CONSEIL DU 8e ARRONDISSEMENT

SÉANCE DU 10 NOVEMBRE 2026

VŒU

relatif à l'encadrement et au développement de l'offre de stationnement des vélos dans le 8e arrondissement

présenté par Sylvie DAO-BERNA

Considérant **le développement massif des mobilités à vélo**, qui ont connu une augmentation de 70 % depuis 2020 ;

Considérant que **cet essor s'accompagne d'un stationnement anarchique croissant**, se traduisant par des vélos abandonnés sur les trottoirs, les passages piétons, la chaussée ou accrochés à du mobilier urbain non dédié comme les grilles d'arbres et les croix de Saint-André ;

Considérant que **le 8e arrondissement est particulièrement exposé à ce phénomène** en raison de sa concentration d'environ 176 000 emplois, soit environ cinq fois sa population résidente, et de sa forte fréquentation touristique ;

Considérant que, selon les données d'un seul des trois opérateurs de free-floating, le nombre de ses trajets à destination du 8e arrondissement est passé de 110 000 en octobre 2025 à 157 000 en septembre 2026, soit **une hausse de plus de 40 % en un an**, et que le nombre total de trajets, tous opérateurs confondus, est donc bien supérieur ;

Considérant que, selon ces mêmes données, 950 vélos de ce seul opérateur arrivent chaque matin de semaine dans le 8e arrondissement entre 8h et 9h30, pour seulement 400 emplacements disponibles, alors que le 11e arrondissement, de surface comparable, n'en reçoit que 340 pour 700 emplacements ; qu'en ajoutant les vélos des deux autres opérateurs, le nombre réel d'arrivées

est bien plus élevé ; et que l**e 8e arrondissement figure parmi les secteurs de Paris où le stationnement de ces vélos est le plus difficile à réguler** ;

Considérant que, faute de places en nombre suffisant et les emplacements existants étant largement occupés par les vélos en libre-service, **les salariés et les habitants venant à vélo n'ont souvent d'autre choix que d'accrocher leur vélo** aux barrières, aux grilles d'arbres et aux croix de Saint-André ;

Considérant qu'il ne serait pas cohérent de verbaliser les usagers de vélos privés ou de procéder à l'enlèvement des barrières Croix de St André **tant que la Ville n'est pas en mesure de leur offrir des places de stationnement en nombre suffisant**, et que le propriétaire d'un vélo privé ne peut en tout état de cause pas être identifié quand il est stationné ;

Considérant l'entrée en vigueur, au 1er octobre 2025, de la **nouvelle convention d'occupation du domaine public conclue pour 4 ans avec les opérateurs de free-floating** Lime, Dott et Voi, qui fixe notamment les règles de stationnement, le plafond de chaque flotte et les engagements de chaque opérateur ;

Considérant que ce plafond, fixé entre 3 000 et 6 000 vélos par opérateur, peut être relevé **jusqu'à 7 500 vélos en période de forte affluence sur décision de la Ville**, et que des relèvements hors période estivale seraient actuellement envisagés ;

Considérant que **les pénalités appliquées par ces opérateurs aux usagers demeurent nettement inférieures à l'amende de 135 €** appliquée par la Ville pour un stationnement gênant, et que leur application réelle n'est à ce jour ni mesurée ni rendue publique ;

Considérant **les disparités d'engagements entre les opérateurs de free-floating concernant le délai d'intervention pour retirer un vélo mal garé**, allant d'un engagement de 1h30 pour Lime, d'un délai de 30 minutes à 6 heures pour Voi selon les secteurs, à l'absence totale de délai chiffré communiqué par Dott ;

Considérant que, sur le terrain, **les opérations de régulation menées par les opérateurs ne permettent pas de retirer les vélos en surnombre après l'heure de pointe du matin**, ceux-ci restant sur les trottoirs et la chaussée une bonne partie de la journée ;

Considérant que **les chantiers neutralisent régulièrement des emplacements vélo** sans que les opérateurs en soient informés, ce qui provoque le report anarchique des vélos à proximité ;

Considérant **la nécessité d'une méthode d'évaluation claire pour cartographier les "points noirs" du stationnement des vélos privés**, afin d'identifier où l'offre doit être renforcée, notamment par la conversion d'emplacements motos structurellement sous-utilisés ;

Considérant que la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 impose de **supprimer, au plus tard le 31 décembre 2026, les places de stationnement automobile situées dans les 5 m mètres en amont des passages piétons**, tout en y autorisant le stationnement des vélos, ce qui offre une réserve d'emplacements à mobiliser ;

Sur proposition de Sylvie DAO-BERNA, le Conseil du 8e arrondissement émet le vœu que la Ville de Paris :

1. **Veille à la pleine application des conventions conclues avec les opérateurs de free-floating** et, si nécessaire, aligne les engagements des trois opérateurs sur le mieux-disant, notamment en matière de délai d'enlèvement des vélos mal stationnés.

2. **N'autorise aucune augmentation des flottes de vélos en free-floating**, y compris hors période estivale, tant que l'offre de places de stationnement dans le 8e arrondissement n'est pas à la hauteur du nombre de vélos qui y stationnent.

3. **Exige des opérateurs un renforcement de leurs moyens de régulation** dans le 8e arrondissement, afin que les vélos en surnombre soient retirés dès la fin de l'heure de pointe du matin.

4. **Intensifie les contrôles de la police municipale** sur le stationnement des vélos en free-floating dans le 8e arrondissement et sanctionne les opérateurs qui ne respectent pas leurs obligations.

5. **Renforce la régulation et la sanction des flottes en free-floating**, en dressant un bilan de l'application réelle des pénalités contractuelles par les opérateurs, communiqué au Conseil du 8e arrondissement, en définissant avec eux un cadre commun et plus dissuasif de sanctions des usagers, et en vérifiant par des contrôles de terrain les données d'intervention qu'ils transmettent.

6. **Améliore le traitement du stationnement des vélos privés, sans verbalisation de leurs usagers tant que l'offre de places reste insuffisante**, en mettant en place une méthode d'évaluation ciblée pour cartographier les "points noirs" du stationnement illicite et en garantissant que la catégorie "stationnement gênant ou dangereux" de l'application DansMaRue soit effectivement traitée en priorité par les services de la Ville lorsqu'elle concerne des vélos.

7. **Développe une offre de stationnement adaptée et réfléchie**, en établissant un chiffrage et un calendrier des places vélo à créer dans le 8e arrondissement, en mobilisant en priorité les emplacements libérés en amont des passages piétons en application de la loi d'orientation des mobilités, en définissant des critères de priorisation pour convertir en places vélos les emplacements motos structurellement sous-utilisés qui se trouvent à proximité immédiate d'un "point noir" constaté, et en engageant une démarche de sensibilisation auprès des entreprises pour les inciter à créer des emplacements dédiés aux vélos de leurs salariés dans leurs parkings en sous-sol.

8. **Organise l'information systématique des opérateurs par les services de voirie lors des chantiers neutralisant des emplacements vélo**, afin que ces emplacements soient désactivés dans les applications et que des emplacements de report soient proposés.