PARIS

ETATS GÉNÉRAUX DU STATIONNEMENT

Quel futur pour nos rues ?

(Photo: Guillaume Bontemps/Ville de Paris)

MARS 2021

SOMMAIRE

P.3 CHIFFRES ET INFORMATIONS SUR LE STATIONNEMENT À PARIS

P.7 ÉDITO DE DAVID BELLIARD

P.8 POURQUOI NOUS AVONS TENU DES ETATS GÉNÉRAUX DU STATIONNEMENT

P.10 CONSULTATION EN LIGNE : QUE FERIEZ VOUS DE 10M² EN BAS DE CHEZ VOUS ?

P.13 LA CONFÉRENCE CITOYENNE

P.15 ATELIERS THÉMATIQUES

P.20 RÉSULTATS : 6 AXES D'ÉVOLUTIONS

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 %.

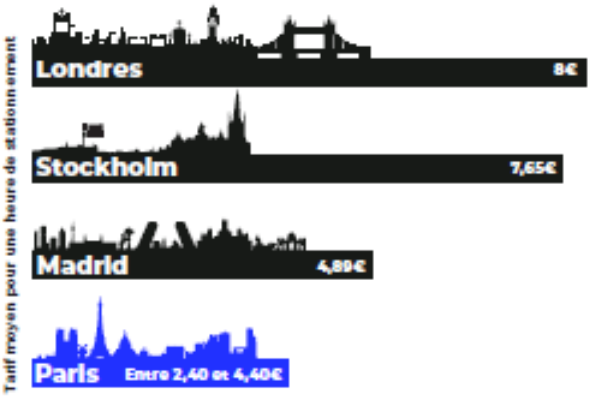
Le stationnement sur voirie mis bout à bout totalise 720km linéaires, soit l'équivalent de la distance de Paris à Montpellier.

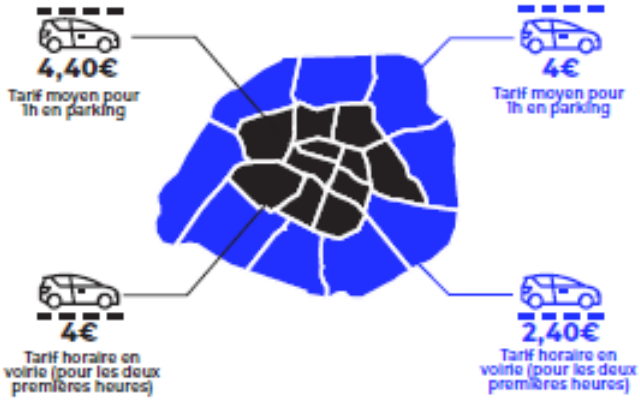
65%
des places de stationnement dans des immeubles de logements ou de bureaux

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.

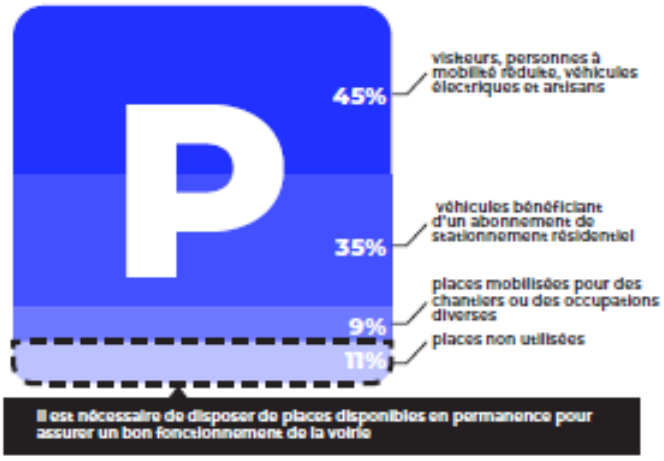
Le stationnement des motos, scooters et vélo est gratuit dans l'espace public.

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).

