



📖 ÉTUDE

# ÉVOLUTION DU STATIONNEMENT ET NOUVEAUX USAGES DE L'ESPACE PUBLIC

VOLET 1 : BILAN ET POTENTIEL D'ÉVOLUTION  
DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

MAI 2019





Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

Étude réalisée par : **Florence HANAPPE, Anaïs LO PINTO, Yann-Fanch VAULÉON**

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique : **Marcellin BOUDEAU, Mathieu CROS, Christine DELAHAYE, Marie PHILIPPE**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

[www.apur.org](http://www.apur.org)

# Sommaire

PRÉAMBULE .....	4
INTRODUCTION .....	6
<b>1.   Caractérisation des comportements des ménages parisiens .....</b>	<b>8</b>
La motorisation des ménages, des situations variables selon les arrondissements .....	8
Évolution de la demande en stationnement des ménages : 2 scénarios d'ici 2025 .....	10
Les déplacements domicile-travail des actifs habitant Paris .....	12
<b>2.   Caractérisation de l'offre de stationnement sur voirie .....</b>	<b>16</b>
Répartition de l'offre en stationnement aujourd'hui .....	17
L'évolution de l'offre sur voirie .....	20
<b>3.   Estimation de l'offre privée en stationnement des immeubles de logement .....</b>	<b>22</b>
Estimation de l'offre privée des immeubles de logement .....	22
L'offre des immeubles de logement comparée à la demande des ménages .....	23
Nature des propriétaires de parking dans les immeubles de logement .....	26
<b>4.   Les parcs concédés de la Ville de Paris et les parkings commerciaux .....</b>	<b>28</b>
L'offre dans les parcs concédés et les parkings commerciaux .....	28
Caractérisation de l'offre et des services dans les parcs concédés .....	29
Évolution de l'offre de services des parcs concédés depuis 2013 .....	32
Les places pour abonnés « résidents » ou « petits rouleurs » dans les parcs concédés .....	32
Les parcs concédés de surface .....	34
La présence des parcs concédés de la Ville de Paris comparée aux besoins en stationnement des ménages .....	36
<b>5.   L'offre et la demande en stationnement résidentiel des ménages .....</b>	<b>38</b>
Bilan à l'échelle de Paris .....	38
Bilan à l'échelle de l'arrondissement .....	39
Estimation du stationnement de voirie pouvant être optimisé pour d'autres types de stationnement, d'usages ou de services de mobilité .....	44
Des évolutions engagées avec la réforme de la dépenalisation du stationnement .....	47
ANNEXES .....	48

---

## PRÉAMBULE

---

### **Plusieurs changements sont en cours, créant un contexte favorable à l'optimisation des espaces du stationnement :**

- **Une nouvelle gestion du stationnement par les communes** (dépenalisation du stationnement payant de surface et tarification du forfait post stationnement sensiblement plus élevée que l'ancienne amende) qui a été mise en place au premier trimestre 2018 et qui doit favoriser la rotation sur l'espace public, inciter au stationnement en ouvrage et optimiser les recettes.
- **Une meilleure utilisation des parkings en ouvrage** en partie sous-utilisés qui devrait permettre de réduire la pression sur les places situées sur l'espace public, et favoriser ainsi le développement de nouveaux services et équipements pour les nouveaux véhicules propres, la création de plantations, de terrasses,...
- **Les mutualisations possibles** avec les stationnements situés dans les immeubles et en particulier dans les immeubles de bureau dans les secteurs déficitaires.
- **La croissance du parc de véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables** qui ne peut s'engager que si elle est soutenue par un déploiement important de systèmes de recharge, en particulier dans l'espace public ou en stations de surface adaptées (réseau dense de points de recharges électriques, GNV-Biogaz, hydrogène...). Dans ce domaine, les aides peuvent être financières, administratives ou réglementaires.
- **L'équipement et la gestion des parcs de stationnement** qui est également un moyen d'accélérer le déploiement des énergies renouvelables, au moyen

de tarifications préférentielles, de places affectées aux véhicules propres et aux vélos, mais aussi de l'installation de bornes de recharge électrique, hydrogène ou GNV. Il s'agit de favoriser les innovations réglementaires et techniques pour le développement de bornes de recharge alternatives et inciter les copropriétaires, les entreprises et les bailleurs sociaux à équiper leurs parkings.

- **Le développement des outils numériques de gestion de l'offre** globale en stationnement, d'applications usagers et des modèles prédictifs pour la recherche de places en temps réel (y compris pour les PMR et les livraisons) qui permettrait également d'optimiser l'espace et le confort de tous.

### **L'objectif d'aller vers un nouveau référentiel de l'espace public**

Dans le cadre de ses travaux sur l'espace public parisien, l'Apur poursuit ses réflexions sur le réaménagement de la rue et la redéfinition des politiques de stationnement, afin d'accompagner la mise en œuvre d'une stratégie globale sur l'espace public, croisant le développement des nouvelles mobilités, mais aussi des programmes de végétalisation ou d'installation d'usages et services de proximité. Cette étude inscrite au programme partenarial de l'Apur 2018-2019 forme ainsi une contribution à la mise en place d'un nouveau référentiel de l'espace public parisien.

Le volet stationnement, objet de cette présente étude, a comme objectif de fournir **un diagnostic prospectif assorti de recommandations pour élaborer une stratégie commune**

---

*La nouvelle gestion du stationnement par les communes va favoriser la rotation sur l'espace public, inciter au stationnement en ouvrage et optimiser les recettes*

---

et transversale liée à l'évolution des besoins en stationnement. Ce travail est réalisé en associant les directions concernées (DVD, DEVE, -DU, DJS, DFA, DAE, DPE, DAC), le SG et potentiellement des délégataires comme SAEMES ou Indigo... Dans un premier temps, ce travail est effectué à l'échelle de Paris et pourra au vu des résultats être étendu à d'autres collectivités en 2020.

### L'étude se décompose en 4 volets :

- **Volet 1 :** Bilan et potentiel d'évolution du stationnement résidentiel ;
- **Volet 2 :** Évolutions de l'espace dédié au stationnement de surface au profit d'autres usages ;
- **Volet 3 :** Utilisations et services renouvelés dans les parkings en ouvrage ;
- **Volet 4 :** Visions stratégiques possibles pour l'espace public de demain.

### Calendrier de l'étude :

- **Avril 2018 :**  
Réunion de lancement Apur-DVD.
- **Juin-Juillet 2018 :**  
Collecte des données.
- **Aout-septembre-octobre 2018 :**  
Traitement des données, élaboration des volets 1 et 2.
- **Mi-novembre 2018 :**  
Réunion Apur-DVD
- **Janvier 2019 :**  
Atelier inter-directions pour un diagnostic commun (DVD, DEVE, DU, DJS, DFA, DAE, DPE, DAC) organisé par l'Apur.
- **Début 2019 :**  
Rendu des volets 1 et 2.
- **Mai 2019 :**  
Rendu du volet 3.
- **Juin-juillet 2019 :**  
Réalisation d'un référentiel de l'espace public et de photomontages (volet 4) et 2<sup>e</sup> atelier prospectif.

### LA BANDE DE STATIONNEMENT, UN ESPACE DE PLUS EN PLUS SOLlicitÉ PAR LES USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC ET LES NOUVELLES MOBILITÉS



Rue des Rosiers, Paris 4<sup>e</sup>



Rue du Général Blaise, Paris 11<sup>e</sup>

---

# INTRODUCTION

---

Le présent cahier constitue le volet 1 de l'étude. Il propose un état des lieux quantitatif des opportunités d'évolution du stationnement accessible aux résidents parisiens, à partir d'une comparaison entre le parc automobile des ménages et l'offre sur rue en ouvrage. Cet exercice permet d'identifier des quartiers où la pression sur le stationnement de surface pourrait être atténuée par une optimisation de l'occupation des parkings de logements, souvent sous-utilisés, mais aussi de l'offre des parcs concédés et des parkings commerciaux, afin de répondre à l'ensemble des besoins sur l'espace public.

L'analyse, menée à l'échelle de l'iris et des quartiers parisiens, consiste en une évaluation du déficit ou de l'excédent en places totales de stationnement, par comparaison du nombre de voitures des ménages parisiens. Ce bilan global repose sur la comparaison des données suivantes :

- Le parc automobile issu des enquêtes INSEE sur les ménages (2015),
- le stationnement de surface dit « résidentiel », comprenant les places payantes mixtes et les places gratuites, issu du Référentiel Stationnement de la Direction de la Voirie de la Ville de Paris (2017 hors bois),
- une estimation du parc de stationnement privé des logements issu des fichiers des impôts DGFIP (données déclaratives, 2017),
- les données Ville de Paris concernant les parkings concédés (données 2017),
- les données APUR/DVD concernant les parkings commerciaux (données 2005).

L'offre et les pratiques en stationnement à Paris ne sont parfaitement connues. **Des incertitudes demeurent en particulier sur l'évaluation précise du nombre de places de stationnement rattachées aux logements, ainsi que sur l'usage réel de ces places, qui peuvent être louées ou utilisées pour d'autres usages. Concernant l'offre sur voirie, le stationnement payant mixte et gratuit, dit « stationnement résidentiel », ne répond pas qu'aux besoins des ménages; il assure d'autres fonctions en ville qu'il s'agit de préserver voire d'améliorer, comme le stationnement des visiteurs, des artisans ou des actifs dépendants de la voiture.** Enfin les données sur les places attribuées aux résidents dans les parkings commerciaux reposent sur une enquête ancienne ayant largement évolué depuis.

L'offre en stationnement proposé par les plateformes numériques tels que YesPark, ZenPark ou OPnGO, est en partie comptabilisée dans l'offre du parc privé résidentiel issue des données des impôts.

Tout ce qui relève de la transformation des parkings en ouvrage et des nouveaux services tels que la signalétique, les applications et portails de mise en relation usager, la logistique urbaine ou la mutualisation des places, fait l'objet d'une étude qualitative traitée dans le volet 3.

Cet exercice reste une première évaluation globale dans l'objectif de mieux caractériser la situation entre l'offre et la demande, et de proposer des indicateurs d'excédents ou de déficits par quartiers. Il nécessite pour aller plus loin des enquêtes fines de terrain.

*Cette analyse sur le stationnement résidentiel porte sur une comparaison entre le nombre de voitures des ménages parisiens et l'offre en stationnement aux résidents. Elle s'inscrit dans les réflexions sur les évolutions du stationnement sur voirie et des parkings en ouvrage à Paris, en particulier ceux des logements souvent sous-utilisés.*

*Ce travail mériterait d'être complété par un travail spécifique sur l'offre en parking commercial et en immeuble de bureaux avec des données fiables, qui n'existent pas en l'état.*

*L'objectif est bien d'optimiser l'offre à disposition des résidents parisiens, pour mieux répondre aux autres besoins en stationnement, en particulier des artisans, des livraisons des commerces et des activités, des personnes à mobilité réduite, des visiteurs et des actifs n'ayant pas d'autres choix pour se déplacer que d'utiliser la voiture.*

*L'étude s'inscrit ainsi dans les réflexions plus larges sur l'adaptation de l'espace public parisien aux nouvelles mobilités et usages de la ville.*

# L'OFFRE ET LA DEMANDE DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL À PARIS



## 462 690

voitures des ménages  
parisiens en 2015

**-9 %**  
en 5 ans

Source : Insee 2015

## 612 610

places résidents  
(voirie + parking)

### Répartition

3% dans les parkings commerciaux

21 % sur la voirie	75 % dans les parkings privés des logements
-----------------------	--

1% dans les parcs concédés de la Ville de Paris

Environ

## 149 920

places résidents  
pouvant théoriquement  
évoluer vers  
d'autres usages

## STATIONNEMENT SUR VOIRIE



## 121 920

places  
voitures résidents  
(payant mixte, gratuite, hors bois)

Source : DVD 2017



## -14 %

de places voitures  
en 7 ans  
(-14 227 places payantes mixtes)

Source : DVD 2017



## + 27 810

places vélos/  
deux-roues motorisés  
en 7 ans

Source : DVD 2017

## STATIONNEMENT HORS VOIRIE



## 460 180

places dans le parc de logement,  
dont 77 % dans les **copropriétés**  
et 16 % dans le **parc  
de logement social**

Source : DGFIP 2017



## 229

parkings commerciaux

## 80 660

places dont  
19 200 abonnements « résidents »

Source : DVD 2005



## 148

parcs concédés

## 70 540

places pour voitures dont

## 8 406

abonnements « résidents »

Source : DVD 2016

# 1.

# Caractérisation des comportements des ménages parisiens

**36 % de ménages parisiens motorisés, 64 % de ménages sans voiture mais une réalité variable selon le quartier de résidence.**

## La motorisation des ménages, des situations variables selon les arrondissements

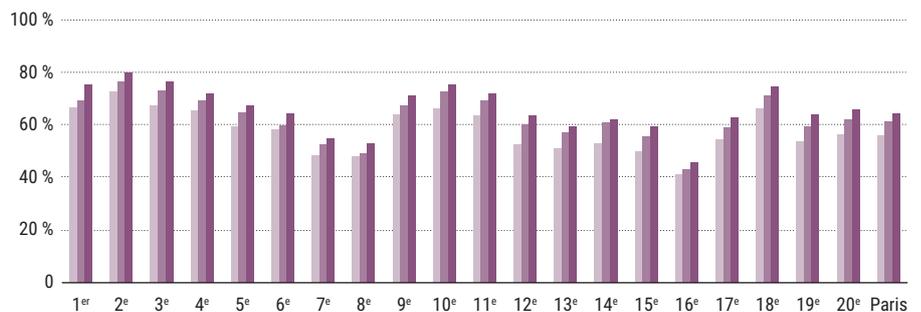
Avec un taux de motorisation de 0,40 à Paris (0,83 en Proche couronne, 0,88 en Ile-de-France) les Parisiens sont particulièrement peu motorisés et le sont de moins en moins selon les données Insee de 2015. **Seulement 36 % des ménages parisiens en moyenne disposent d'au**

**moins une voiture en 2015**, alors qu'ils étaient 46 % en 1990.

Les 4 arrondissements centraux, les 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements restent très en deçà de la moyenne parisienne, avec un quart environ des ménages motorisés.

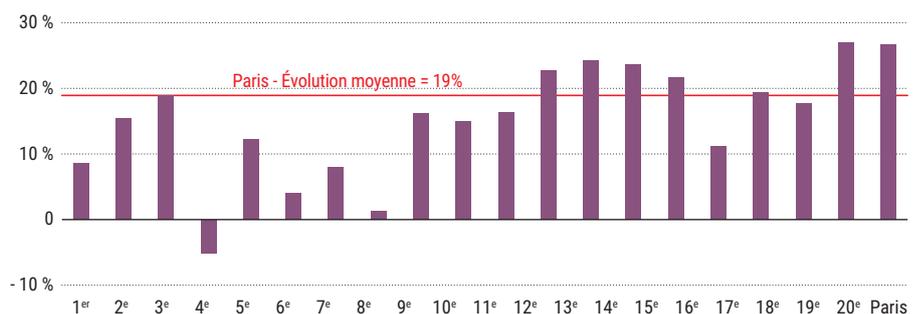
■ Part des ménages sans voiture en 1999  
 ■ Part des ménages sans voiture en 2010  
 ■ Part des ménages sans voiture en 2015

### ÉVOLUTION DE LA PART DES MÉNAGES SANS VOITURE À PARIS



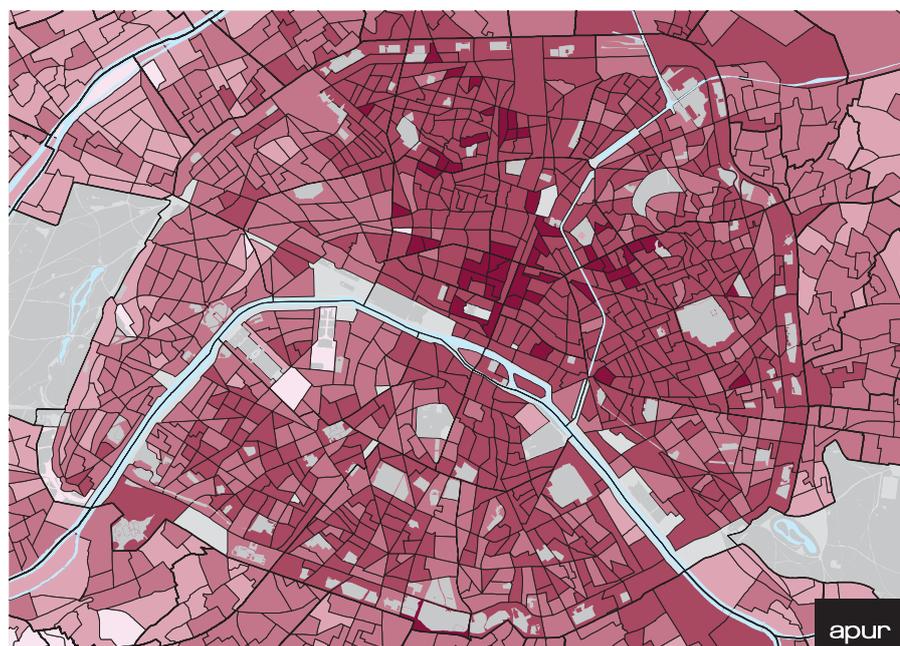
Source : Insee, 1990-2015

### ÉVOLUTION DE LA PART DES MÉNAGES SANS VOITURE ENTRE 1999 ET 2015



Source : Insee, 1990-2015

## MÉNAGES SANS VOITURE



L'équipement en voiture des ménages dépasse 45 % dans les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements, et 55 % dans le 16<sup>e</sup> arrondissement. Il dépasse aussi la moyenne parisienne en Rive Gauche (6<sup>e</sup> 13<sup>e</sup> 14<sup>e</sup> 15<sup>e</sup>) et dans les 12<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements.

