

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat
le 25 novembre 2019

CONSEIL DE PARIS

Extrait du registre des délibérations

Séance des 12, 14 et 15 novembre 2019

2019 V. 449 Vœu pour la mise en œuvre des États généraux du stationnement,

Le Conseil de Paris,

En réponse à la proposition de délibération de M. Pierre-Yves Bournazel et du groupe 10096 Paris intitulée « Pour un parc de deux roues motorisés plus respectueux de la Ville »

Considérant ce qui suit :

- 1- La Ville mène depuis plusieurs années une politique ambitieuse de lutte contre la pollution liée à la circulation automobile et de rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes de déplacement vertueux

Cette politique s'est traduite par la promotion de modes de mobilité alternatifs à la voiture individuelle, notamment, d'une part, en redonnant leur place à la marche à pied, au vélo et aux transports en commun et, d'autre part, en promouvant l'usage des véhicules partagés et des véhicules les plus propres. Dans le cadre du plan piéton, 10 hectares de voirie ont ainsi été redonnés aux piétons. Le plan vélo, mis en œuvre au cours de cette mandature, a quant à lui permis d'atteindre un réseau de près de 1000 km d'aménagements cyclables à Paris, comportant notamment un nouveau réseau structurant de grande qualité, le Réseau Express Vélo (REVe).

Par ailleurs, afin d'accompagner les Parisiens dans la transition écologique, la Ville de Paris aide, depuis 2015, particuliers et professionnels à utiliser des modes de déplacements propres. Trente aides ont ainsi été mises en place pour les Parisiens et les entreprises de Paris et de la petite couronne pour investir dans des flottes de véhicules fonctionnant à électricité ou au gaz, équiper les habitats collectifs en borne de recharge électrique ou stationnement sécurisé pour les vélos. Dans ce cadre, 30 000 parisiens utilisent un vélo à assistance électrique grâce à l'aide de la ville, dont le succès est grandissant.

- 2- La régulation du stationnement est un vecteur essentiel de cette politique, permettant de contrôler l'évolution de la circulation, principale source de pollution atmosphérique et sonore dans Paris

L'offre de stationnement est un des principaux outils permettant de réguler la circulation des véhicules.

La maîtrise des flux de circulation automobile par le stationnement a ainsi débuté avec la mise en place des premiers parcmètres dans les années 1970 avant que le stationnement payant ne soit généralisé dans tout Paris dans les années 2000.

La Ville de Paris a, au cours de ces dernières années, engagée la première étape de la conversion écologique de la politique du stationnement avec notamment la transformation des places offertes pour le stationnement des véhicules légers en places de stationnement ou en emplacements réservés à l'usage de modes alternatifs plus vertueux : ont ainsi été développées plus de 15 000 places de stationnement pour les vélos au cours de cette mandature, plus de 1 213 places Mobilib' ont été ouvertes pour l'autopartage, 1 700 points de recharge pour véhicules électriques ont été mis en place sur la voirie. Enfin, les véhicules électriques bénéficient aujourd'hui de la gratuité du stationnement. Par ailleurs, la Ville a mis en oeuvre la dépenalisation du contrôle du stationnement payant de surface qui a notamment eu pour effet de libérer les places de stationnement des véhicules ventouses, d'augmenter la disponibilité des places (mesurée par le taux de vide) et de diminuer ainsi le temps de recherche, et la pollution associée, d'une place de stationnement pour les particuliers et les professionnels.

Concernant les 2RM plus spécifiquement, 8 350 places de stationnement dédiées ont été créées, portant ainsi à 48 618 le nombre de places dédiées. Dans le même temps, la possibilité pour ces véhicules de stationner gratuitement sur les 133000 places payantes pour voitures s'est accompagnée de la fin de tolérance au stationnement des 2RM sur les trottoirs, ces véhicules représentant dorénavant 4096 des entrées en fourrières. Ces mesures permettent une reconquête des trottoirs parisiens au profit des piétons.

L'ensemble de ces mesures ont concouru à la baisse de la circulation automobile dans Paris, autour de 2 % à 3 % chaque année depuis les années 2000, et à l'amélioration du parc, et ont ainsi eu un effet positif sur la baisse de la pollution de l'air.

3- Il convient de poursuivre cette démarche en engageant une réflexion globale sur notre politique de stationnement à l'aune de la question environnementale et de la nécessité de libérer l'espace public

Le stationnement doit être utilisé comme un outil en faveur de la protection de notre environnement et de la santé des parisiens, de l'air que nous respirons, et de l'ambiance sonore.