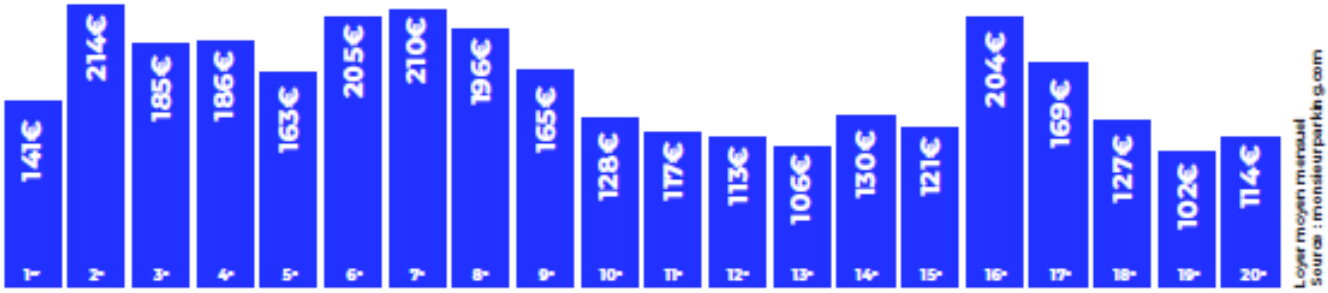


11% de page non utilisée*

* 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.**

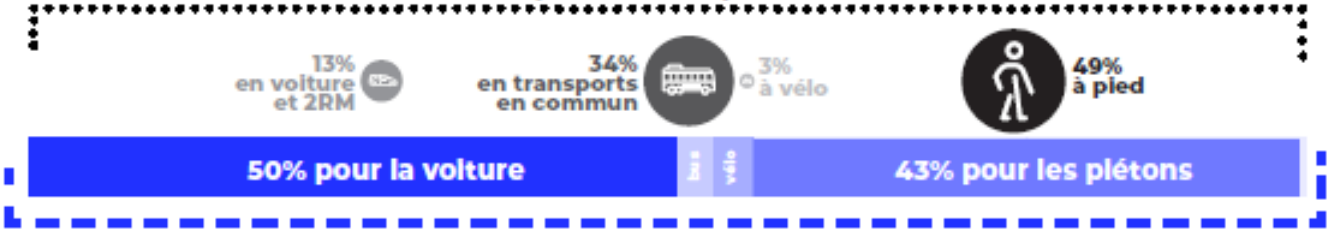
Sur une journée de semaine, 250 km de voirie, soit la distance entre Paris et Lille, sont utilisés par des véhicules immobiles de résidents.

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



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 vintaine 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.**

EDITO

Nos métropoles sont sous tension, confrontées à un défi immense : lutter contre les pollutions et aménager leurs territoires pour absorber les effets des dérèglements climatiques. Paris ne fait pas exception, elle doit se transformer profondément pour continuer à rester vivable.

Remettre de la nature en ville, c'est permettre aux métropoles de rester vivables en créant des climatiseurs naturels, essentiels face aux canicules, et en rendant aux sols leur capacité d'absorption, nécessaire face aux fortes pluies. Remettre de la nature en ville, c'est aussi redonner de l'espace aux habitants. Dans une ville comme Paris, où la taille moyenne des logements est très en deçà de la moyenne nationale, c'est une priorité. La ville est une excroissance de nos logements, une « pièce en plus » où on se retrouve en famille ou entre amis, avec une aspiration : celle d'une métropole plus apaisée, moins bruyante et plus accueillante.

Pour répondre à ces enjeux, nous avons besoin de récupérer de l'espace. Où le trouver ? Sur la place dévolue à la voiture ! Nous avons décidé de rendre la rue à toutes les Parisiennes et à tous les Parisiens en transformant une partie du stationnement en surface. Aujourd'hui, 50 % de l'espace public est accaparé par la voiture, alors qu'elle ne représente que 13 % des déplacements et beaucoup de pollution. Pour des raisons de santé publique et de réduction de notre empreinte carbone, nous devons accompagner et amplifier la révolution des mobilités urbaines, en incitant toutes celles et ceux qui le peuvent à la marche à pied, au vélo, et à prendre les transports en commun.

Notre objectif est clair : transformer la moitié des places de stationnement - soit environ 60 ha - pour les dédier à d'autres usages : pistes cyclables, trottoirs, végétalisation, bancs publics, etc.

Ce processus nous oblige à penser différemment l'espace public devenu bien commun. D'abord en priorisant mieux le stationnement, ce que nous voulons conserver en surface, pour faciliter les déplacements de ceux qui en ont le plus besoin, comme les personnes à mobilité réduite et les professionnels, et en optimisant l'usage des parkings en sous-sol.

C'est une petite révolution pour notre ville, une démarche partagée par de nombreuses métropoles de par le monde !