Seulement 4,4 % des ménages parisiens disposent de 2 voitures ou plus. Certains ménages de l'ouest de Paris, comme dans le 7<sup>e</sup>, le 8<sup>e</sup> et surtout le 16<sup>e</sup> sont davantage équipés, entraînant mécaniquement une demande en stationnement plus importante qu'ailleurs. Ce phénomène s'accompagne cependant d'une baisse du nombre total de voitures.

La baisse du nombre de voitures est de 17 % à Paris entre 1999 et 2015. Cette baisse dépasse 20 % dans les 5 premiers arrondissements, dans le 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements. La diminution la plus faible s'observe dans le 16<sup>e</sup> arrondissement avec une baisse de moins de 8 % entre 1999 et 2015.

## MÉNAGES AVEC 2 VOITURES ET PLUS



**12 % des ménages ont deux voitures ou plus dans le 16<sup>e</sup> arrondissement, 9 % dans les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements pour une moyenne d'un peu plus de 4 % à Paris**

### Part des ménages sans voiture dans le total des ménages



Principaux équipements  
Iris avec moins de 10 résidences principales

Moyenne Paris : 63,9 %

Source : Insee 2015

### Part des ménages avec 2 voitures et plus dans le total des ménages



Principaux équipements  
Iris avec moins de 10 résidences principales

Moyenne Paris : 4,4 %

Source : Insee 2015

# Évolution de la demande en stationnement des ménages : 2 scénarios d'ici 2025

Le phénomène de baisse du nombre de voitures des ménages, constaté depuis 1999, s'est accentué depuis 2010. Depuis 1999, la baisse est particulièrement sensible dans les quartiers du centre et de l'est de Paris, où elle dépasse 20 % dans les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, ainsi que dans les 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements. Depuis 2010, la baisse du taux de motorisation des ménages reste marquée dans les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> arrondissements, ainsi que dans le 8<sup>e</sup> arrondissement.

Afin d'estimer la demande future en stationnement, des hypothèses d'évolution du nombre de voitures des ménages, donc de la demande en stationnement, ont été esquissées à l'horizon 2025. Deux scénarios sont envisagés afin d'évaluer le nombre de voitures des ménages en 2025 à Paris :

- **un scénario dit « moyennant 1990-2015 » (Sc.1) avec un taux annuel de -0,85 %**, basé sur l'évolution du taux de motorisation de 1990 à 2015 ; ce scénario constitue une valeur basse.
  - **un scénario dit « tendanciel 2010-2015 » (Sc.2) avec un taux annuel de -2,15 %** observé de 2010 à 2015 ; ce scénario constitue une valeur haute.
- Selon les scénarios, la baisse du nombre de voitures des ménages d'ici 2025 varie entre 8 et 20 %. Les arrondissements les plus motorisés pourraient connaître une baisse accélérée du nombre de voitures, du fait des évolutions récentes de comportement observées et de nouvelles offres en mobilité innovantes correspondant mieux aux attentes des ménages. Cette forte baisse se constate déjà dans des arrondissements plus motorisés, comme dans le 16<sup>e</sup> arrondissement en lien avec l'abandon de la deuxième voiture.

**À Paris, la motorisation\* des ménages a baissé de 9 % depuis 2010 et de 20 % depuis 1999**

**Un phénomène global à l'ensemble des arrondissements**

**Ces scénarios se traduisent par une diminution du nombre total de voitures des ménages, comprise entre 38 000 à 96 000 véhicules à Paris (8 % à 20 % du parc) sur les 462 691 voitures comptabilisées en 2015 à Paris**

## TAUX DE MOTORISATION



Évolution du nombre moyen de voiture par ménage 1999 - 2015

Baisse du nombre moyen de voiture par ménage

- De 2 à 25 %
- Plus de 25 %
- Stabilité

Augmentation du nombre moyen de voiture par ménage

- De 2 à 25 %
- Plus de 25 %

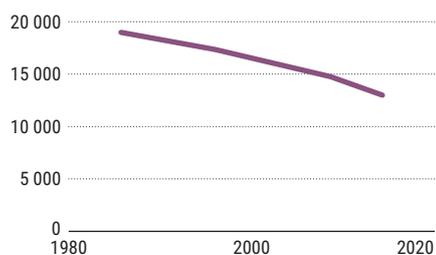
- Principaux équipements
- Iris avec moins de 10 résidences principales

Moyenne Paris : - 19,5 %

Source : Insee 1999-2015

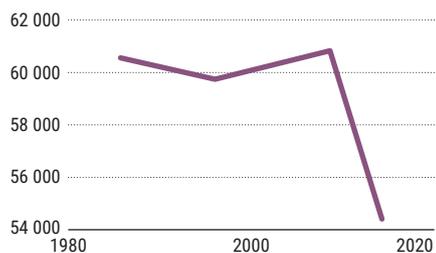
\* Taux de motorisation = nombre moyen de voitures des ménages

**NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES  
10<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT**



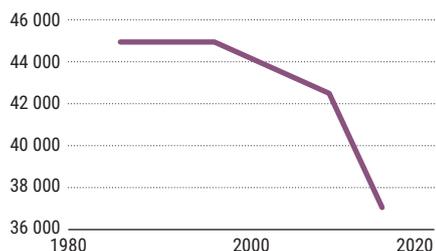
Source : Insee, 1990-2015

**NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES  
16<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT**



Source : Insee, 1990-2015

**NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES  
17<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT**



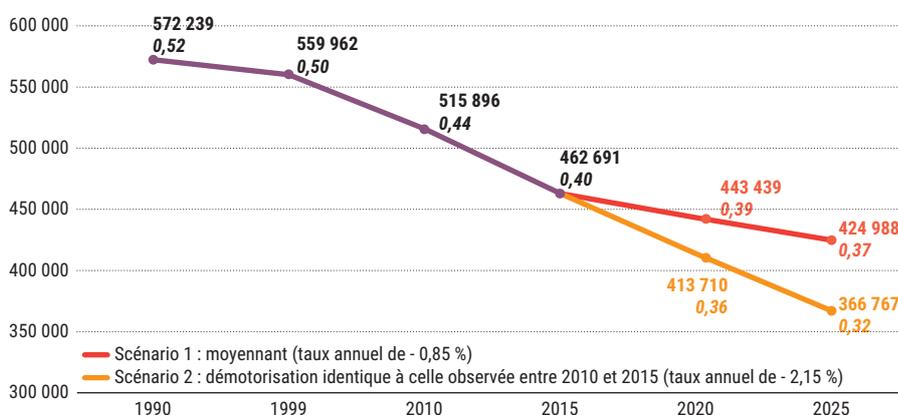
Source : Insee, 1990-2015

*En 2025 à Paris, les taux de motorisation pourraient atteindre 0,32 pour le scénario 2 dit tendanciel (prolongement de la tendance depuis 2010), et 0,37 dans le cas du scénario 1 dit moyennant (prolongement de la tendance depuis 1990), contre 0,43 en 2015 en tenant compte des tendances démographiques.*

*En comparaison le nombre moyen de voitures par ménage dans New York City - Manhattan était de 0,25 (Census 2011) et de 0,06 à Hong Kong (RTS info 2015) où les habitants sont fortement usagers des transports collectifs.*

*Une hypothèse d'un taux de motorisation de 0,32 en 2025 à Paris semble pertinente en tenant compte de l'essor des nouvelles mobilités.*

**HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOITURES ET DU TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES À PARIS D'ICI À 2025**



Source : Insee, 1990-2015

	2015	2020	2025
<b>Scénario 1 moyennant depuis 1990 (-0,85% an)</b>			
Nb voitures ménages	462 691	443 439	424 988
Évolution depuis 2015		-19 252	-37 703
		-4,2%	-8,1%
Taux motorisation	0,4	0,39	0,37

	2015	2020	2025
<b>Scénario 2 tendanciel depuis 2010 (-2,15% an)</b>			
Nb voitures ménages	462 691	413 710	366 767
Évolution depuis 2015		-48 981	-95 924
		-10,6%	-20,7%
Taux motorisation	0,4	0,36	0,32

**Taux de motorisation des ménages**

**Paris : 0,43**  
**New York - Manhattan : 0,25**  
**Hong Kong : 0,06**

(Sources : Census 2011, Insee 2015 et RTS info 2015)

# Les déplacements domicile-travail des actifs habitant Paris

Grâce à une bonne desserte en transports collectifs à l'intérieur de Paris et vers la plupart des pôles d'emploi régionaux, la grande majorité des déplacements domicile-travail est réalisée en transports collectifs.

**La mobilité individuelle en voiture ou en deux roues depuis le lieu de résidence concerne 1 actif parisien sur 5.**

À Paris, les transports en commun sont, de loin, le premier mode de transport pour aller travailler, avec une part modale de 64,4 % des déplacements domicile-travail. 9,8 % des actifs utilisent la marche à pied pour aller travailler, tandis que 5,2 % ne déclarent pas de moyen de transport. 20 % des actifs préfèrent la voiture ou le deux-roues pour aller travailler, avec des usages variables selon les arrondissements. On constate aussi :

- des ménages à l'ouest utilisant fortement la voiture au-delà de 20 % jusqu'à plus de 40 % ;
- dans les arrondissements périphériques, entre 10 et 20 % des actifs usa-

gers de la voiture ;

- des ménages utilisant à moins de 10 % la voiture dans le centre, au nord et à l'est.

## L'usage de la voiture pour aller travailler

L'usage de la voiture pour aller travailler a baissé en moyenne de 34 % à Paris depuis 1999, avec de fortes baisses dans les arrondissements centraux, les 5<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et la plupart des arrondissements périphériques. À noter une diminution faible de l'usage de la voiture chez les actifs parisiens en 15 ans dans le 8<sup>e</sup> (- 20 %) et le 16<sup>e</sup> (- 21 %).

## L'usage des deux roues pour aller travailler

L'usage des deux roues pour aller travailler forme un négatif de la carte des usagers de la voiture pour les déplacements domicile-travail. Selon le recensement de 2015, les usagers des deux roues se répartissent pour moitié à vélo et pour moitié en deux roues motorisés.

**12,0 % des actifs parisiens vont travailler en voiture depuis leur lieu de résidence**

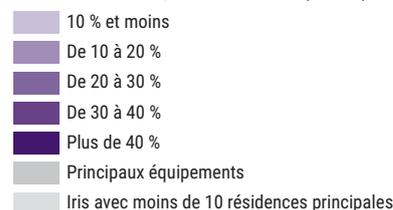
**8,6 % des actifs parisiens vont travailler à vélo ou à moto depuis leur lieu de résidence**

**Un usage de la voiture important dans le 7<sup>e</sup> et à l'ouest, particulièrement faible au centre et dans les arrondissements du nord et de l'est, là où les ménages sont les moins motorisés**

## MODE DE TRANSPORT (VOITURE)



Part des déplacements effectués en voiture, dans le total des actifs occupés de 15 ans ou plus au lieu de résidence, domicile / travail (voiture)



Moyenne Paris : 12 %

Source : Insee 2015

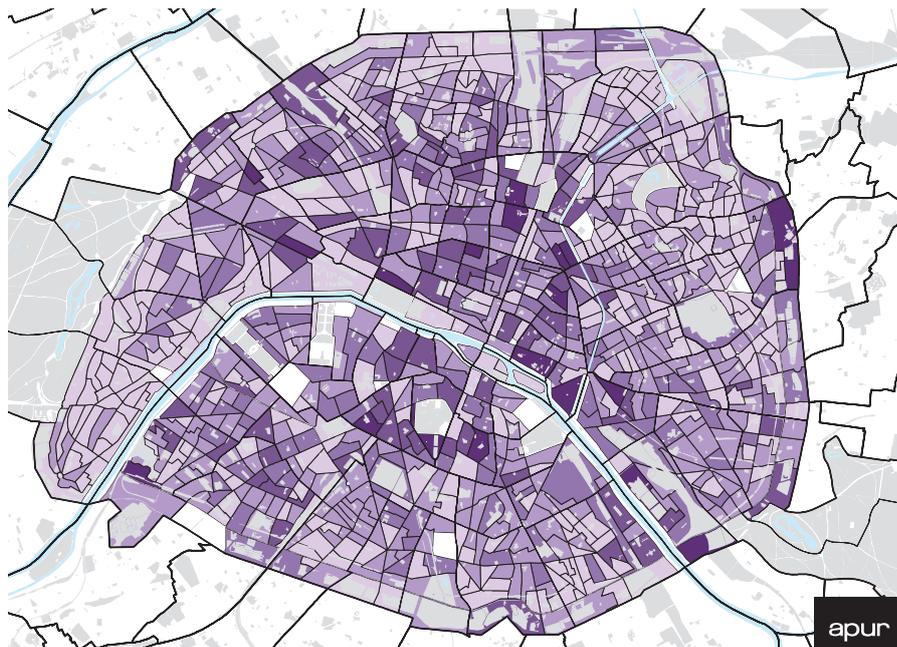
*Les actifs résidant au centre, au nord et à l'est de Paris sont particulièrement usagers des vélos et des motos pour aller travailler avec une demande en stationnement à adapter.  
La demande en stationnement deux roues des actifs (demande de nuit), comparée à l'offre sur voirie, est particulièrement déficitaire dans les arrondissements de la Rive Droite.*

**OFFRE EN STATIONNEMENT 2 ROUES SUR VOIRIE RAPPORTÉE À L'IRIS**

Nombre de places disponibles

- < 50
- Entre 50 et 100
- Entre 100 et 150
- Entre 150 et 200
- > 200

Source : DVD 2017



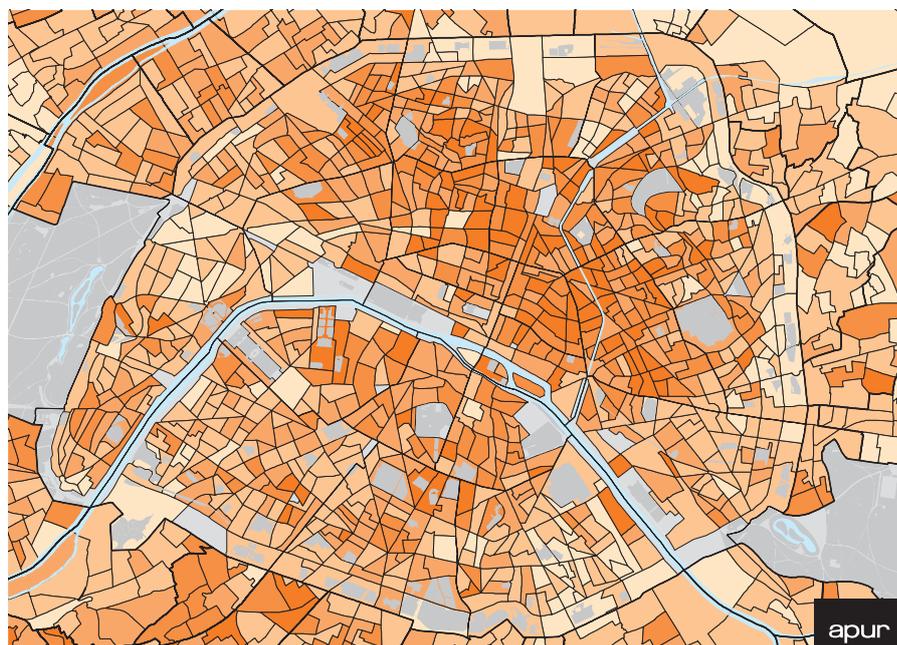
**MODE DE TRANSPORT (DEUX ROUES)**

Part des déplacements effectués en 2 roues, dans le total des actifs occupés de 15 ans ou plus au lieu de résidence, domicile/travail (2 roues)