Ainsi, la tarification du stationnement doit être repensée en fonction de l'impact environnemental des véhicules, afin de favoriser les plus vertueux. À ce titre, une tarification spécifique des SUV, véhicules non adaptés aux mobilités urbaines, inutilement plus lourds, plus polluants et plus accidentogènes que les berlines classiques, doit être questionnée en ville.

L'articulation entre l'offre et la tarification du stationnement en surface et en sous-sol doit par ailleurs être repensée. À cet égard, l'APUR montre dans son étude « Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public » publiée en juin 2019 que le sous-sol parisien dispose de 621000 emplacements de stationnement, pour un parc de 462700 véhicules équipant les ménages parisiens. Un meilleur usage de cette ressource en sous-sol offrirait la possibilité de libérer davantage les espaces publics en surface pour d'autres usages (espaces verts, lieux de vie, etc.).

L'organisation du stationnement doit être également pensée en cohérence avec la politique d'intermodalité (hub multimodaux, parking relais, offre de mobilité servicielle,...), particulièrement à proximité des grandes gares parisiennes .

De plus, la gestion des places de livraison et de stationnement en voirie doit servir une régulation de la logistique urbaine pour agir face à la croissance des livraisons à domicile qui contribuent gravement à la congestion urbaine.

Enfin, il conviendrait d'instaurer le stationnement payant pour les 2RM afin de davantage réguler leur usage. La circulation de ces véhicules, qui a augmenté de 62 % entre 1997 et 2017, engendre des nuisances importantes tant sur le plan environnemental que sonore : les 2RM les plus récents émettent ainsi 6 fois plus d'oxydes d'azote qu'une voiture essence de vignette critair' équivalente. Par ailleurs, les nuisances sonores des 2RM sont importantes, avec des niveaux d'émission autorisés d'après leur carte grise à 90dB, voire 100dB pour des modèles très puissants, alors que l'OMS considère qu'il y a un risque pour la santé lors d'une exposition supérieure à 68dB. Dans Paris les conducteurs de 2RM sont impliqués dans la moitié des accidents de la route. Enfin, le stationnement payant pour les 2RM aurait pour effet de

libérer des emplacements de stationnement dédiés aux 2RM occupés aujourd'hui par de nombreux véhicules ventouses.

Cette démarche devra s'accompagner d'une réflexion portant sur les moyens d'information relatifs aux modes de déplacement non polluants et sur les nombreux dispositifs d'aides financières à la conversion et à l'achat de véhicules propres destinés à accompagner les Parisiennes et Parisiens ainsi que les professionnels qui travaillent à Paris dans la transition écologique. En particulier, cette démarche devra intégrer l'idée que le recours au tout électrique ne saurait constituer l'unique perspective de développement de la mobilité urbaine, compte tenu des problématiques de consommation et de recyclage des composants de ces véhicules.

Elle devra également être conduite en concertation avec les Parisiennes et Parisiens, premiers concernés par ces mesures, les représentants des professionnels et les associations.

Dans cette perspective, sur proposition de l'Exécutif,

Emet le vœu que :

- soit lancée, sous la forme d'États Généraux du stationnement, une large concertation portant sur l'évolution du stationnement dans Paris, concernant tant les aspects de tarification du stationnement que de sa place dans l'espace public ;
- ces États Généraux traitent la question de la tarification en fonction de critères de polluants émis par les véhicules, celle du désencombrement et de la libération de l'espace public via la mise en cohérence de l'offre de stationnement en surface et en sous-sol, des modalités de mise en œuvre du stationnement payant des véhicules deux-roues motorisés, des moyens mis en œuvre pour s'assurer du respect des trottoirs, des outils facilitant l'intermodalité, de l'organisation de la logistique urbaine et toute autre question articulant la politique du stationnement de la Ville de Paris avec sa politique environnementale ;
- ces États Généraux permettent d'évaluer les différents dispositifs d'aides à la conversion et à l'achat de véhicules propres afin de poursuivre le travail d'accompagnement des Parisiennes et Parisiens dans la transition écologique ;
- ces États Généraux étudient également les moyens d'informer au mieux les Parisiens sur les mobilités du quotidien pour se déplacer sans polluer en mettant l'accent sur les bienfaits du vélo mécanique (distance parcourue, coût carbone, impact sur la santé, etc.)