David Belliard

POURQUOI NOUS AVONS TENU DES ÉTATS GÉNÉRAUX DU STATIONNEMENT

QUEL FUTUR POUR NOS RUES ?

Paris est la sixième ville la plus dense du monde, aujourd'hui encore 50 % de la surface du territoire parisien est dévolue à la voiture individuelle alors qu'elle ne représente que 13 % des déplacements. La promiscuité des appartements des parisiennes et des parisiens implique que l'espace public de la ville est en quelques sortes leur « deuxième salon ». C'est dans une optique de rééquilibrage de l'espace public en fonction des nouveaux usages qu'ont été lancés les Etats Généraux du stationnement en octobre dernier. L'espace public hier encore trop dévolu à la voiture individuelle, il doit être rendu aux parisiennes et aux parisiens pour de multiples usages.

Agrandissement des trottoirs, végétalisation, nouveaux mobiliers urbains, terrasses, pistes cyclables sont autant de nouveaux usages qui pourront être réalisés sur la moitié des places de stationnement de surface qui seront transformées...

En parallèle, le sous-sol parisien offre des capacités de stationnement sous utilisées, cinq fois supérieures à celles de la voirie, et en capacité d'accueillir tous les véhicules se déplaçant occasionnellement.

Les Etats Généraux du Stationnement, grande consultation organisée entre octobre 2020 et février 2021, 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 :

1 Une consultation en ligne, ouverte à tous, sur la plateforme idee.paris.fr

Consultation ouverte du 20 octobre au 20 décembre, dont le lancement a été largement relayé dans la presse et sur les réseaux sociaux. La plateforme proposait deux façons de contribuer, soit en répondant à un ensemble de questions sur le stationnement et l'éventuelle substitution de places par d'autres usages, soit en apportant une contribution libre, soumise au vote des internautes. Avec presque 16 500 participants, c'est la consultation en ligne sur la plateforme idee.paris ayant rassemblé le plus de contributions à ce jour.

2 Des ateliers thématiques

Ouverts aux associations et professionnels, ces ateliers se sont tenus de novembre à février et ont laissé la part belle à l'échange de points de vue et à la confrontation d'idées afin de proposer collectivement des recommandations à la Ville de Paris pour l'organisation du stationnement. Les acteurs associés ont également eu la possibilité de remettre à la Ville des recommandations écrites individuelles à l'issue des ateliers : accessibilité, végétalisation, besoins des professionnels, offre en sous-sols, mobilité partagée, impact métropolitain.

3 Une conférence citoyenne

23 citoyens volontaires, dont 1/3 non parisiens, ont participé à une conférence citoyenne les week-ends des 8-9 et 15-16 janvier 2021. Ils ont remis à son issue 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 ?

CONSULTATION EN LIGNE : QUE FERIEZ-VOUS DE 10M² EN BAS DE CHEZ VOUS ?

La consultation en quelques chiffres

+16 000 **parisiennes et parisiens ont participé**

54% **des répondants sont motorisés** (voiture et deux roues)

58.4% **de la population parisienne** est en faveur d'une réduction des places de stationnement en surface

Ils ont répondu sur 3 thématiques:

31% **concernent la mobilité** (et 30% des votes)

45% **des contributions concernent le cadre de vie** (et 41% des votes)

19% **concernent le stationnement** (et 21% des votes)

Les réponses des parisiens et parisiennes par thèmes :

1. Pour leur cadre de vie

Débitumer l'espace public et le **végétaliser**.

Réduire les nuisances quotidiennes.

Equiper les rues libérées des places de stationnement d'aménagements pour d'autres usages.

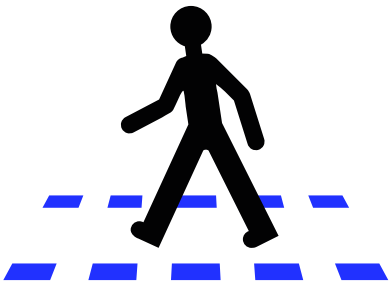
Les Parisiens réclament en priorité :

1. Des composteurs

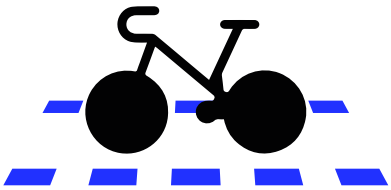
2. Des espaces sécurisés pour le stationnement des vélos

3. Des mobiliers urbains de détente (bancs, terrasses)

2. Pour leur mobilité



Les piétons
Sécuriser et élargir
les trottoirs, les itinéraires
et zones dédiées.