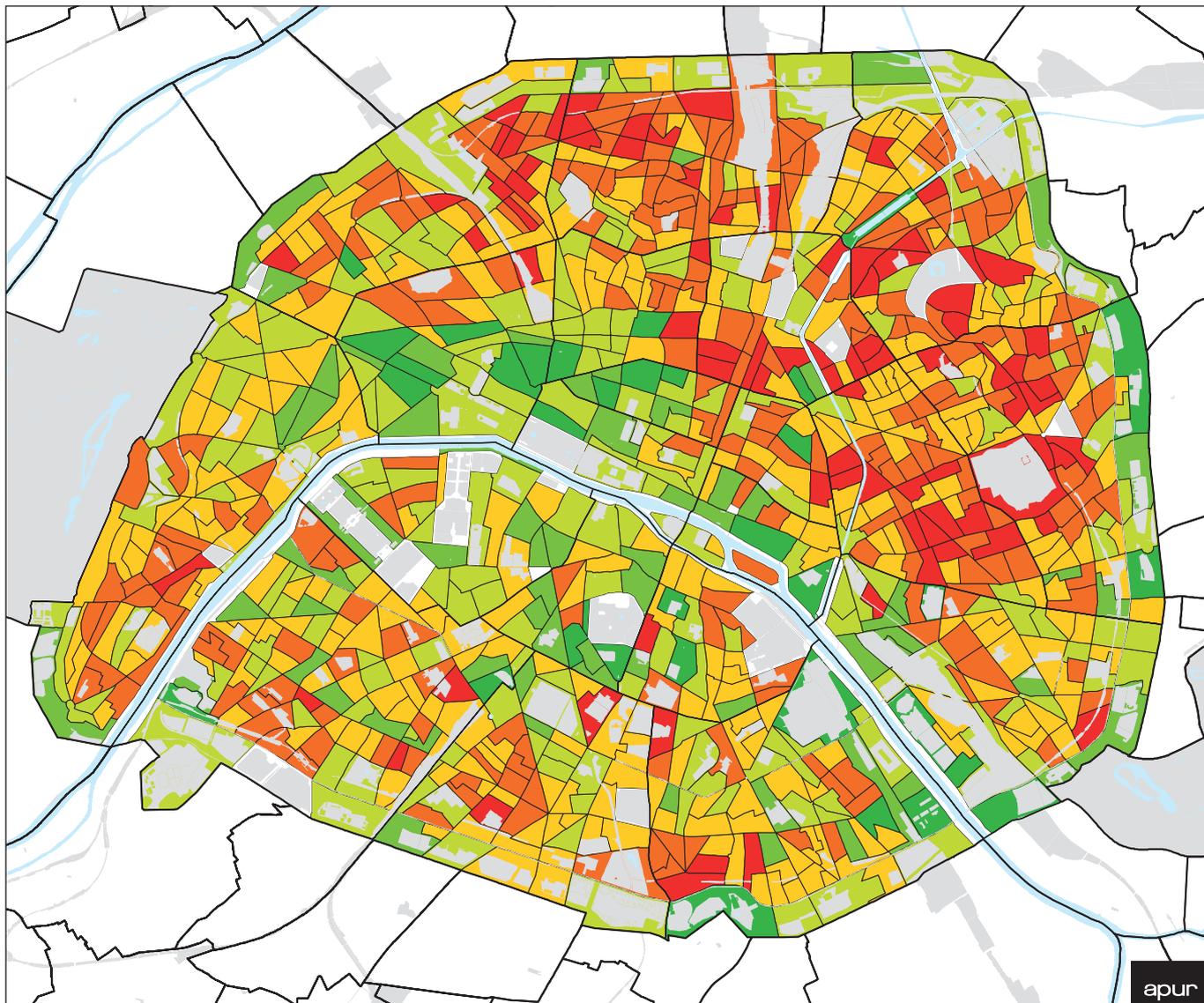
- 5% et moins
- De 5 à 8 %
- De 8 à 10 %
- De 10 à 12 %
- Plus de 12 %
- Principaux équipements
- Iris avec moins de 10 résidences principales

Moyenne Paris : 8,6 %

Source : Insee 2015



**LES PLACES DEUX ROUES SUR VOIRIE COMPARÉES AU NOMBRE D'ACTIFS ALLANT TRAVAILLER EN DEUX ROUES AU LIEU DE RÉSIDENCE**



apur



© Apur - David Boureau

**Excédent/déficit de places de stationnement 2 roues en surface**

- > 100
- Entre 50 et 100
- Entre 0 et 50
- Entre - 50 et 0
- Entre - 100 et - 50
- < - 100

Moyenne Paris : 4,4 %

Sources : Insee 2015, DVD 2017

Vélib', une offre sur voirie complémentaire pour les déplacements des actifs

**L'OFFRE EN PLACES DE STATIONNEMENT DEUX ROUES\* (VÉLOS ET MOTOS CONFONDUS)  
COMPARÉE AU NOMBRE D'ACTIFS ALLANT TRAVAILLER EN DEUX ROUES DEPUIS LEUR  
LIEU DE RÉSIDENCE**

	Nombre d'actifs allant travailler en 2 roues en 2015	Offre de stationnement 2 roues (vélos et motos confondus) en surface	« Offre de nuit » : stationnement en 2 roues comparé à la demande des actifs
1 <sup>er</sup>	699	1 105	406
2 <sup>e</sup>	1 235	1 792	557
3 <sup>e</sup>	2 301	1 807	- 494
4 <sup>e</sup>	1 459	1 648	189
5 <sup>e</sup>	2 774	2 493	- 281
6 <sup>e</sup>	1 862	2 582	720
7 <sup>e</sup>	2 327	2 948	621
8 <sup>e</sup>	1 388	2 316	928
9 <sup>e</sup>	3 602	2 795	- 807
10 <sup>e</sup>	5 666	3 783	- 1 883
11 <sup>e</sup>	8 652	4 419	- 4 233
12 <sup>e</sup>	5 229	5 454	225
13 <sup>e</sup>	5 750	4 837	- 913
14 <sup>e</sup>	5 341	4 055	- 1 286
15 <sup>e</sup>	9 102	7 654	- 1 448
16 <sup>e</sup>	5 262	3 474	- 1 788
17 <sup>e</sup>	7 841	5 035	- 2 806
18 <sup>e</sup>	8 779	4 810	- 3 969
19 <sup>e</sup>	6 889	3 581	- 3 308
20 <sup>e</sup>	6 972	4 175	- 2 797
<b>Paris</b>	<b>93 130</b>	<b>70 763</b>	<b>- 22 367</b>

\* : sans comptabiliser l'offre Vélib'

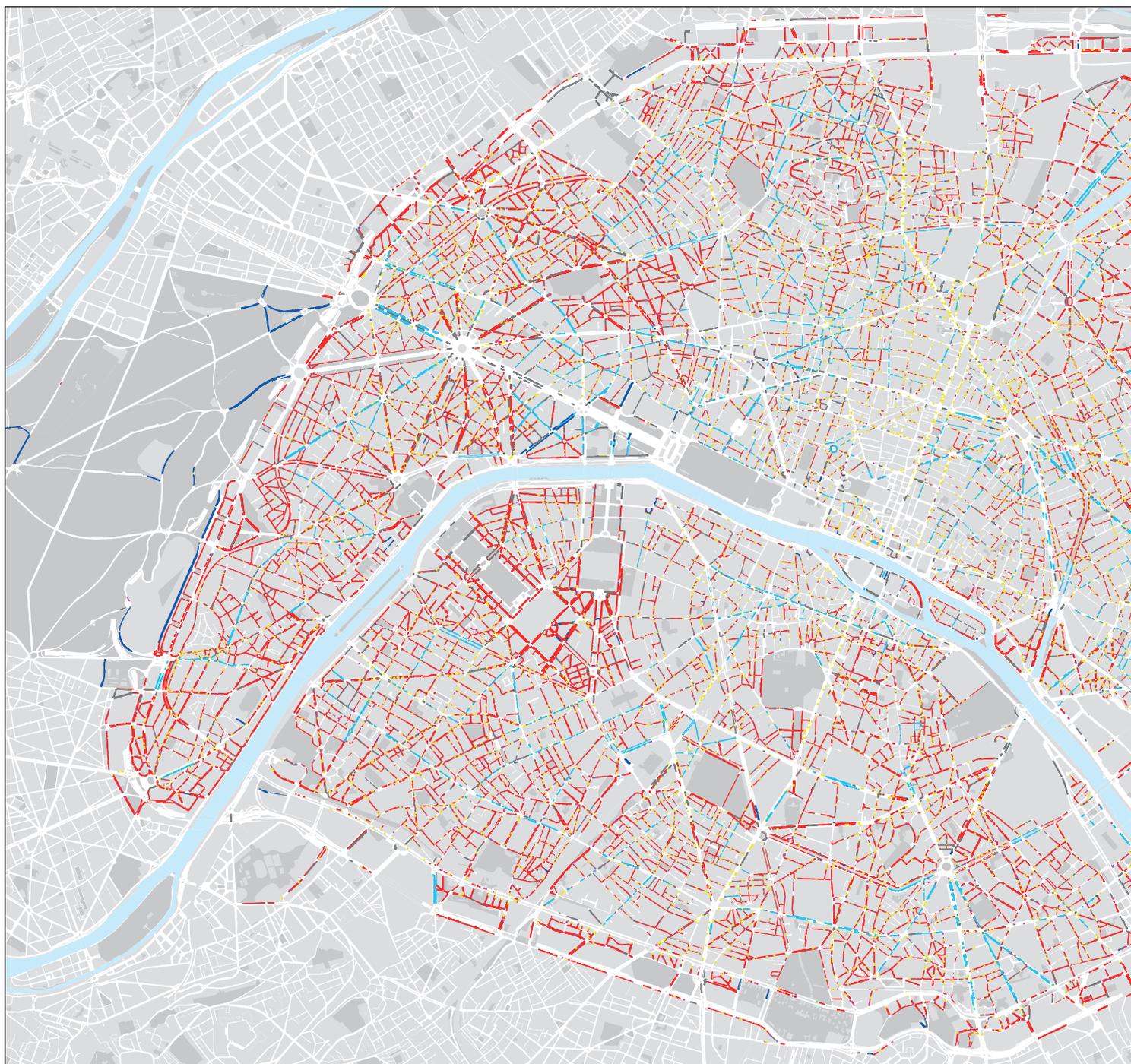


Stationnement illégitime de scooters et vélos sur trottoirs, rue du Général Renault, Paris 11<sup>e</sup>

© Apur

## 2.

# Caractérisation de l'offre de stationnement sur voirie



Les 462 691 voitures des ménages peuvent stationner sur 121 919 places de voirie de places payante mixte et des places gratuites (bois non compris) accessibles de jour comme de nuit.

Cette offre est complétée par 7 239 places de livraison partagées, accessibles la nuit.

## Répartition de l'offre en stationnement aujourd'hui

Le recensement des places de stationnement en surface chiffre :

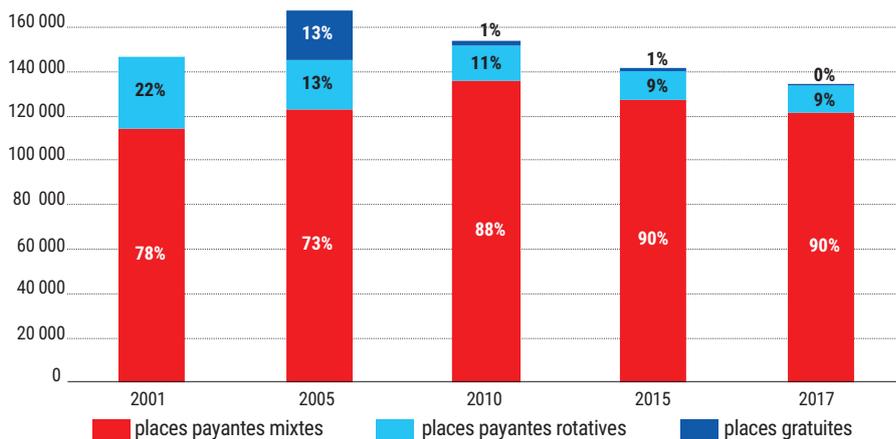
- une offre pour les voitures de 134 112 places (payant mixte, rotatif, gratuit) hors bois et hors places de livraison ;
- dont 121 919 places à usage ciblé des habitants (payant mixte et gratuit, source DVD 2017).

Ces chiffres et cette répartition sont ceux utilisés pour toutes les affectations à l'iris réalisées dans la suite de l'étude.

**L'offre surfacique de voirie répond au global à environ 26 % de la demande des ménages.**

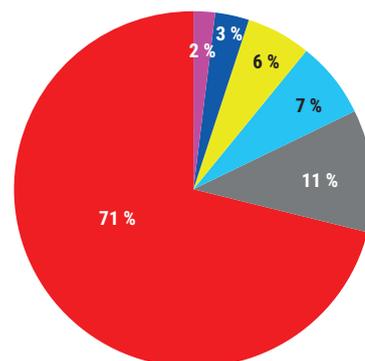


ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DU STATIONNEMENT VOITURE EN SURFACE À PARIS (HORS BOIS, HORS PLACES DE LIVRAISON ACCESSIBLES DE NUIT)



Source : DVD - 2017

RÉPARTITION DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL PUBLIC EN SURFACE (HORS DEUX-ROUES)



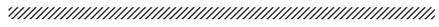
### RÉGIME PRIORITAIRE



Source : DVD 2017

Source : Open Data, Ville de Paris - 2018

# L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE



- Payant mixte
- Payant rotatif
- Livraison, Bus
- Gratuit
- Électrique
- GIG-GIC
- Autre Régime

Source : DVD 2017

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements



5<sup>e</sup> arrondissement



6<sup>e</sup> arrondissement



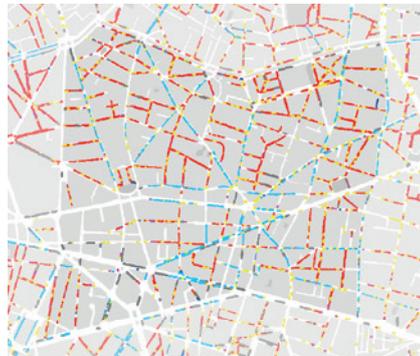
7<sup>e</sup> arrondissement



8<sup>e</sup> arrondissement



9<sup>e</sup> arrondissement



10<sup>e</sup> arrondissement



11<sup>e</sup> arrondissement



12<sup>e</sup> arrondissement



13<sup>e</sup> arrondissement



14<sup>e</sup> arrondissement



15<sup>e</sup> arrondissement



16<sup>e</sup> arrondissement



17<sup>e</sup> arrondissement



18<sup>e</sup> arrondissement



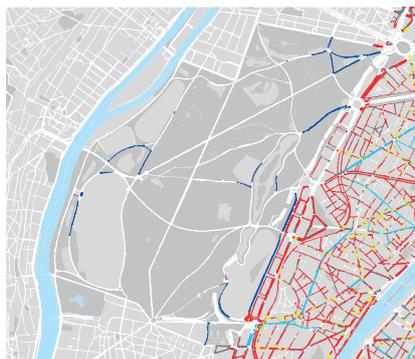
19<sup>e</sup> arrondissement



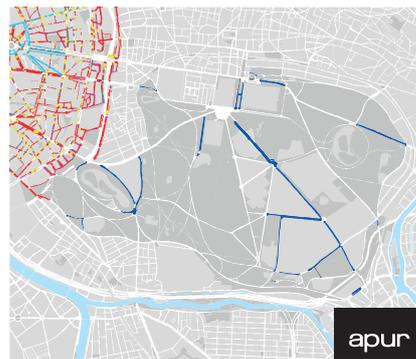
20<sup>e</sup> arrondissement



Bois de Boulogne



Bois de Vincennes

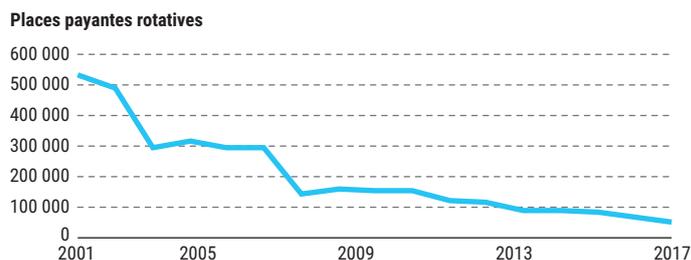
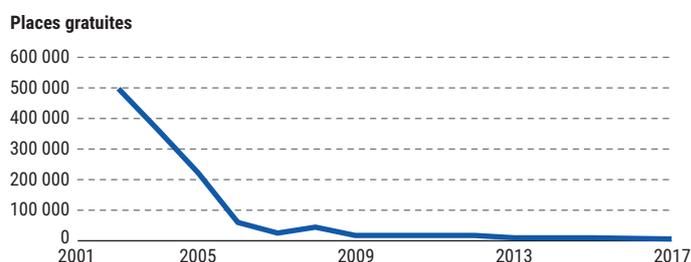
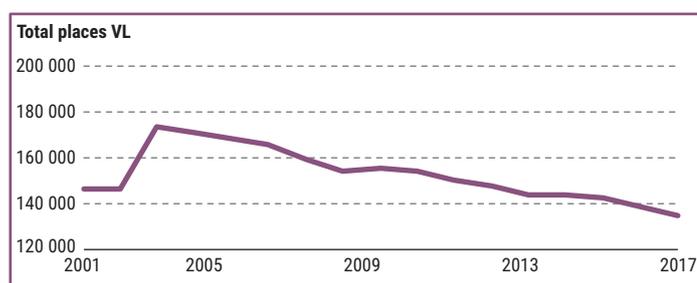


