



Direction de la Voirie et des Déplacements

**2021 DVD 24** Stationnement de surface – nouvelle tarification

## **PROJET DE DELIBERATION**

### **Exposé des motifs**

Mesdames, Messieurs,

Par délibération 2017 DVD 14 en date des 30, 31 janvier, 1<sup>er</sup> et 2 février 2017, vous avez approuvé la mise en œuvre de la municipalisation du stationnement prévu par l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi Maptam).

Cette délibération a permis d'instaurer une politique des déplacements plus efficiente et plus durable, en assurant notamment un meilleur contrôle des différents usages de l'espace public et plus particulièrement celui du stationnement en voirie. Comme il a pu en être fait communication dans cette assemblée, nous avons pu mesurer aujourd'hui l'impact positif de cette réforme, avec en particulier une augmentation du taux de vide permettant aux usagers de trouver une place plus facilement, mais également une diminution de la fraude au stationnement, tout en stabilisant le taux de contestation par rapport à la période pré-réforme.

Lors de la séance du Conseil de Paris de novembre 2019, vous avez approuvé le vœu 2016V.499 , proposant la tenue d'Etats Généraux du Stationnement, qui se sont déroulés du 20 octobre 2020 au 15 janvier 2021. Cette concertation a porté sur l'évolution du stationnement dans Paris, tant sur les aspects tarification que de sa place dans l'espace public.

La démarche de concertation a été ouverte à tous, par le biais de la plateforme mise en œuvre sur [idee.Paris.fr](http://idee.Paris.fr) entre le 20 octobre et le 20 décembre et a permis de recueillir 16500 réponses au questionnaire et 650 contributions libres. Les représentants des professionnels et des associations ont été invités à formuler leurs propositions au cours de 6

ateliers thématiques. Ainsi, 200 personnes ont formulé un ensemble de recommandations au cours des ateliers consacrés à l'accessibilité de la voirie, la logistique urbaine et le stationnement de professionnels, l'accès aux modes de déplacements partagés, l'offre de stationnement hors voirie et la végétalisation de l'espace public. Enfin, 23 citoyens, résidant à Paris et en Ile de France, ont participé à une conférence citoyenne pour répondre à 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 ? ».

Afin de prendre en compte ces travaux, la présente délibération vous propose d'acter un certain nombre de modifications de la grille tarifaire appliquée au stationnement de surface.

Pour mémoire, la voirie parisienne propose une importante offre en stationnement pour voitures, occupant 720 km de voirie (144.000 places, payantes à l'exception d'environ 10.000 places gratuites majoritairement dans les bois), mais également un grand nombre d'emplacements gratuits réservés à des catégories d'utilisateurs : 41 000 emplacements pour les motos (offre multipliée par 5 depuis 2005), 60 000 places vélos, 4 400 places PMR, 9 600 aires de livraison, 10 000 places pour les trottinettes partagées, 2 700 places taxis, 60 stations de recharges électriques, etc...

En parallèle, à Paris, l'offre en places de stationnement en sous-sol est conséquente, environ 5 fois l'offre de surface. Cette ressource est largement inexploitée, au point que des niveaux entiers de parkings, désertés des voitures, sont transformés petit à petit en sites dédiés à l'agriculture urbaine, à la logistique urbaine, aux loisirs....

Conformément aux conclusions des Etats Généraux du Stationnement, nous proposons aujourd'hui une évolution tarifaire visant les objectifs suivants :

- optimiser le fonctionnement du stationnement pour permettre la réduction du nombre de places en voirie d'ici la fin de mandature. In fine, cette réduction du nombre de places vise à permettre notamment la réalisation d'aménagements de type rues aux écoles ou d'aménagements prévus dans la démarche embellir vos quartiers ainsi que la pérennisation des aménagements cyclables réalisés pendant la crise sanitaire ;
- réduire les pollutions atmosphériques et sonores, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre des véhicules circulant dans Paris en favorisant les véhicules moins polluants et en développant l'offre en mobilité partagée ;

- préserver et garantir l'accès au stationnement en voirie aux personnes en ayant le plus besoin, comme les personnes à mobilité réduite, les professionnels, les taxis, etc.

La suppression de places en voirie va également permettre d'élargir les trottoirs pour apporter davantage de confort et sécurité pour les piétons, et en particulier les séniors et les personnes en situation de handicap, végétaliser l'espace public, poursuivre les aménagements pour mieux intégrer les déplacements à vélo, offrir des espaces supplémentaires pour les commerces.

### **Optimiser le fonctionnement du stationnement en voirie**

Selon les experts, il est nécessaire de disposer de 20% de places libres pour réduire le temps de recherche d'une place de stationnement à son minimum et donc réduire la pollution liée à ces déplacements. Pour atteindre cet objectif, il convient de favoriser une rotation importante des véhicules sur chaque place. Aujourd'hui, avec 100.000 tickets de stationnement quotidiens pour 144.000 places, le nombre moyen de voitures distinctes occupant une place chaque jour est très faible : moins de une voiture différente par jour par place, soit en moyenne 2 voitures différentes par place sur une période de 3 jours. L'amélioration de la rotation peut être atteinte en agissant sur la durée de stationnement, en privilégiant le stationnement en voirie des véhicules nécessaires, et en améliorant le contrôle (18% des véhicules garés dans une voie n'ont pas payé leur stationnement).