Les cyclistes
Continuer de développer
le réseau cyclable pour plus
de sécurité et de cohérence.

Pour tous
Faire respecter le code de
la route et de la rue à l'ensemble
des usager.ère.s de l'espace
public parisien.

3. Pour leur stationnement

Réguler et contrôler
le stationnement
des deux-roues
motorisés et
en finir avec
la gratuité
pour ceux-ci.

Inciter au stationnement
résident et/ou longue durée
en sous-sol, en assurant une
meilleure cohérence tarifaire
entre surface et parkings
souterrains.

Garder et sanctuariser
la surface pour le stationnement
professionnel et développer
des innovations en matière
de logistique urbaine.

LA CONFÉRENCE CITOYENNE

QUI SONT LES CONTRIBUTEURS ?

La conférence citoyenne a réuni 23 citoyen.ne.s volontaires, habitant Paris et l'Ile- de-France, représentant la diversité de la population parisienne en termes de sexe, age, profession, opinion politique, lieu d'habitation, aux habitudes de déplacement très diverses (transports collectifs, véhicules individuels à 2 ou 4 roues, motorisé ou non, marche à pied).

Le panel citoyen a été amené à se prononcer sur 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 ?**

QUELLES SONT LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU PANEL CITOYEN ?

• **Supprimer** des places en surface en tenant compte des besoins des usagers et des infrastructures existantes (écoles, espaces verts...), et en privilégiant les suppressions à proximité de **parkings souterrains**.

• **Réduire** la différence de tarif entre **la voirie et le sous-sol** pour rendre l'offre en parking souterrain plus **attractive** et inciter les résidents stationnant aujourd'hui dans la rue à descendre en sous-sol (augmenter le tarif en voirie pour une partir du panel, moduler les tarifs en fonction du coefficients familial, ...). **Rénover** les parkings et communiquer pour faire changer l'image anxiogène des parkings souterrains.

• **Multiplier** les parkings relais gratuits aux portes de la capitale, et rendre plus attractifs (en terme tarifaire) les parkings périodiques

• Inciter les copropriétés à aménager des espaces de stationnement vélos

dans les immeubles, et les propriétaires d'emplacements vacants à les louer moyennant un allègement de la taxe foncière, et revoir les critères du PLU n'imposant pas la construction de places de parking dans les logements

• Rendre **payant** le stationnement des deux-roues motorisés pour libérer l'espace public

• Poursuivre les **développements** des infrastructures cyclables et proposer des espaces sécurisés pour le stationnement des vélos

• **Créer une application mobile pour le stationnement unique**, je stationne dans Paris, permettant de localiser l'offre en stationnement en surface comme en sous-sol, par type de véhicule et par type d'usage.

• Favoriser le développement du **vélo en sécurité**, en **formant** les usagers aux bases du code de la route et en **augmentant** la verbalisation des infractions des cyclistes

• Les places pour personnes à mobilité réduite doivent être **maintenues** et **mises aux normes**. La lutte contre la fraude aux fausses cartes doit être amplifiée. (Des places « confort », à destination des familles appareillées (poussettes) et personnes en situation de handicap temporaire doivent être aménagées.)

• Transports en commun : **élargir** les horaires et améliorer **la sécurité**

• La place libérée par le stationnement doit être mise à profit des **piétons**, pour leur permettre de se **réapproprier** la rue (aménagement d'aires de jeux, d'espaces enfants, d'Îlots de fraîcheur, de jardins partagés, de pistes cyclables élargies et sécurisées, de parklets, d'espaces pour travailler, d'espaces verts pour séparer les différentes voies, de terrasses pour les restaurants et bars ....)

ATELIERS THÉMATIQUES

Dans une démarche de co-construction permettant d'associer professionnels, associations et usagers, cinq ateliers thématiques ont été approfondis avec les acteurs de chaque secteur : accessibilité, logistique urbaine, stationnement hors voirie, mobilités partagées et végétalisation de l'espace public.