# L'évolution de l'offre sur voirie

*Une diminution de 12 688 places de stationnement voitures (gratuites, payantes rotatives, payantes mixtes) depuis 2001, soit 10 % de l'offre, mais une augmentation du nombre de places payantes mixtes (à usage notamment des résidents).*

*L'offre de 62 500 places deux roues créées depuis 2001 équivaut à 10 400 places voitures.*

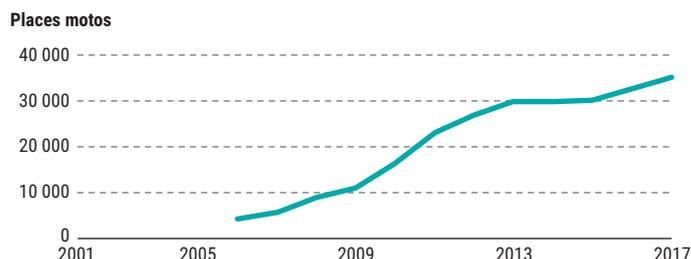
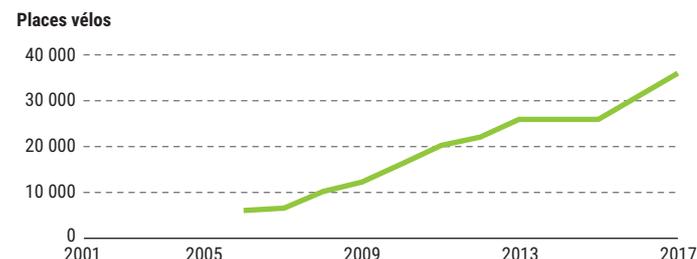
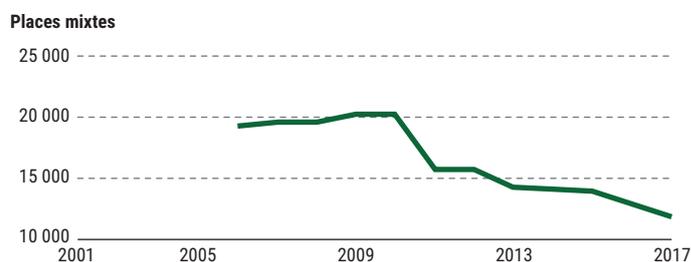
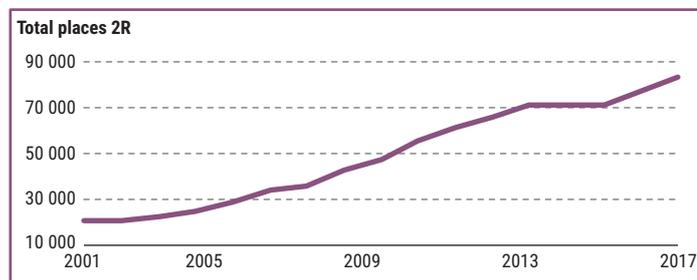
## LES PLACES DE STATIONNEMENT VOITURES SUR VOIRIE\*



Source : DVD 2017

\* Concernant le bilan des places sur voirie, les emprises au sol varient selon les véhicules : 1 place voiture = 4 places moto = 8 places vélo = 6 places vélo/moto mixte

## LES PLACES DE STATIONNEMENT DEUX ROUES (VÉLOS, MOTOS, MIXTES) SUR VOIRIE\*



Source : DVD 2017

\* Concernant le bilan des places sur voirie, les emprises au sol varient selon les véhicules : 1 place voiture = 4 places moto = 8 places vélo = 6 places vélo/moto mixte

L'offre en stationnement de surface tous modes confondus reste plutôt constante. Concernant les voitures, la baisse globale depuis 2010 de 19 700 places s'est traduite par la suppression de 14 200 places payantes mixtes, soit une diminution de 10 % de l'offre. Cette baisse s'explique par les projets d'aménagement de voirie et par la création de places pour les nouvelles mobilités : deux roues (vélos/motos), véhicules en partage (SVP, 2 800 places autolib'...), nouveaux services type Belib'...

On constate ainsi dans le même temps une augmentation de plus de 27 800 places deux roues (équivalente à 4 600 places VL), selon un quasi-équilibre

d'offre entre vélos et motos et une baisse de l'offre en places mixtes. À ce chiffre, il faut ajouter les 40 000 places Vélib' créées depuis 2007.

La baisse de l'offre VL sur voirie s'explique ainsi en grande partie par le développement du stationnement deux roues, mais aussi par les services SVP (autopartage), Vélib', Autolib' et Belib'. L'impact des aménagements de pistes cyclables et de couloirs bus, la mise aux normes pompier des rues étroites (suppression d'une file de stationnement), ou le Plan Vigipirate interdisant le stationnement devant les établissements scolaires sont d'autres facteurs d'explication.

En prenant les bilans sur Paris, il semble que la suppression de places pour créer plus de végétalisation, la création de couloirs bus ou de pistes cyclables aient peu affecté l'offre de surface. De fait, l'aménagement de voies dédiées est souvent réalisé sans impacter la file de stationnement, en prenant sur le nombre de files circulées.

Le nombre de places de livraison, de transport de fonds, de taxi et de services publics reste quant à lui stable depuis 2009.

#### ÉVOLUTION DU STATIONNEMENT DE SURFACE À PARIS (HORS BOIS)

Nature de l'offre	Détail	2001	2005	2010	2015	2017	Évolution 2001/2005-2017	Évolution 2010-2017
Stationnement VL	Places payantes mixtes	114 600	123 100	135 560	127 107	121 333	6 733	-14 227
	Places payantes rotatives	32 200	22 300	16 330	13 393	12 193	-20 007	-4 137
	Places gratuites		22 100	1 920	1 257	586	-21 514	-1 334
	<b>Total places VL</b>	<b>146 800</b>	<b>167 500</b>	<b>153 810</b>	<b>141 757</b>	<b>134 112</b>	<b>-12 688</b>	<b>-19 698</b>
Deux Roues	Places mixtes	20 790	29 000	20 200	14 003	11 844		-8 356
	Places vélos			16 200	25 974	35 825		19 625
	Places motos			19 100	31 278	35 640		16 540
	<b>Total places 2R</b>	<b>20 790</b>	<b>29 000</b>	<b>55 500</b>	<b>71 255</b>	<b>83 309</b>	<b>62 519</b>	<b>27 809</b>
Vélib'	<b>Total places Vélib'</b>			nc	<b>32 093</b>	<b>31 640</b>		
Autolib'	<b>Total places Autolib'</b>				<b>2 135</b>	<b>2 819</b>		
Bélib'	<b>Total places Bélib'</b>					<b>113</b>		
Places GIG-GIC	<b>Total GIG/GIC</b>		<b>3 200</b>	<b>4 004</b>	<b>4 169</b>	<b>4 260</b>	<b>1 060</b>	<b>256</b>
Livraison	Zones de livraison partagées		9 815	7 535	7 041	7 239		
	Zones de livraison sanctuarisées			1 915	1 795	2 503		
	<b>Total ZL</b>		<b>9 815</b>	<b>9 450</b>	<b>8 836</b>	<b>9 742</b>	<b>- 73</b>	<b>292</b>
Autres	Transport de fonds				852	784		
	Taxis				2 852	2 751		
	Services Publics				1 800	1 848		

Source : DVD 2017

#### TAUX D'ÉVOLUTION STATIONNEMENT VL

	2001-2005	2005-2010	2010-2015	2015-2017	2001-2017	2010-2017
Places payantes mixtes	7 %	10 %	- 6 %	- 5 %	6 %	-10 %
Places payantes rotatives	- 31 %	- 27 %	- 18 %	- 9 %	- 62 %	-25 %
Places gratuites		- 91 %	- 35 %	- 53 %		-69 %
<b>Total places VL</b>	<b>14 %</b>	<b>- 8 %</b>	<b>- 8 %</b>	<b>- 5 %</b>	<b>- 9 %</b>	<b>-13 %</b>

# 3.

## Estimation de l'offre privée en stationnement des immeubles de logement

*Une offre importante des immeubles de logement permet une situation de quasi-équilibre à l'échelle de Paris : 460 000 places environ (460 179 places selon les calculs) pour 462 691 voitures des ménages parisiens.*

*Une offre surtout importante dans les quartiers de constructions récentes.*

À partir du fichier des impôts et des places de parkings déclarées, une évaluation de l'offre en stationnement résidentiel rattachée aux immeubles

de logement et aux immeubles mixtes comportant du logement. Cette offre a été rattachée à l'IRIS puis au quartier administratif parisien.

### Estimation de l'offre privée des immeubles de logement

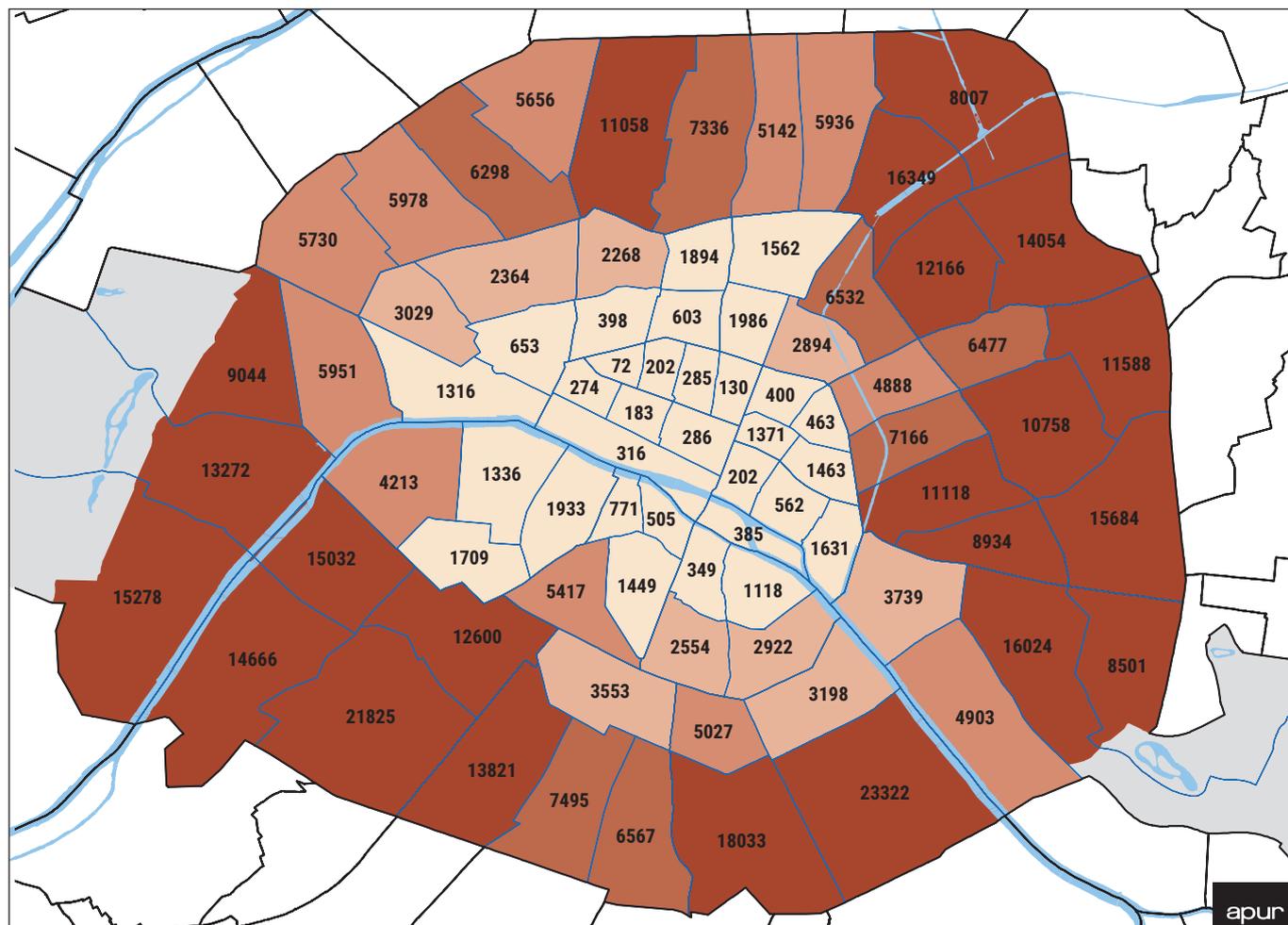
#### AVERTISSEMENT/MÉTHODE

**Estimation du parc de stationnement privé des logements déclaré aux impôts :** les données des impôts renseignent à la parcelle une surface des stationnements couverts et non couverts des locaux professionnels et une surface de parking dite « dépendance » rattachée aux locaux d'habitation. Cette surface est ensuite divisée par 12,5 m<sup>2</sup>, pour obtenir le nombre de places déclaré par chaque propriétaire. Cette hypothèse pourrait tendre à surévaluer l'offre en stationnement, si les accès aux parkings sont également comptabilisés par le propriétaire.

**L'évaluation chiffrée de l'offre en parking des immeubles de logement doit être considérée avec précaution.** Elle repose sur la déclaration par les contribuables de surfaces de stationnement à la parcelle, avec de nombreuses incertitudes :

- La surface déclarée et son équivalence en place de parking (comptabilisation des accès, emprises au sol approximatives selon les déclarants).
- La part des places affectées à d'autres usages, en réalité non accessibles au stationnement résidentiel (location à des personnes travaillant sur place, stockage...).
- L'offre non déclarée (fraude fiscale).

## NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL



Source : DGFiP 2017  
(nombre de places estimées à partir  
des surfaces déclarées aux Impôts)

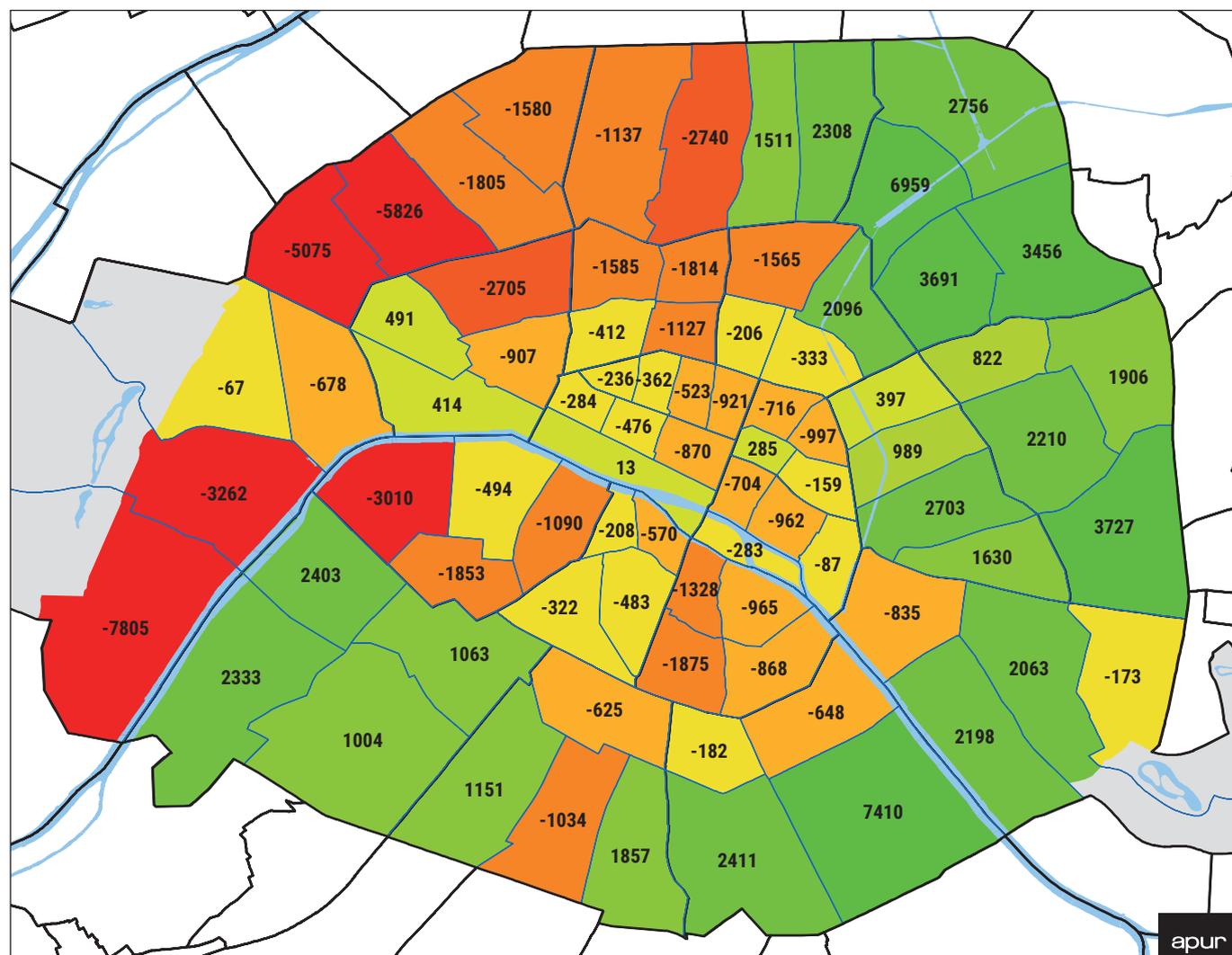
## L'offre des immeubles de logement comparée à la demande des ménages

Dans les 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements, l'offre de stationnement déclarée aux impôts et rattachée aux logements semblerait suffisante pour répondre à la demande des ménages, ainsi que dans une moindre mesure dans le 14<sup>e</sup>. Dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, l'équilibre semble juste atteint.

