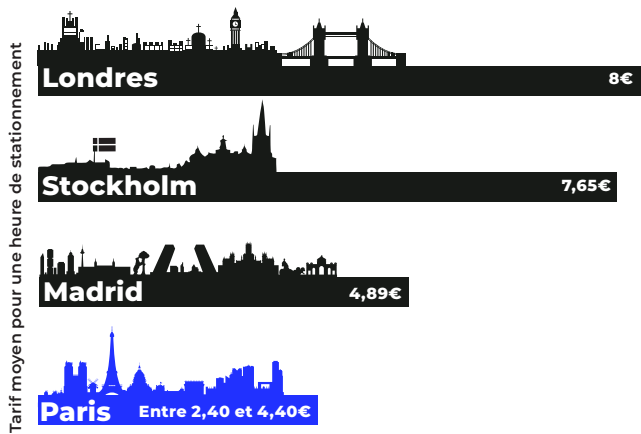
18%
parkings
publics



17%
rues de
Paris

2

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



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

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

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

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

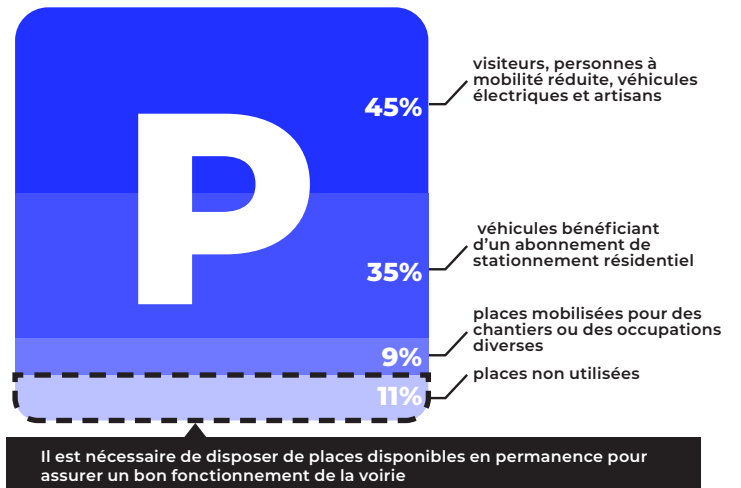
3

DES TARIFS ADAPTÉS AUX USAGES

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

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

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

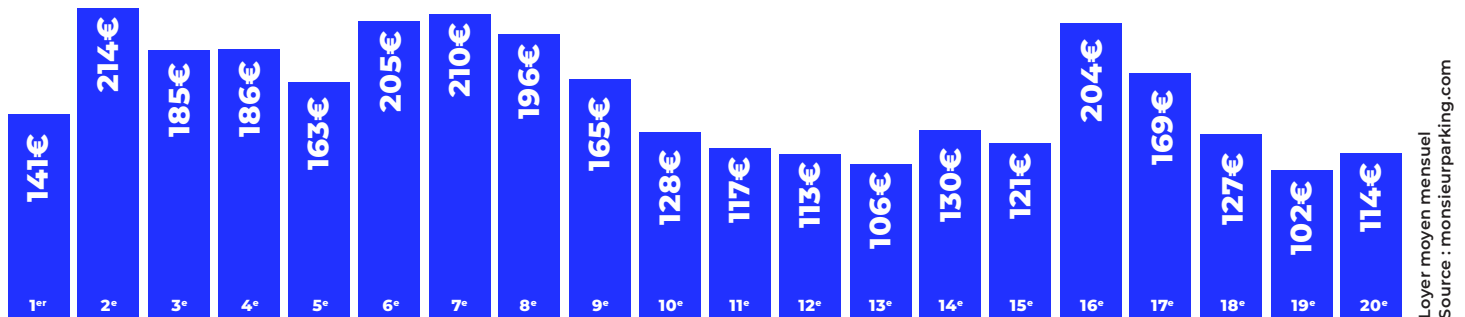


*11% de place non utilisée**

* comme le stationnement à Paris

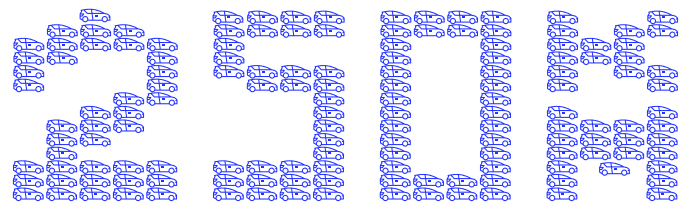
4 LES VOITURES DES RÉSIDENTS OCCUPENT UNE DISTANCE ÉQUIVALENTE À PARIS-LILLE (SUR UNE JOURNÉE DE SEMAINE)

Les résidents sont encouragés à stationner leurs véhicules en voirie, avec un tarif unique d'environ 50€ par mois, très éloigné des prix pratiqués en sous-sol, (en moyenne 154 €/mois, avec de fortes disparités suivant les arrondissements).



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

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



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

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

Dans Paris, l'une des villes les plus denses du monde et les mieux desservies en transports en commun, en prenant en compte ces divers facteurs d'occupation de l'espace public par des véhicules en stationnement, la place de la voiture dans l'espace public est estimée à 50%, alors qu'elle ne représente que 13 % des déplacements quotidiens pour des moyennes parcourues d'environ 6,2 km (source Enquête globale transports 2010).

Déplacements quotidiens

13% en voiture et 2RM

34% en transports en commun

3% à vélo

49% à pied

50% pour la voiture

bus
vélo

43% pour les piétons

Espace public parisien

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

Quel futur pour nos rues ?

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

La réduction du nombre places dédiées aux voitures dans Paris a permis ainsi d'augmenter considérablement la **place 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 s'est accompagnée d'un ensemble de mesures ayant eu un

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

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

Certains sont déjà en cours, tels que la **pérennisation des aménagements temporaires COVID**, la poursuite du plan vélo et du programme de mise en place des Z30, des rues aux écoles, un programme ambitieux de 170 000 nouveaux arbres, etc.,

Ces projets ne sont pas sans impacts sur l'offre de stationnement en voirie.

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

UN ESPACE PUBLIC MIEUX PARTAGÉ

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

L'espace public appartient à tous. Les États généraux du stationnement vous donnent l'occasion de vous exprimer sur ce que vous souhaitez demain dans les rues parisiennes.

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

Élargir un trottoir, c'est rendre plus confortable la marche dans Paris, favoriser son accessibilité.

Alors nos rues peuvent-elles se transformer en lieux de vie accueillants, créer le lien entre les domiciles et des espaces de plein-air ? **À VOUS DE DÉCIDER.**