L'accessibilité

L'accessibilité constitue une thématique transversale à l'ensemble du projet des Etats généraux du stationnement. 25 personnes, représentants d'associations et experts du sujet ont contribué à cet atelier, leurs conclusions ont alimenté les autres ateliers afin que les personnes en situation de handicap ou ayant des difficultés à se déplacer de façon permanente ou temporaire, soient au centre des réflexions de réaménagement de l'espace public

Photo : Marc Verhille/Ville de Paris

Logistique urbaine et stationnement des commerçants et stationnement des professionnels

Cet atelier a réuni lors de deux sessions de travail 80 personnes représentants commerçants, artisans, livreurs. Cet atelier a permis de faire un ensemble de recommandations pour améliorer l'usage de la voirie pour des activités indispensables à la vie économique parisienne.

Photo : Deboard Lesage/Ville de Paris

Le stationnement hors voirie

Cet atelier a réuni une trentaine d'acteurs des métiers du stationnement et les bailleurs sociaux, proprietaires de nombreux parkings en sous-sol pour travailler une meilleure optimisation des sous-sols parisiens, dont le potentiel de stationnement est 5 fois supérieur à celui de la voirie.

Photo : Guillaume Bontemps/Ville de Paris

Les mobilités partagées

Cet atelier a réuni une cinquantaine d'acteurs des différents modes de déplacement partagés, avec ou sans chauffeur, de la trottinette à la camionnette. Il a permis de faire des propositions visant à encourager un meilleur usage des mobilités partagés, moins consommateurs d'espace en voirie (en moyenne une voiture partagée en remplace 8 individuelles).

Photo : Christophe Belin/Ville de Paris

La végétalisation de l'espace public

Cet atelier a réuni une trentaine d'acteurs avec des paysagistes, animateurs, techniciens de la Ville de Paris. Ils ont notamment abordé la question de la méthode de végétalisation pérenne des espaces de stationnement, depuis les techniques de plantation, choix des essences, jusqu'à la question de l'entretien.

Photo : Sophie Robichon/Ville de Paris

Un atelier «Métropole» a également eu lieu avec les services des communes de la Métropole du Grand Paris pour **informer** et **échanger** sur les bonnes pratiques des autres communes.

RÉSULTAT : 6 AXES D'ÉVOLUTIONS

axe 1 **Revisiter le cadre et les modalités de la livraison urbaine et du stationnement professionnel**

Les livraisons et interventions des professionnels dans Paris devraient être davantage facilitées. Cela doit passer par :

- Une évolution de la stratégie d'implantation et du dimensionnement des aires de livraison pour une plus grande réversibilité avec des espaces temporaires et des bases logistiques mobiles,
- Un processus de mutualisation via des hubs logistiques, des zones de stockage et des sas de dépôt partagés
- Une sanctuarisation appliquée par des contrôles, de la signalétique et par l'incitation au report des livraisons sur les créneaux de nuit et via des modes doux et durables comme des vélos cargos et des véhicules propres.
- Le stationnement des professionnels doit bénéficier d'une partie des espaces libérés en surface pour se voir proposer des espaces réservés dédiés, à proximité des zones commerciales ou des lieux d'interventions réguliers.
- Le cadre régissant l'attribution des droits de stationnement pour les professionnels (cartes et macarons professionnels) doit être plus adapté, efficace et ouvert.

axe 2 Rendre les mobilités douces et partagées plus accessibles

Pour inciter à utiliser des alternatives à la voiture individuelle dans le cadre personnel et professionnel, l'offre de mobilités partagées doit être davantage lisible et accessible.

- L'accessibilité à ces offres de mobilités partagées doit être économique (incitation tarifaire au renoncement à un véhicule personnel, abonnements accessibles aux offres de mobilités douces et partagées,) mais également pratique, en étant facilement repérable et accessible sur l'espace public. Les conditions d'accessibilité des personnes en situation de handicap aux modes partagés, avec ou sans chauffeur, doivent être garanties, en premier lieu concernant les transports en commun et le service PAM.
- La réduction du nombre de places de stationnement en surface doit avant tout bénéficier au stationnement et à la circulation des mobilités douces et/ou partagées, avec une signalétique renforcée et un contrôle intense.
- Des « hubs intermodaux » devraient être généralisés dans les lieux stratégiques de la ville par exemple près des gares, avec un accès simple et sécurisé.
- Il est indispensable que le moyens numériques qui permettent et facilitent l'accès en temps réel à l'ensemble de l'offre de mobilités partagées sur le territoire soient effectifs et accessibles.
- La visibilité des modes de mobilités partagées doit être fortement renforcée par une communication active de la Ville de Paris en faveur de l'autopartage et des mobilités douces et partagées.