Ailleurs, l'offre de stationnement déclarée aux logements ne semble pas répondre à la demande des ménages, en particulier dans les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements, où plus de 30 % des ménages n'ont pas accès à un stationnement.

Le bilan de la demande en stationnement des ménages et de l'offre en parking privé des immeubles de logement fait apparaître un excédent théorique d'offre dans plusieurs quartiers notamment situés dans les arrondissements qui sont soit peu motorisés, soit dotés d'immeubles récents avec une offre de stationnement importante. Cette offre recouvre des réalités très diverses pour le Parisien, entre l'offre des bailleurs de logement social ou de gestionnaires ayant déjà mis en place des politiques d'ouverture au public, et les parkings privés dont une partie est louée à des particuliers ou servant à d'autres usages (box, cave...).

## L'OFFRE EN STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL ESTIMÉE DANS LES IMMEUBLES COMPARÉE AU NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES



### Excédent/déficit de places de stationnement résidentiel estimé dans les immeubles



220 : nombre de places résidentielles théoriques estimées excédentaires ou déficitaires

Sources : Insee 2015, DGFIP 2017, DVD, Apur

**CARACTÉRISATION DE L'OFFRE DANS LE PARC PRIVÉ DE LOGEMENTS ESTIMÉE**

	Offre théorique estimée de stationnement résidentiel dans les immeubles (nombre de places de parking – DGFIP 2017)	Offre théorique en stationnement du parc résidentiel comparée au nombre de voitures des ménages (nombre. de places positif si excédent de l'offre)	Estimation de la part de véhicules non garés dans le parc privé des immeubles
1 <sup>er</sup>	1 060	- 1 616	60 %
2 <sup>e</sup>	689	- 2 042	75 %
3 <sup>e</sup>	3 697	- 1 587	30 %
4 <sup>e</sup>	2 780	- 2 036	42 %
5 <sup>e</sup>	6 943	- 5 036	42 %
6 <sup>e</sup>	8 142	- 1 583	16 %
7 <sup>e</sup>	9 191	- 6 447	41 %
8 <sup>e</sup>	7 363	- 2 707	27 %
9 <sup>e</sup>	5 162	- 4 938	49 %
10 <sup>e</sup>	12 974	- 7	0 %
11 <sup>e</sup>	32 106	5 718	0 %
12 <sup>e</sup>	33 168	3 254	0 %
13 <sup>e</sup>	49 580	8 991	0 %
14 <sup>e</sup>	31 437	1 349	0 %
15 <sup>e</sup>	64 124	6 803	0 %
16 <sup>e</sup>	43 545	- 11 812	21 %
17 <sup>e</sup>	23 662	- 14 286	38 %
18 <sup>e</sup>	29 473	- 58	0 %
19 <sup>e</sup>	50 577	16 863	0 %
20 <sup>e</sup>	44 507	8 665	0 %
<b>Paris</b>	<b>460 179</b>	<b>- 2 512</b>	<b>1 %</b>



Stationnement en épi rue de Bercy, Résidence RIVP étudiants/jeunes travailleurs, Paris 12<sup>e</sup>

© Apur – David Boureau

# Nature des propriétaires de parking dans les immeubles de logement

Une part dominante de l'offre située dans les copropriétés : 355 000 places environ

Une offre moins importante rattachée au parc de logement social : 75 700 places environ

6 900 places environ déclarées par les organismes publics

22 300 places par les banques, sociétés et assurances

Une offre totale de places de parkings déclarées aux impôts de 460 000 places environ.

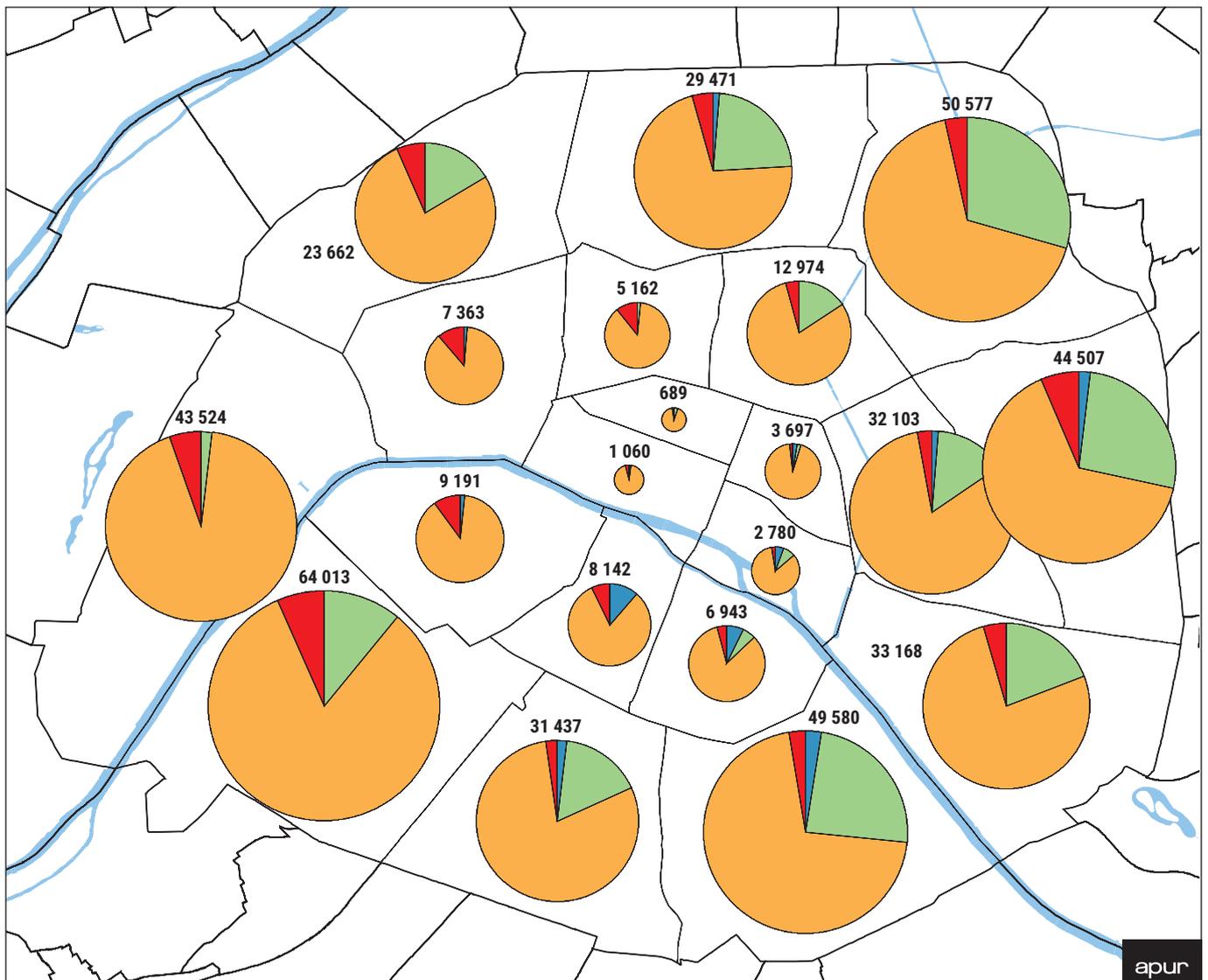
L'offre en stationnement rattachée au logement social et 1 % patronal est

plus importante dans les arrondissements comportant des immeubles de construction récente, dans le 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> arrondissements ainsi que dans tous les arrondissements périphériques, à l'exception du 16<sup>e</sup> arrondissement.

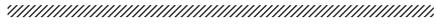
## NOMBRE DE PLACES DE PARKING PRIVÉ DÉCLARÉ À L'IMMEUBLE PAR CATÉGORIE DE PROPRIÉTAIRE

- Commune et EPCI, État, Organisme public, Région et département, Ville de Paris
- Organisme HLM et 1 %
- Copropriété et personne physique
- Banque, assurance, société civile immobilière, société industrielle et commerciale, autres personnes morales

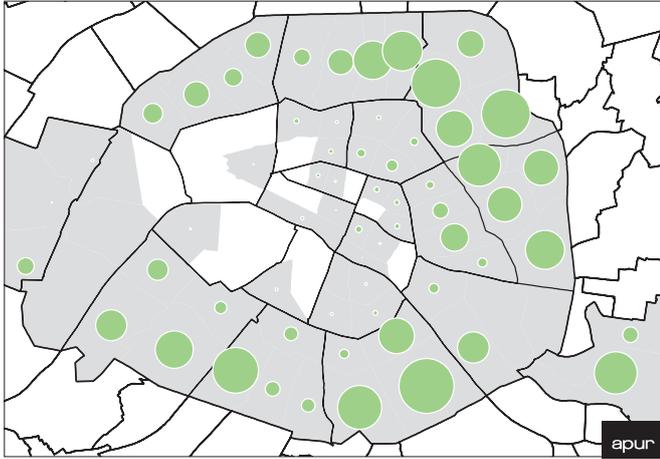
Source : DGFiP 2016



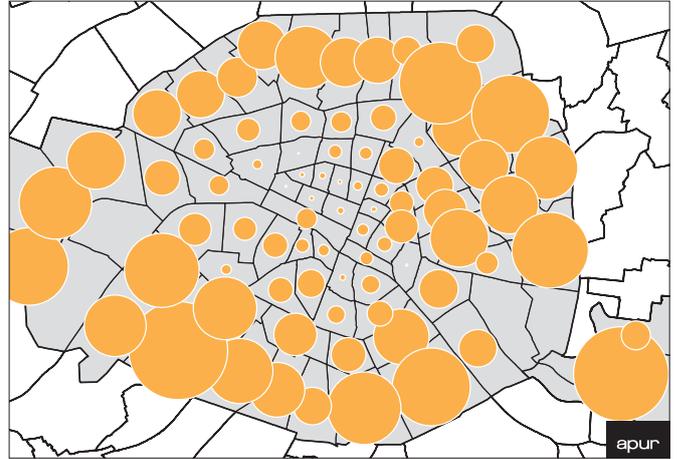
**DOMINANTE LOGEMENT  
(70 % ET PLUS SURFACE SHON)**



**Organisme HLM et 1 %**



**Copropriété et personne physique**



Nombre de parking privé déclaré à l'immeuble



**OFFRE EN PLACES DE PARKING PRIVÉ DÉCLARÉ À L'IMMEUBLE  
PAR CATÉGORIE DE PROPRIÉTAIRE**

	Organisme HLM et 1 %	Copropriété, personne physique	Banque, assurance, SCI, autre pers. morale	Organisme public
1 <sup>er</sup>	1,9 %	93,6 %	4,5 %	0,0 %
2 <sup>e</sup>	5,7 %	91,1 %	2,6 %	0,5 %
3 <sup>e</sup>	2,2 %	93,4 %	1,9 %	2,4 %
4 <sup>e</sup>	8,2 %	83,8 %	2,8 %	5,2 %
5 <sup>e</sup>	5,7 %	83,3 %	4,0 %	7,0 %
6 <sup>e</sup>	0,2 %	81,2 %	7,2 %	11,4 %
7 <sup>e</sup>	0,1 %	88,3 %	9,8 %	1,8 %
8 <sup>e</sup>	0,0 %	87,5 %	11,2 %	1,3 %
9 <sup>e</sup>	1,6 %	87,4 %	10,8 %	0,2 %
10 <sup>e</sup>	15,5 %	79,4 %	4,1 %	1,0 %
11 <sup>e</sup>	14,2 %	81,6 %	2,9 %	1,2 %
12 <sup>e</sup>	19,1 %	76,2 %	4,5 %	0,3 %
13 <sup>e</sup>	24,0 %	70,8 %	2,6 %	2,5 %
14 <sup>e</sup>	16,3 %	79,4 %	2,3 %	1,9 %
15 <sup>e</sup>	10,9 %	82,1 %	6,6 %	0,4 %
16 <sup>e</sup>	1,9 %	91,9 %	5,2 %	0,9 %
17 <sup>e</sup>	16,3 %	76,8 %	6,5 %	0,3 %
18 <sup>e</sup>	22,8 %	71,5 %	4,4 %	1,3 %
19 <sup>e</sup>	29,2 %	66,3 %	3,5 %	1,0 %
20 <sup>e</sup>	26,6 %	65,1 %	6,4 %	1,8 %
<b>Paris</b>	<b>16,5 %</b>	<b>77,2 %</b>	<b>4,8 %</b>	<b>1,5 %</b>

Source: DGFIP 2016

# 4.

## Les parcs concédés de la Ville de Paris et les parkings commerciaux

### L'offre dans les parcs concédés et les parkings commerciaux

Les 148 parcs concédés offrent 70 540 places pour les voitures dont 8 406 abonnements mensuels, « résidents » ou « petits rouleurs » (données DVD 2016).

Parmi les 148 parcs, 19 parkings concédés de surface totalisent 1 295 places sur l'espace public, avec en 2016, 807 abonnés « résidents » ou « petits rouleurs ».

Des abonnements « résidents » ou « petits rouleurs » en diminution au global sur Paris : 8 406 mensuels en 2016 contre 9 476 en 2014, en lien avec la baisse de la motorisation des ménages.

#### Les parcs concédés

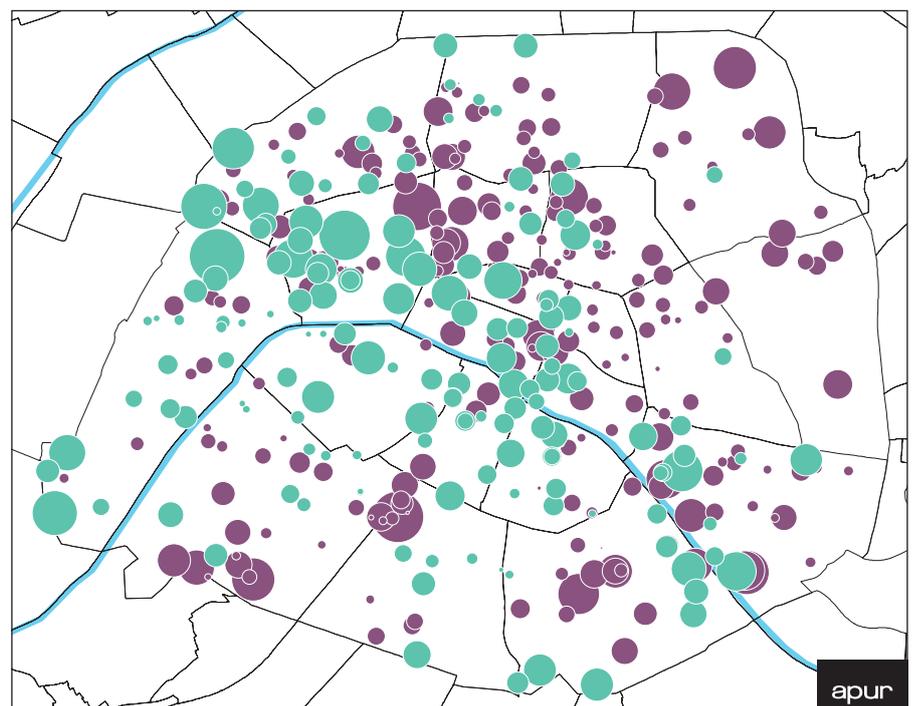
Il existe 148 parcs de stationnement concédés de la Ville de Paris faisant l'objet d'une délégation de gestion auprès d'un délégataire (INDIGO, SAE-MES, SPIE Autocité, Q Park...).