Ainsi, nous proposons les mesures suivantes en faveur de l'optimisation de l'usage des places de stationnement en voirie :

- **Augmentation du tarif des visiteurs** : De nombreuses places de stationnement sont disponibles dans les sous-sols parisiens pour les visiteurs. Dans le cadre de la diminution de l'offre en surface, il est nécessaire d'encourager les visiteurs à privilégier un stationnement en sous-sol plutôt qu'en voirie. C'est par exemple ce qui a été fait par les villes de Lyon ou La Rochelle. A Paris, le tarif horaire des parcs de stationnement est variable, entre 4 et 6 € de l'heure, avec un tarif en moyenne plus élevé dans le centre. Nous proposons donc d'augmenter la tarification visiteurs à 6€ de l'heure pour les deux premières heures dans le centre (arrondissements Centre à 11, tarif actuel 4€), et 4 € de l'heure pour les deux premières heures en périphérie (arrondissements 12 à 20, tarif actuel 2.40€). Le montant du FPS est ajusté respectivement à 75 € (52,50 € si paiement en minoré) et 50 € (35 € si paiement en minoré) pour les

zones 1 et 2. Cette mesure va aider au report du stationnement d'une durée supérieure à 2 heures vers les parcs de stationnement.

- **Fin de la gratuité du stationnement dans les bois** : les communes riveraines de Paris appliquent toutes le stationnement payant sur les voiries limitrophes, y compris le dimanche pour Neuilly et Saint Mandé. La mise en place du stationnement payant permettra de supprimer le stationnement de longue durée sur les voiries parisiennes, notamment à proximité des stations de métro (Château de Vincennes, Sablons, Pont de Neuilly, porte Dorée) et de tramway. Le tarif proposé pour chacun des bois est celui appliqué pour les visiteurs des arrondissements périphériques. Toutefois, compte tenu des usages propres aux bois et de la faible desserte de proximité en transport en commun, il est proposé de maintenir la gratuité du stationnement le dimanche et de mettre en place un tarif adapté le samedi 1,6 € par heure, ou 10 € pour 6h de stationnement.

### **Réduire pollution et émissions de gaz à effet de serre**

La réduction des différentes pollutions liées aux déplacements motorisés, pollutions aux particules et oxydes d'azote, nuisances sonores, et la baisse des émissions de gaz à effet de serre font l'objet d'engagements forts de notre municipalité, au travers de nombreuses actions encadrées par le plan Climat, comme la Zone à Faibles Émissions. Nous le savons tous, c'est la multiplication d'actions et d'outils différents qui permet de diminuer petit à petit les sources de pollutions et de gaz à effet de serre.

- **fin de la gratuité pour le stationnement des Deux Roues Motorisés (2RM)**

Cette mesure répond à la fois à des enjeux d'optimisation de l'espace public et de réduction de la pollution.

L'offre en stationnement 2RM a été multipliée par 5 depuis 2005, avec aujourd'hui 41.000 emplacements réservés aux 2RM, auxquels s'ajoutent les 144.000 places voitures sur lesquelles les 2RM peuvent stationner gratuitement. Depuis 2018 et le transfert des agents de la Préfecture à la Ville de Paris, nous avons intensifié la lutte contre le stationnement des 2RM sur les trottoirs. Par similitude avec la politique tarifaire appliquée aux voitures, camionnettes, poids lourds et autocars, nous mettons aujourd'hui en place le stationnement payant des 2RM afin de mieux organiser l'usage de l'espace public, de reporter vers les parkings les

véhicules se déplaçant rarement pour favoriser la rotation sur l'espace public, et de pouvoir mieux repérer les véhicules abandonnés. Nous attendons de la fin de la gratuité un effet sur la quantité de 2RM en circulation, et par conséquent une baisse des pollutions sonores et atmosphériques.

Nous proposons que l'ensemble des tarifs appliqués aux voitures soit appliqué aux 2RM avec un coefficient de 0,5. Ainsi, le tarif pour les deux premières heures de stationnement sera de 3€ dans le centre et 2€ en périphérie. A l'instar de ce qui est proposé pour les véhicules à 4 roues, des tarifs spéciaux, comme les résidents, pro mobile, pro soins à domicile notamment, seront calculés suivant la même règle. De même, les 2 roues électriques bénéficieront de la gratuité.

L'ensemble de ces mesures va permettre de libérer l'espace public d'un ensemble d'occupations qui empêchent son bon fonctionnement. Concernant le stationnement, les bénéficiaires seront les personnes à mobilité réduite, les professionnels et les autres visiteurs qui pourront trouver une place plus facilement. De la même façon, les motards trouveront une place autorisée plus facilement, sans risquer une contravention et un enlèvement pour stationnement gênant. La suppression de places nous permettra de récupérer des espaces pour les piétons.

### **Préserver et garantir l'accès au stationnement en voirie des personnes à mobilité réduite**

Un dispositif dédié aux personnes à mobilité réduite est instauré, permettant une déclaration volontaire validée du véhicule habituellement utilisé, dans le cadre d'une procédure dite de référencement. Cette procédure facilite, pour les agents en charge du contrôle, la reconnaissance du véhicule d'une personne disposant d'un droit à gratuité du stationnement. Couplée à une mesure de prise d'un ticket HANDI obtenu gratuitement soit sur un horodateur ou par téléphonie mobile pour ceux qui ne seraient pas référencés, ces actions permettront de lutter plus efficacement contre la fraude.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, je vous propose d'approuver la nouvelle tarification relative au stationnement sur la voie publique.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