axe 3 Réorienter le stationnement résidentiel en sous-sol et sanctuariser la surface pour les autres modes

Le stationnement résidentiel parisien doit être largement orienté vers les parkings souterrains, privés ou publics, par le biais d'incitations tarifaires, d'un cadre réglementaire et d'une communication forte de la Ville auprès des résident.e.s. Les places de stationnement en surface devraient être réadaptées (maillage, périmètre, équipement) et réservées aux personnes en situation de handicap, aux aires de livraison et au stationnement professionnel, aux pistes cyclables et stationnement de vélos, et aux véhicules propres et partagés. Dans ce cadre, l'équipement d'un grand nombre de places en bornes de recharge électrique devrait être facilité et généralisé (en sous-sol comme en surface). Pour être efficace, cette nouvelle organisation de la voirie doit s'appuyer sur une nouvelle signalétique plus explicite, la mise à disposition d'une information en temps réel sur la disponibilité et l'usage des places et un contrôle fort de la part des autorités.

axe 4 Créer une application d'information digitalisée et centralisée

L'information sur l'offre de stationnement disponible pour chaque mode et ses évolutions devrait être accessible, centralisée et actualisée en temps réel. Créer une même application regroupant l'ensemble des informations sur l'offre de stationnement et son évolution en temps réel à Paris, sur voirie et en dehors de la voirie, permettant la pré-réservation de places ou d'aires de livraison, faciliterait grandement les déplacements et l'activité de l'ensemble des usager.ère.s de chaque mode (personnes en situation de handicap, professionnel.le.s, livreurs.euses, usager.ère.s de modes partagés). Ces données centralisées et actualisées permettront, en retour, de faciliter le contrôle du bon usage des places de stationnement. Plus globalement, cette application doit s'inscrire dans un projet plus global de MaaS (Mobility as a Service) à l'échelle parisienne, outil offrant dans le même temps une entrée unique et une vision globale sur l'offre existante ainsi qu'une information personnalisée et adaptée aux besoins de chaque type d'usager.ère.s.

axe 5 Mettre en œuvre un véritable « code de la rue » parisienne

La densité urbaine et la cohabitation des nouvelles mobilités ainsi que des usages intenses au sein de l'espace public parisien créent un climat anxiogène et accidentogène pour l'ensemble de ses usagères et usagers, notamment les plus vulnérables (seniors, enfants, PMR..). Cet état de fait rend l'instauration d'un véritable « code de la rue » nécessaire.

- Il sera complémentaire au code de la route, différents principes devraient y être rappelés ou instaurés (principe de prudence, droit à la sécurité, inclusivité, etc.) et ce code devrait faire l'objet d'une vaste campagne de promotion afin de sensibiliser l'ensemble des Parisien.ne.s à ces bonnes pratiques, tous modes de transport confondus.
- Pour assurer son bon respect, ce code devrait être doublé d'une signalétique distinctive forte au sein de l'espace public, afin de mieux délimiter les usages réservés sur telle ou telle voie ou place de stationnement.

axe 6 Mener une démarche de végétalisation cohérente, pragmatique, et pensée à l'échelle micro-locale

Les bénéfices escomptés de la végétalisation des rues parisiennes sont importants. Elle permettra de :

- Rafraîchir la ville lors des pics de chaleurs qui seront de plus en plus nombreux avec le réchauffement climatique.
- De réduire la pollution
- De réduire le stress hydrique notamment en période de forte pluie.
- De façon générale, les essences choisies doivent être résilientes face aux nuisances urbaines (stress hydrique, pollution, ...)
- Les techniques de végétalisation devront reposer sur une vision micro-locale, adaptée aux environnements urbains très hétérogènes à l'échelle de la capitale.
- L'accès à l'eau, l'accompagnement de proximité de la part des services de la Ville ainsi que l'implication des habitant.e.s dans une dynamique collective d'entretien et de long terme constituent les conditions sine qua non de la pérennité et de la viabilité de ces nouveaux espaces végétalisés.

En vue d'un futur passage des propositions contenues dans ces axes en Conseil de Paris, la ville de Paris travaillera à leur possible réalisation et mise en place en fonction de ses compétences.

CONTACT

Service de presse
presse@paris.fr
01 42 76 49 61