À partir des données de la DVD, les parkings concédés ont été renseignés avec la part de places affectées aux abonnements résidents. Ces parcs sont en grande majorité situés le long de

la Seine, aux portes, dans le centre et l'ouest de Paris et dans une moindre mesure sur certaines portes (avec les projets en cours de parkings de rabattement menés par la Ville de Paris et la Région). Le stationnement concédé est possible en ouvrage (souterrain) ou en surface, sur la voirie. Ce dernier est appelé à devenir du stationnement payant mixte sur voirie au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

**Les évolutions de services à l'utilisateur, les ELU et les transformations**

#### PLACES DANS LES PARCS CONCÉDÉS ET LES PARKINGS COMMERCIAUX



**Les 229 parkings commerciaux totalisent 80 661 places, dont 19 202 places utilisées par des résidents (données 2005)**

**des parkings en ouvrage font l'objet d'une analyse spécifique, développée dans le volet 3 de l'étude.**

### Les parkings commerciaux

Les parkings commerciaux sont des parcs de stationnement privés. Leur gestion, leur accessibilité et leur politique tarifaire relèvent du privé et sont établis sans concertation avec la Ville de Paris. Cet ensemble de parkings et de garages recouvre une diversité d'offre, comme le « parc public » en ouvrage à destination notamment des visiteurs, jusqu'au garage commercial de quartier accessible uniquement sur abonnement. Les gestionnaires de ces parkings commerciaux peuvent être les mêmes délégataires de gestion de la Ville de Paris, comme INDIGO. Nettement plus nombreux que les parcs

concedés, les parkings commerciaux ont en moyenne des capacités toutefois plus faibles. Un certain nombre d'entre eux propose des places à destination des résidents. En l'absence de données récentes, l'analyse se base sur un travail réalisé par l'Apur et la DVD en 2005.

L'étude sur les garages commerciaux datant de 2005, un travail de mise à jour serait nécessaire pour suivre les évolutions des bâtiments et des ouvrages à usage de garage ou de stationnement.

À noter que la SAEMES (Société Anonyme d'Économie Mixte d'Exploitation du Stationnement de la Ville de Paris) a mis en open data l'ensemble des parkings et des zones de stationnement qu'elle exploite. Cette donnée a été récupérée et pourrait permettre de mettre à jour les bases « parkings concedés » et « parkings commerciaux ».

## Caractérisation de l'offre et des services dans les parcs concedés

**Une offre de parcs concedés de la Ville de Paris concentrée géographiquement, à l'ouest dans le Quartier Central des Affaires, le centre de Paris et à l'est dans le quartier de bureaux de Gare de Lyon et de Paris-Rive Gauche, ainsi que sur quelques portes**

Les parcs concedés de la Ville viennent en complément de l'offre sur voirie et du parc privé.

L'étude se concentre sur les « places non amodiées \* » dans les parcs concedés car elles constituent l'offre de stationnement en ouvrage accessible aux abonnements résidents et petits rouleurs. Les places non amodiées se caractérisent par des emplacements dits « standards » ou « spécifiques ». Les places « spécifiques » peuvent être réservées au stationnement de véhicules électriques, de PMR, en autopartage ou être dédiées à des activités annexes (exemple de la livraison), des véhicules de petite taille ou encore « boxées ». Un emplacement boxé est fermé par des murs et une porte mais il reste partagé par les utilisateurs du parking une fois le véhicule parti.

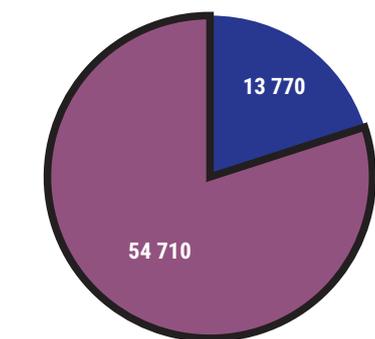
Les parcs concedés sont majoritairement destinés aux voitures, la part de places spécifiques reste très à la marge. À noter que 20 % de la capacité du parc est amodiée (louée). Il n'y a aucun stationnement électrique 2 roues en 2016, mais le stationnement et les bornes de recharge pour les voitures électriques sont plus largement déployés.

La Ville de Paris prévoit en septembre 2019 la mise en place d'un forfait de stationnement pour les deux-roues dans les parcs concedés (avec une offre pour les 2RM et une pour le vélo) : un pass multiparking permettant d'accéder à tout le réseau de stationnement.

Les parcs concedés sont appelés à renouveler leur offre de services pour s'adapter aux évolutions des mobilités et des comportements à Paris :

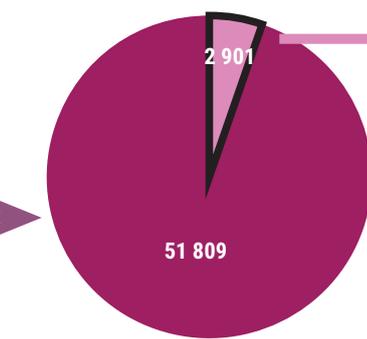
\* Une place amodiée est une place cédée par le concessionnaire pour une durée limitée, grâce à un bail emphytéotique. C'est un emplacement réservé le temps du bail par l'amodiateur, moyennant finance auprès du concessionnaire et d'une participation aux charges de fonctionnement du parking.

### RÉPARTITION DES PLACES VL DU PARC



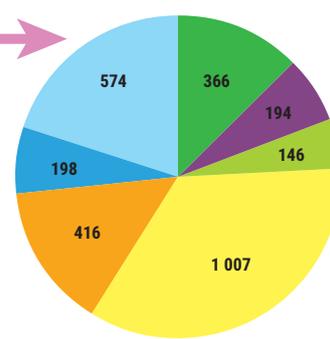
■ Places amodiées  
■ Places totales VL non amodiées

### RÉPARTITION DES PLACES VL NON AMODIÉES



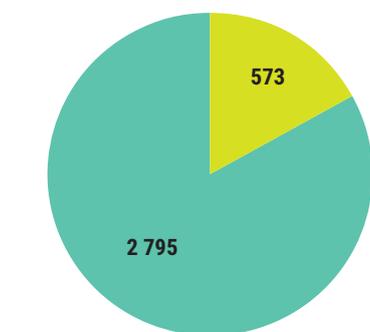
■ Places VL spécifiques  
■ Places VL « standard »

### RÉPARTITION DES PLACES VL SPÉCIFIQUES



■ Places boxées  
■ Véhicules électriques  
■ Places auto-partage  
■ Places PMR 1  
■ Places VL petit gabarit  
■ Places Autolib'  
■ Places activités annexes  
Source : DVD 2016

### RÉPARTITION DU STATIONNEMENT 2 ROUES



■ Places vélos  
■ Places motos

Source : DVD 2016

augmentation des immatriculations de motos, déploiement d'Autolib', de bornes de recharge pour les véhicules électriques...

Selon les données de la DVD de 2017, la plupart des parcs concédés (72 %) offrent ainsi du stationnement pour les motos. Moins de la moitié (42 %) propose du stationnement pour les vélos, et presque la même proportion du stationnement électrique est réservée à l'autopartage (ex Autolib').

Concernant les nouvelles énergies plus durables, l'offre en places électriques est disponible dans 64 % des parcs concédés, et l'offre en places GNV dans 23 % des parcs.

À noter que le stationnement lié aux

nouvelles énergies ne prend pas nécessairement en compte l'accès à une borne de recharge. Pour les véhicules GNV, son installation est d'ailleurs interdite en sous-sol ; il s'agit plutôt de tarifs différenciés avantageux et non de services supplémentaires que ceux proposés aux véhicules thermiques.

Enfin, les ELU (espace de logistique urbaine) sont présents dans seulement 3 % d'entre eux du fait des contraintes importantes pour leur déploiement (appel d'offres, normes de sécurité, accès pour les véhicules de livraison...).

**Les parkings concédés sur voirie proposent tous des services pour les véhicules électriques, l'autopartage et les deux-roues motorisés.**

Moto	Vélo	Véhicule électrique	Véhicule GNV	Autopartage	ELU	Sans service
72 %	42 %	64 %	23 %	53 %	3 %	34 %

Source : DVD 2017



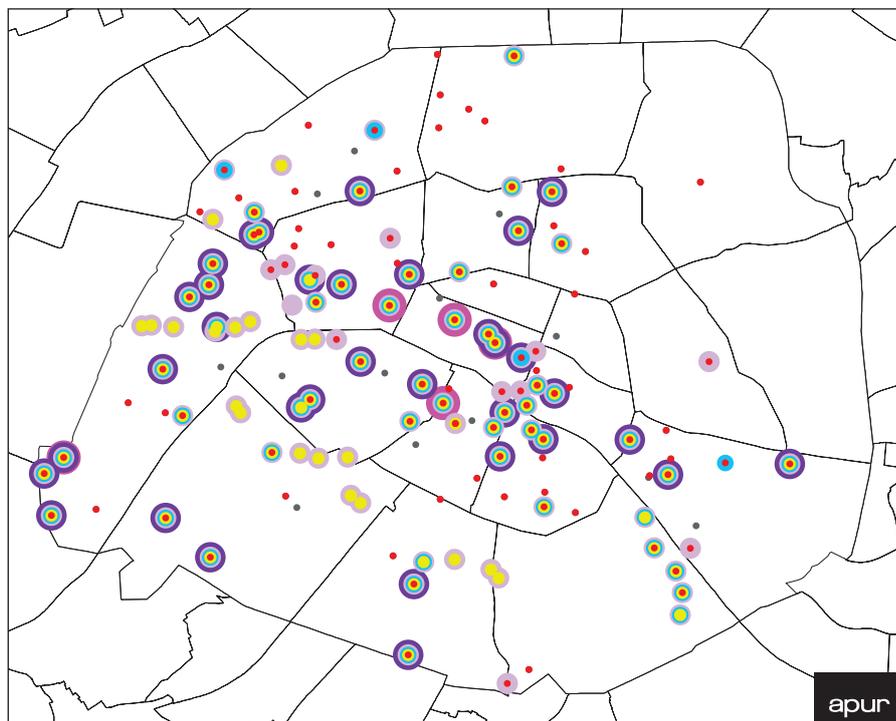
Parking commercial Indigo Haussmann, accès bd Haussmann – Paris 8°

**PLACES ET SERVICES PROPOSÉS DANS LES PARCS CONCÉDÉS :  
MOTOS, AUTO-PARTAGE, VÉLOS, BORNES ÉLECTRIQUES ET GNV, ELU**

**Places et services offerts  
dans les parcs concédés**

- Sans service
- Moto
- Auto-partage
- Vélo
- Électrique
- GNV
- ELU

Source : DVD,  
Open Data Ville de Paris



**NOMBRE DE PARKINGS PAR ARRONDISSEMENT PROPOSANT DU STATIONNEMENT**

	Moto	Vélo	Véhicule électrique	Véhicule GNV	Autopartage	ELU	Sans service
1 <sup>er</sup>	6	4	6	3	3	2	1
2 <sup>e</sup>	1	0	0	0	0	0	1
3 <sup>e</sup>	1	0	0	0	0	0	2
4 <sup>e</sup>	6	3	4	1	3	0	2
5 <sup>e</sup>	8	4	4	2	4	0	4
6 <sup>e</sup>	7	3	4	1	4	1	4
7 <sup>e</sup>	5	5	9	4	8	0	2
8 <sup>e</sup>	11	6	10	3	5	1	4
9 <sup>e</sup>	3	3	3	1	3	0	1
10 <sup>e</sup>	4	2	2	1	2	0	2
11 <sup>e</sup>	1	0	1	0	0	0	0
12 <sup>e</sup>	9	5	5	3	4	0	5
13 <sup>e</sup>	5	5	7	0	6	0	1
14 <sup>e</sup>	4	3	5	2	5	0	2
15 <sup>e</sup>	4	3	9	2	9	0	2
16 <sup>e</sup>	12	9	16	8	15	1	4
17 <sup>e</sup>	12	6	8	3	6	0	8
18 <sup>e</sup>	6	1	1	0	1	0	5
19 <sup>e</sup>	1	0	0	0	0	0	1
20 <sup>e</sup>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>62</b>	<b>94</b>	<b>34</b>	<b>78</b>	<b>5</b>	<b>51</b>

# Évolution de l'offre de services des parcs concédés depuis 2013

Il y a peu d'évolution significative en termes de répartition. Une baisse globale du parc de 2000 places en 3 ans est toutefois à noter. Cette baisse ne s'accompagne pas d'une hausse des places

deux roues significative. Le stationnement VL est donc supprimé et non supplanté par celui deux roues (contrairement au fonctionnement du stationnement en surface).

## ÉVOLUTION DES PLACES POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES DE 2013 À 2016

	Places VL « standard »	Places amodiées	Places boxées	Véhicules électriques	Places auto-partage	Places PMR	Places VL petit gabarit	Places VL spécifiques	Capacité VL totale du parc
Nombre places	- 2 345	212	- 246	47	13	14	37	- 135	- 2 160
Évolution	- 5 %	2 %	- 67 %	24 %	9 %	1 %	9 %	- 6 %	- 3 %

	Évolution des places 2 roues			Places autocars	Ex Autolib'	Activités annexes
	Moto	Vélo	2 roues électriques			
Nombre places	434	119	0	0	122	200
Évolution	16 %	21 %		0 %	62 %	35 %

Source : DVD 2013 - 2016

## Les places pour abonnés « résidents » ou « petits rouleurs » dans les parcs concédés

Il existe une variété d'offres d'abonnements dans les parcs concédés suivant le type de véhicule et l'utilisation : VL avec ou sans réservation, VL avec Box, VL PMR, véhicule GPL ou GNV ou électrique, VL petit gabarit, autopartage ou covoiturage, motos ou vélos...

- **Un abonnement type « résident »** signifie « avoir sa résidence principale à Paris et un véhicule immatriculé à cette adresse ».
- **Un abonnement type « petit rouleur »** adapte ses tarifs selon la sortie du véhicule, moins le véhicule est utilisé, plus le prix diminue.

Les abonnements destinés aux résidents ou aux petits rouleurs, sont loin d'être majoritaires parmi les abonnements dans les parcs concédés, et marquent

plutôt une diminution par rapport à 2014 :

- 24 % des parkings observent une augmentation (+ 485 abonnés).
- 29 % des parkings observent une diminution (- 811 abonnés).
- 47 % des parkings voient leur nombre d'abonnés constants.

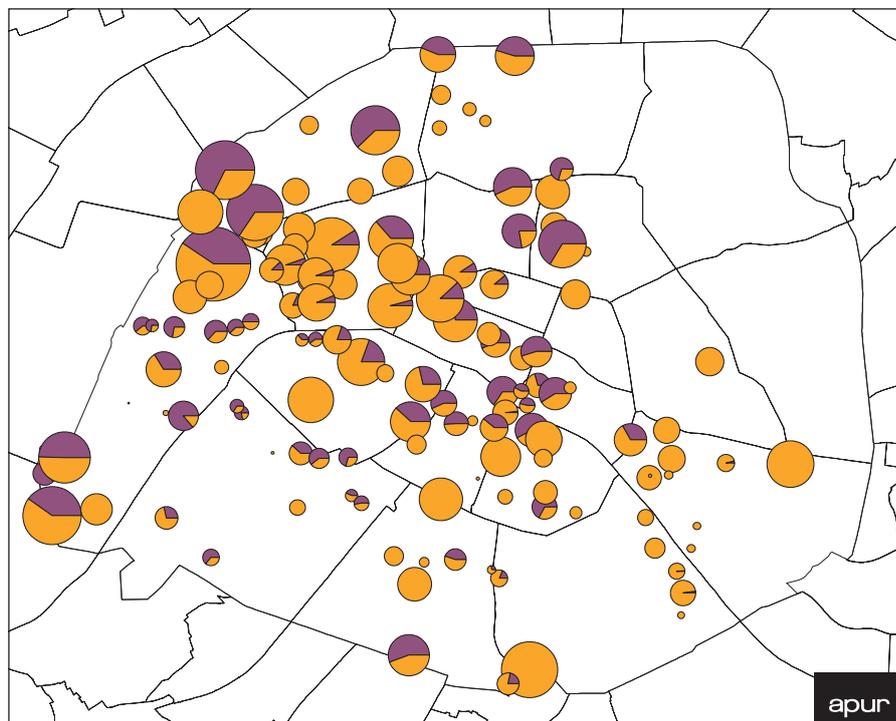
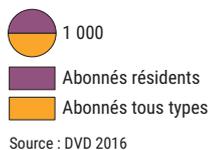
On observe une baisse globale des abonnés qu'ils soient résidents ou non. La seule augmentation majeure correspond à la création du parking des Halles (+ 127 abonnés), du parking porte d'Auteuil dans le 16<sup>e</sup> (+ 53 abonnés) ou du parking des Patriarches dans le 5<sup>e</sup> (+ 49 abonnés). A contrario, les parkings de Porte Champerret, Anvers ou Montholon connaissent des pertes d'abonnés importantes (entre 60 et 80 abonnés en moins).

**32 322 abonnés mensuels à Paris en 2016 (35 717 en 2014).**

**Une moyenne de 26 % d'abonnés résidents ou petits rouleurs sur le nombre total d'abonnés.**

**21 % des parcs concédés ont plus de 50 % d'abonnés résidents ou petits rouleurs.**

### PART DES ABONNEMENTS RÉSIDENTS ET PETITS ROULEURS SUR LE NOMBRE TOTAL D'ABONNÉS (2016)

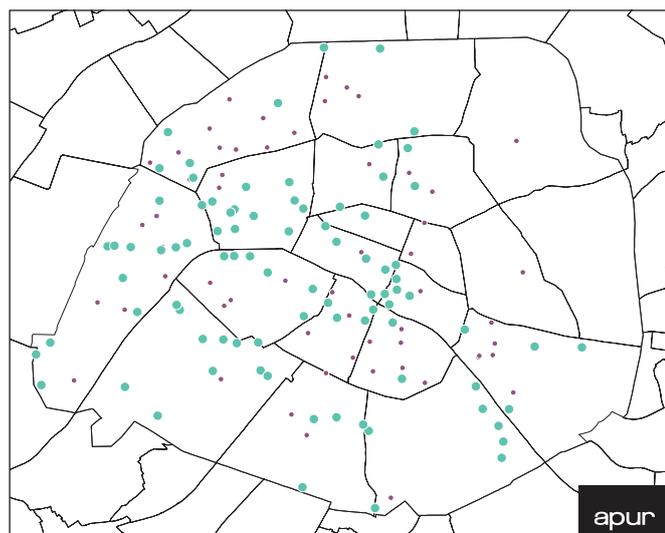


apur

#### Tarifs abonnement résident et petit rouleur mensuel (source DVD 2017)

- Minimum : 71,60 €
- Moyenne : 161,98 €
- Maximum : 318,40 €

### PARCS CONCÉDÉS AVEC OU SANS ABONNEMENT RÉSIDENTS ET PETITS ROULEURS (2016)



apur

- Sans
- Avec

Source : DVD 2016

### ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ABONNÉS RÉSIDENTS ET PETITS ROULEURS DANS LES PARCS CONCÉDÉS ENTRE 2014 ET 2016



apur

- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| <b>Augmentation</b> | <b>Diminution</b>    |
| • < 25              | • < - 75             |
| • Entre 25 et 75    | • Entre - 75 et - 25 |
| • > 75              | • > - 25             |

Source : DVD 2016

## LES ABONNÉS RÉSIDENTS

	Nombre d'abonnements résidents et petits rouleurs en 2016 dans les parkings concédés en ouvrage et en surface	Nombre d'abonnements résidents dans les parkings commerciaux en 2005	Part des abonnés résidents et petits rouleurs dans les parkings concédés sur le nombre d'abonnés total en 2016
1 <sup>er</sup>	657	553	31 %
2 <sup>e</sup>	24	913	11 %
3 <sup>e</sup>	0	256	0 %
4 <sup>e</sup>	314	604	45 %
5 <sup>e</sup>	287	626	18 %
6 <sup>e</sup>	261	317	24 %
7 <sup>e</sup>	527	453	22 %
8 <sup>e</sup>	480	672	10 %
9 <sup>e</sup>	497	1 101	50 %
10 <sup>e</sup>	401	319	36 %
11 <sup>e</sup>	0	493	0 %
12 <sup>e</sup>	95	655	6 %
13 <sup>e</sup>	48	2 045	3 %
14 <sup>e</sup>	313	94	21 %
15 <sup>e</sup>	324	2 442	36 %
16 <sup>e</sup>	2 103	429	40 %
17 <sup>e</sup>	1 793	1 642	40 %
18 <sup>e</sup>	282	2 479	36 %
19 <sup>e</sup>	0	1 268	0 %
20 <sup>e</sup>	0	1 843	0 %
<b>Paris</b>	<b>8 406</b>	<b>19 202</b>	<b>26 %</b>

Source : DVD-Apur 2005 et DVD 2016

## Les parcs concédés de surface

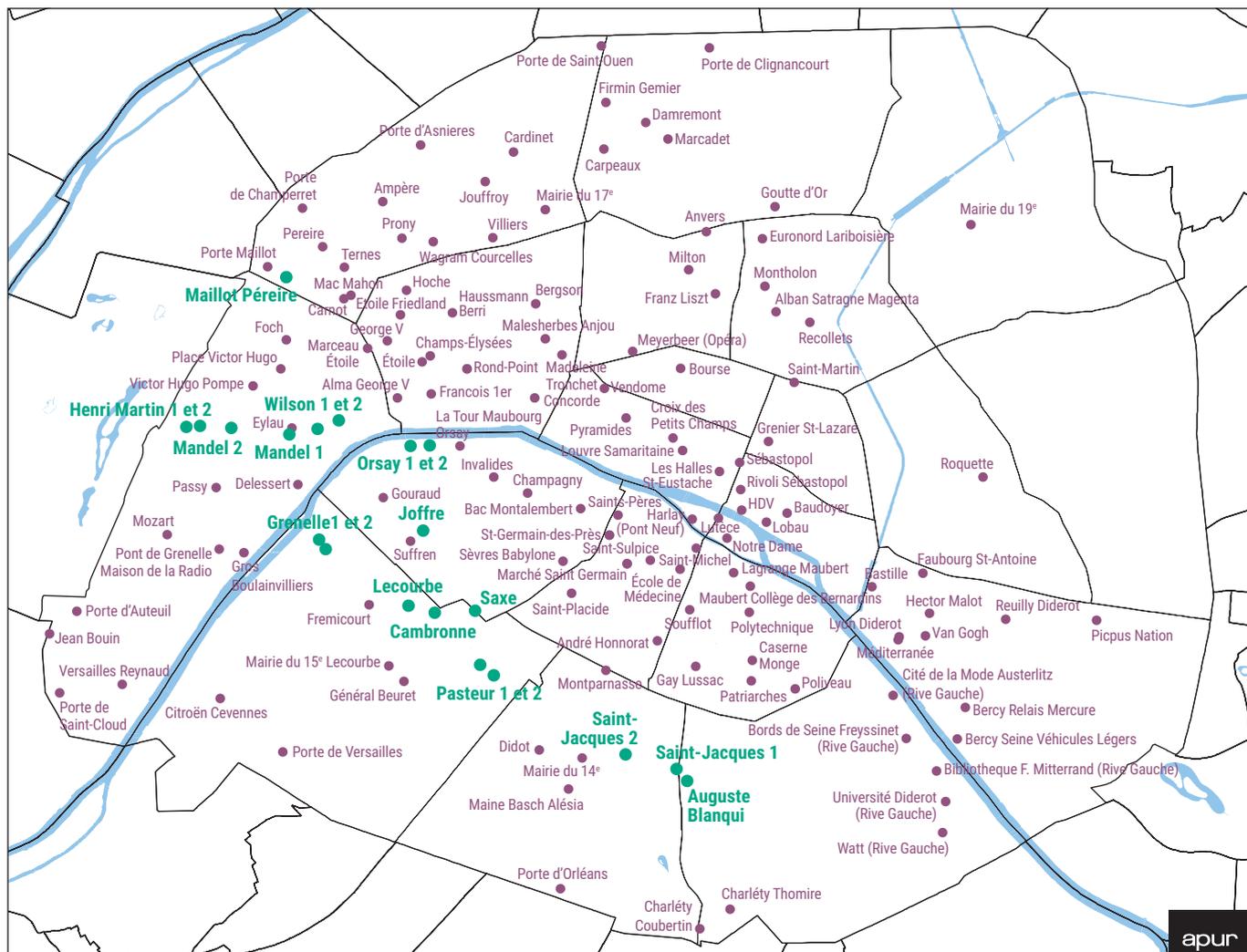
Les parcs concédés de surface offrent un total de 1 295 places, utilisées à plus de 60 % par des abonnés résidents ou petits rouleurs (807 places abonnées).

Le 1<sup>er</sup> janvier 2019, la Ville de Paris met fin à la délégation de gestion des parcs concédés de surface. Cette offre bascule dans l'offre de stationnement sur voirie

de type « stationnement payant mixte », donc à destination notamment des résidents.

À noter que le parking Joffre, sur voirie et souterrain, est strictement réservé aux visiteurs. Ce parking restera sous concession en 2019.

*Fin 2019, la suppression des parcs concédés de surface de la Ville de Paris crée 1 295 places de voirie « résidents » supplémentaires, situées notamment dans les 7<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements*



**PARCS CONCÉDÉS DE LA VILLE DE PARIS**

- ////// En surface
- En ouvrage

Sources : DVD, Open Data Ville de Paris

**OFFRE DES PARKINGS CONCÉDÉS EN SURFACE**

Nom du parc	Arrondissement	Nombre d'abonnés résidents et petits rouleurs en 2016	Capacité totale du parc en surface
Auguste Blanqui	13 <sup>e</sup>	14	72
Cambronne	15 <sup>e</sup>	55	132
Grenelle 1	15 <sup>e</sup>	39	51
Grenelle 2	15 <sup>e</sup>	32	43
Henri Martin 1	16 <sup>e</sup>	30	38
Henri Martin 2	16 <sup>e</sup>	54	79
Lecourbe	15 <sup>e</sup>	65	96
Maillot Pereire	17 <sup>e</sup>	50	59
Mandel 1	16 <sup>e</sup>	86	118
Mandel 2	16 <sup>e</sup>	84	96
Orsay 1	7 <sup>e</sup>	15	31
Orsay 2	7 <sup>e</sup>	32	46
Pasteur 1	15 <sup>e</sup>	17	40
Pasteur 2	15 <sup>e</sup>	30	62
Saint-Jacques 1	14 <sup>e</sup>	56	117
Saint-Jacques 2	14 <sup>e</sup>	5	20
Saxe	7 <sup>e</sup>	64	79
Wilson 1	16 <sup>e</sup>	44	61
Wilson 2	16 <sup>e</sup>	35	55
<b>Total</b>		<b>807</b>	<b>1 295</b>

# La présence des parcs concédés de la Ville de Paris comparée aux besoins en stationnement des ménages

À partir des déclarations sur la saturation des parcs concédés faites par les gestionnaires en 2016, il apparaît qu'un grand nombre de parcs ne sont pas saturés, alors qu'ils se situent dans des quartiers où la demande en stationnement des ménages est importante.

Il s'agit en particulier des parcs concédés situés dans les 4 arrondissements centraux, dans les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements ainsi que dans les quartiers à l'ouest de Paris (7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements), le 10<sup>e</sup> arrondissement, le nord des 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements, ainsi que l'ouest du 18<sup>e</sup> arrondissement.

**Sur ces parcs concédés, l'étude d'une offre et de services davantage orientés sur les résidents ou petits rouleurs pourrait s'avérer pertinente.**

Les parkings non saturés où les résidents pourraient stationner afin de pallier au déficit de places du quartier :

- Dans le 7<sup>e</sup>: Joffre

À titre d'exemple, ce parking où la demande en stationnement des ménages est importante, ne propose pas d'abonnements résidents, mais uniquement des abonnements mensuels (191 € sans réservation, 299 € avec réservation, 95,50 € véhicule électrique).

- Dans le 8<sup>e</sup>: Haussmann-Berri
- Dans le 16<sup>e</sup>: Versailles-Reynaud, porte de Saint-Cloud, Jean Bouin, porte d'Auteuil, Pont de Grenelle, Mozart.
- Dans le 17<sup>e</sup>: Carnot, Porte Maillot, porte de Champerret, Pereire, Ternes, Wagram Courcelles, Prony.
- Dans le 18<sup>e</sup>: Marcadet, Clignancourt.

Le tableau ci-contre montre les différents tarifs pour les résidents ou les petits rouleurs dans les parcs concédés, comparés aux tarifs « résidents » des places de stationnement mixte sur voirie.

Stationner sur la voirie revient à 42,75 € par mois, en intégrant un tarif hebdomadaire et le coût proratisé de la carte annuelle. Dans les parcs concédés, les différences de tarifs sont importantes selon les arrondissements, et selon le type d'abonnement (mensuel, nombre de sorties des petits rouleurs...).

En moyenne sur Paris, les coûts d'abonnement varient entre 136,13 € et 161,98 € par mois. Les tarifs les plus bas sont relevés dans le 18<sup>e</sup> arr. (81 € « petit rouleur résident », 110,50 € « résident »), les plus hauts dans le 6<sup>e</sup> arr. (261 € « petit rouleur résident »).

Les coûts d'abonnements dans les parcs concédés, qui s'expliquent notamment par les frais de gardiennage, de sécurisation et de gestion des parkings, restent largement plus élevés que ceux sur voirie pour les résidents parisiens, et constituent un facteur d'explication au faible nombre de « résidents » et de « petits rouleurs résidents » dans les parcs en ouvrage de la Ville de Paris.

## COMPARAISON DES TARIFS D'ABONNEMENT MENSUELS SUR VOIRIE ET DANS LES PARCS CONCÉDÉS DE LA VILLE DE PARIS

Arrondissement	Tarifs abonnement Résidents Petits rouleurs Mensuel (Moyenne en €)		Tarifs abonnement Résidents Mensuel (Moyenne en €)	Tarifs abonnement VL Mensuel (Moyenne en €)	
	VL	Motos	VL	SANS réservation	AVEC réservation
1	208,00	72,80	-	280,29	346,00
2	-	-	-	357,00	-
3	-	-	-	309,00	-
4	212,55	74,40	169,00	259,67	329,62
5	207,00	72,45	-	234,50	251,66
6	261,00	93,80	-	324,33	384,33
7	170,72	93,40	172,50	229,13	385,70
8	214,72	79,17	-	278,15	357,05
9	168,40	59,02	-	246,00	313,33
10	165,00	58,00	135,00	200,50	282,25
11	-	-	-	-	115,00
12	-	-	128,00	193,00	217,50
13	144,08	54,81	84,00	161,51	245,75
14	119,43	39,20	-	166,53	233,30
15	109,42	57,10	-	144,25	239,57
16	132,82	56,97	190,75	204,93	316,95
17	161,03	64,40	98,00	217,45	272,61
18	81,00	28,35	83,30	110,50	169,25
19	-	-	-	-	168,00
20	-	-	-	-	-
<b>PARIS</b>	<b>161,98</b>	<b>64,11</b>	<b>136,13</b>	<b>221,67</b>	<b>286,42</b>
<b>PARIS</b>	<b>Voirie**</b>	<b>Gratuit</b>	<b>42,75</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

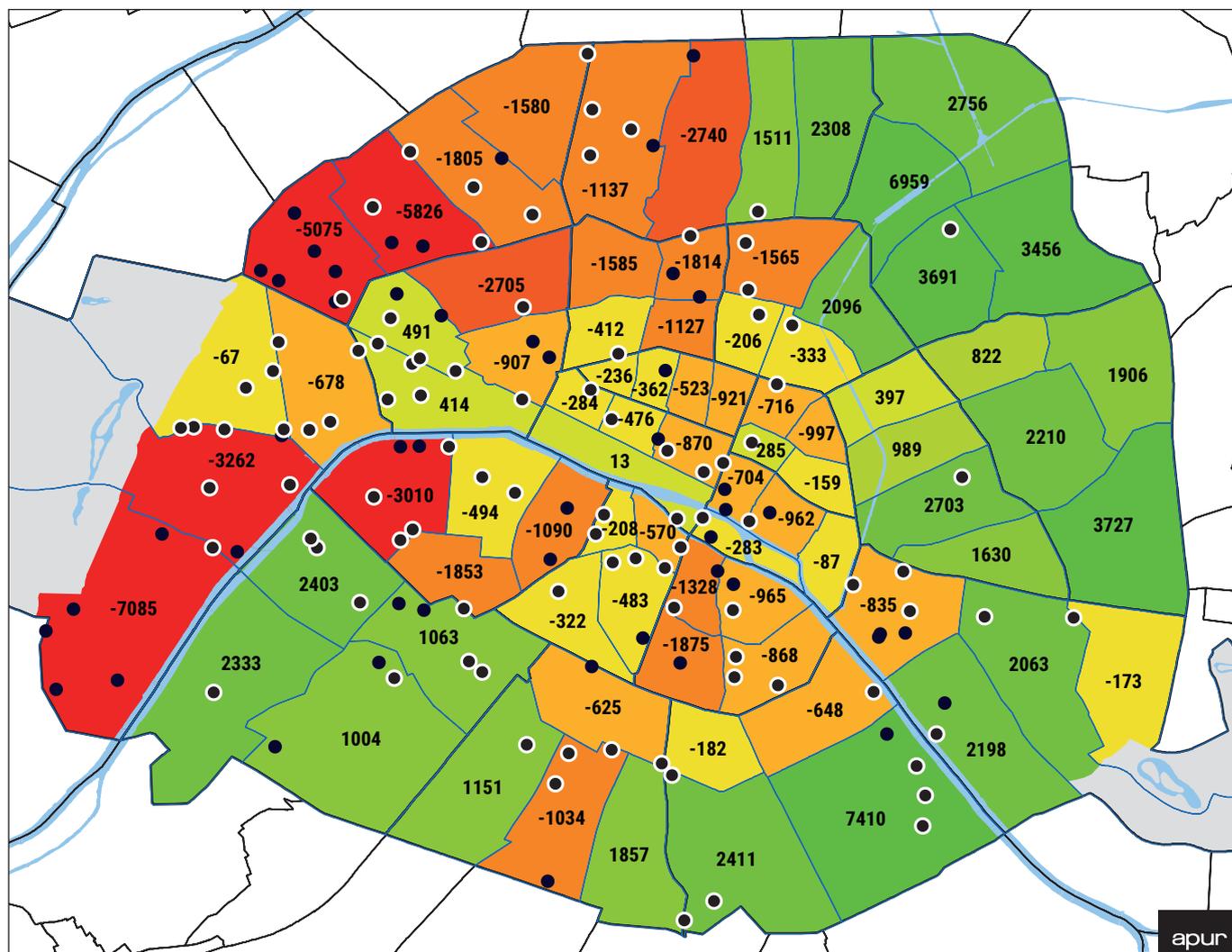
\* Moyenne 2017 (DVD)

\*\* Pour les VL, moyenne intégrant le prix de la carte annuelle résidents de 45€ et le tarif hebdomadaire de 9€ en vigueur en 2019 (paris.fr)

Sources : DVD 2017, Ville de Paris 2019

## LIEN ENTRE L'OFFRE EN STATIONNEMENT DES PARCS CONCÉDÉS DE LA VILLE DE PARIS ET LA DEMANDE EN STATIONNEMENT DES MÉNAGES

////////////////////////////////////



### Parcs concédés

- Parcs concédés saturés
- Parcs concédés non saturés (estimation déclarative 2016)

### Déficit/excédent de places de stationnement résidentiel estimé dans les immeubles

- < - 3 000
- Entre - 3 000 et - 2 000
- Entre - 2 000 et - 1 000
- Entre - 1 000 et - 500
- Entre - 500 et 0
- Entre 0 et 500
- Entre 500 et 1 000
- Entre 1 000 et 2 000
- Entre 2 000 et 3 000
- > 3 000

220 : nombre de places résidentielles théoriques estimées excédentaires ou déficitaires

Sources : Insee 2015, DGFIP 2017, DVD, Apur



Offre du parking concédé Pasteur (Paris 15<sup>e</sup>), transformée en stationnement payant mixte sur voirie

© Apur - Yann-Fanch Vauléon

# 5.

## L'offre et la demande en stationnement résidentiel des ménages

### Bilan à l'échelle de Paris

Sur Paris, on estime un total d'environ 612 611 places de stationnement incluant l'offre de voirie et l'offre en ouvrage (logement, abonnements résident des parcs concédés et des parkings commerciaux), accessibles ou possiblement accessibles par les 462 691 voitures des ménages (Insee 2015).

Le bilan (théorique) entre l'offre et la demande fait apparaître un nombre de 149 920 places qui pourraient évoluer vers d'autres usages, notamment concernant l'offre de voirie.

Places de stationnement résidentiel de surface (gratuites et payantes mixtes hors bois) (*)	124 824
Estimation des places de stationnement résidentiel dans les immeubles	460 179
Places des parcs concédés de la Ville de Paris (abonnements résidents et petits rouleurs)	8 406
Places des parcs de stationnement commerciaux (abonnements résidents)	19 202
<b>Nombres de places totales estimées (hors bois)</b>	<b>612 611</b>
<b>Nombre de voitures des ménages</b>	<b>462 691</b>
<b>Nombre de places "évolutives" à Paris (hors bois)</b>	<b>149 920</b>

(\*) Le nombre de places d'après l'Open Data DVD (places réelles dites PLAREL) donne un total sur Paris supérieur à l'offre théorique (121 919 places). Ce delta s'explique par une occupation plus dense des places de voirie, observée sur le terrain.

#### OFFRE POTENTIELLE DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL



## Bilan à l'échelle de l'arrondissement

**9 arrondissements présentent une offre dite « excédentaire » avec le seul stationnement résidentiel en ouvrage (logement/parcs concédés/parkings commerciaux), hors stationnement sur voirie : les 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.**

**Les autres arrondissements sont en situation de déficit de stationnement résidentiel en ouvrages. Si l'on considère l'offre totale de stationnement résidentiel, avec le stationnement en surface, une grande partie passe en situation d'excédent d'offre : les 1<sup>er</sup>, 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements.**

**Seuls les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements restent en situation de déficit, en considérant l'ensemble de l'offre en stationnement résidentiel.**

Le contexte et les tendances en cours de diminution du nombre de voitures des ménages sont favorables à un équilibre entre offre et demande résidentielle, mais la situation recouvre une forte disparité entre les quartiers de l'ouest parisien et centraux, dits historiques, et les autres quartiers périphériques.

Ceci s'explique en grande partie par la forte densité de garages privés dans la plupart des quartiers de l'est et du sud de Paris, du fait de la part importante d'immeubles construits après 1975, mais

aussi d'un plus faible taux de motorisation des ménages pour des arrondissements type 10<sup>e</sup> ou 11<sup>e</sup> arrondissement.

Dans ce bilan théorique entre l'offre et la demande, l'adéquation spatiale entre l'offre et la demande dépend par ailleurs du niveau géographique recherché : l'immeuble, l'îlot, l'iris, le quartier administratif ou vécu... Dans cette analyse, le niveau géographique retenu pour approcher cette adéquation est le quartier, qui peut sembler encore trop étendu pour un habitant.

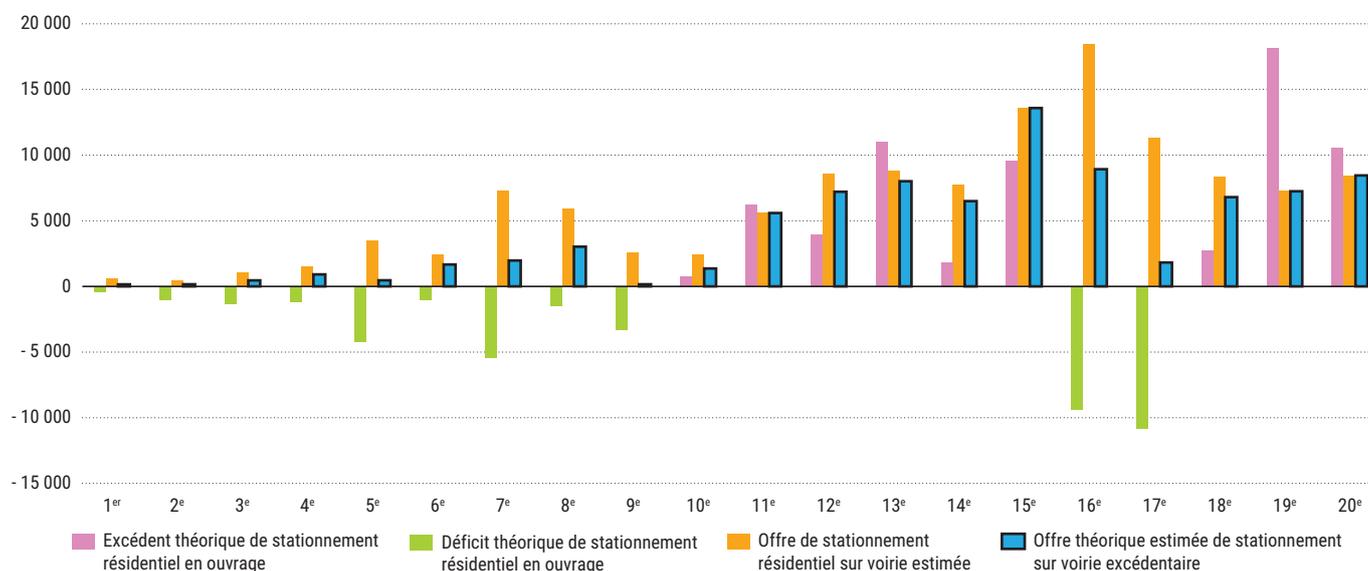
### MÉTHODE

L'offre excédentaire ou déficitaire en stationnement est calculée hors voirie.

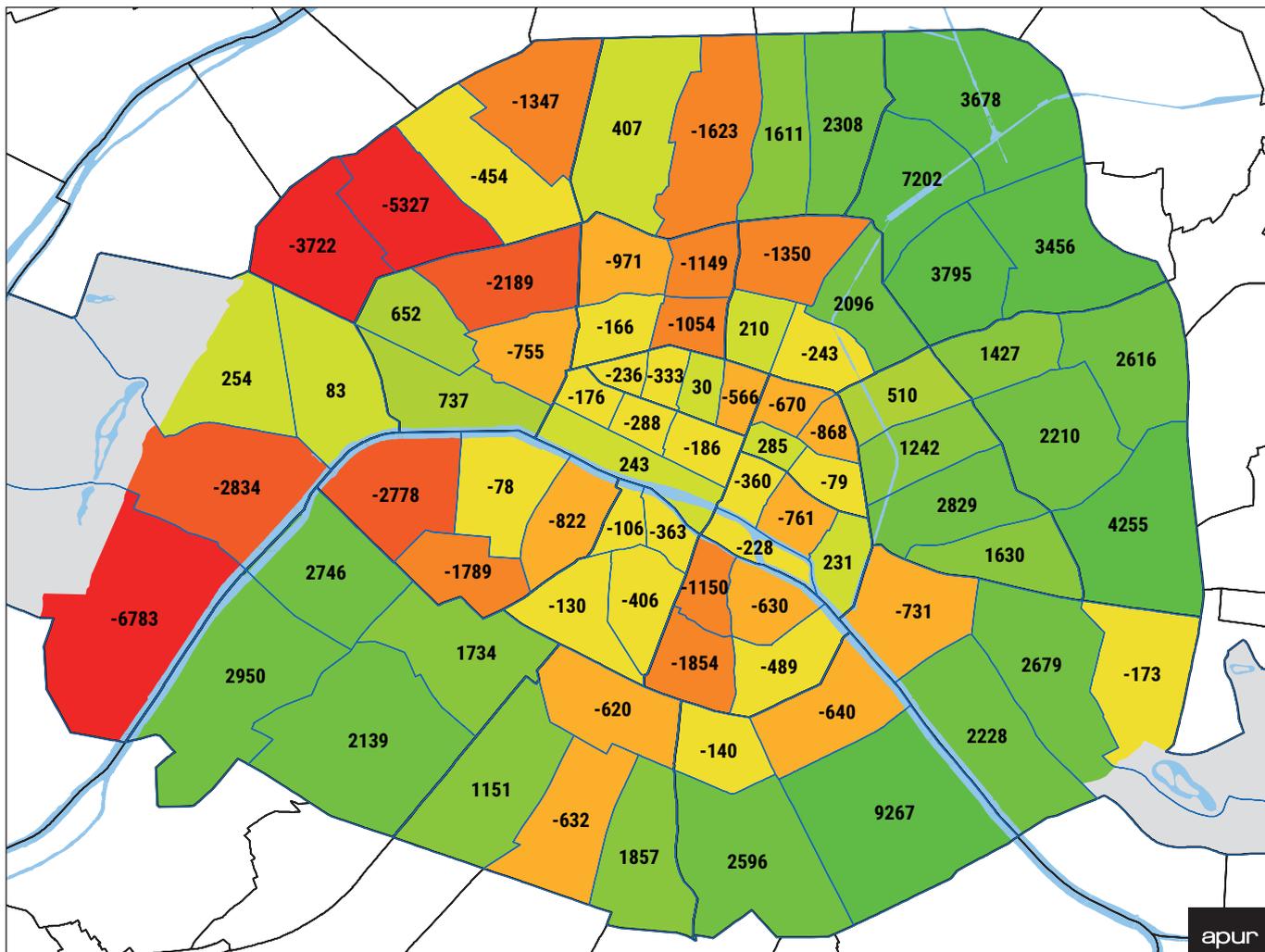
L'offre de stationnement résidentiel sur voirie excédentaire correspond au nombre de places excédentaires sur voirie si tous les véhicules des ménages sont garés en ouvrage.

- **Excédent** = Bilan positif entre l'offre de stationnement dans les immeubles de logements, dans les parcs concédés et les parkings commerciaux (abonnés) comparée au nombre de voitures des ménages.
- **Déficit** = Bilan négatif entre l'offre de stationnement dans les immeubles de logements, dans les parcs concédés et les parkings commerciaux (abonnés) comparée au nombre de voitures des ménages.
- **Offre sur voirie** = nombre de places payantes mixtes et gratuites.
- **Offre sur voirie excédentaire** = Excédent ou offre sur voirie lorsque l'excédent en ouvrage est supérieur à l'offre sur voirie.

### EXCÉDENT/DÉFICIT THÉORIQUE ESTIMÉ DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL HORS VOIRIE (PARC RÉSIDENTIEL PRIVÉ, PARCS CONCÉDÉS ET PARKINGS COMMERCIAUX) COMPARÉ À L'OFFRE SUR VOIRIE



Source : DVD 2016-2017, DGFIP 2017, Insee 2015, Apur DVD 2005



**L'OFFRE EN STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL TOTALE ESTIMÉE HORS VOIRIE COMPARÉE AU NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES**



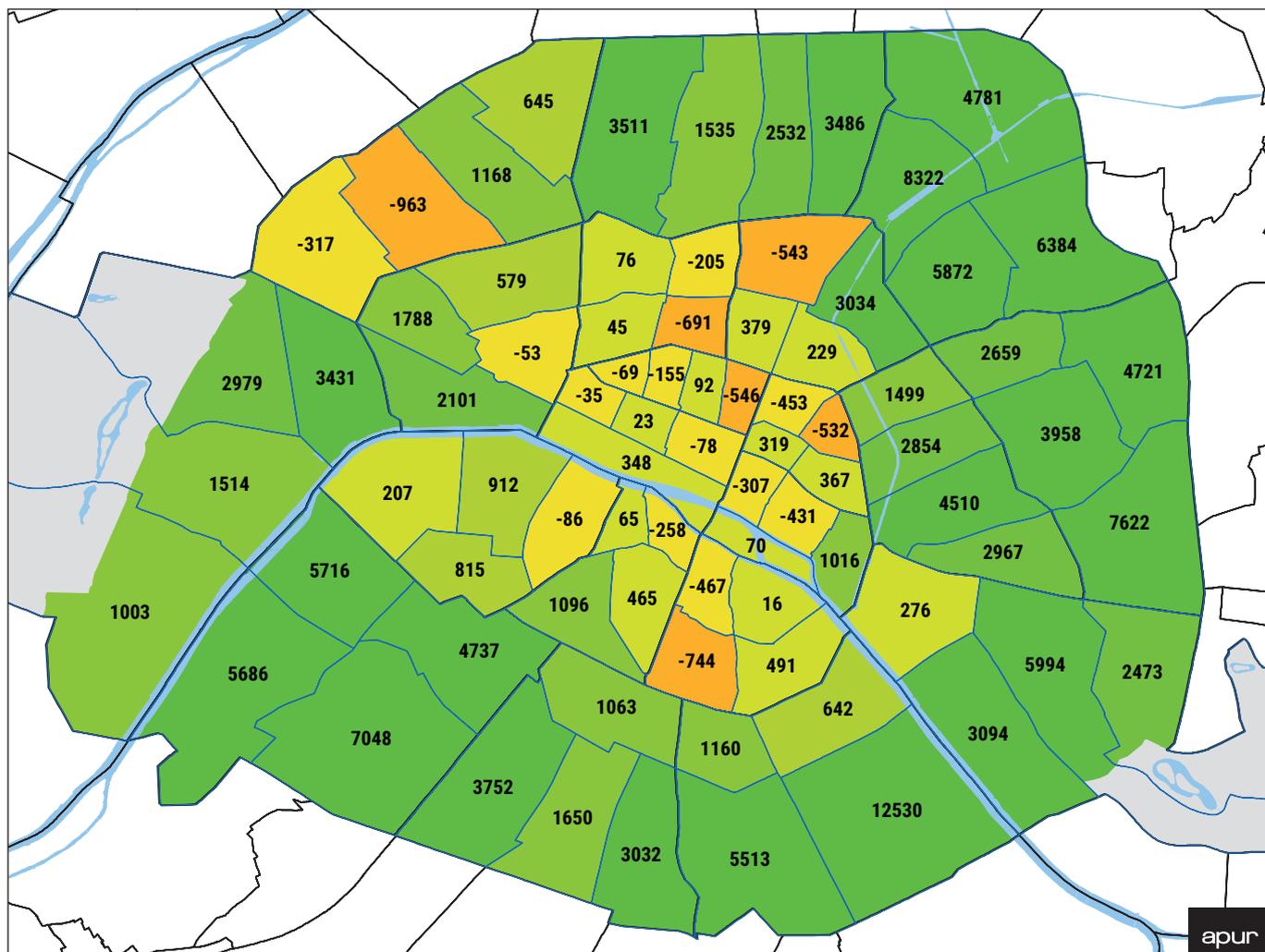
Quartier Chaillot, avenue Foch (Paris 16<sup>e</sup>), un secteur résidentiel où l'offre en parkings hors voirie répond à la demande des ménages

Excédent / déficit de places de stationnement résidentiel estimé dans les immeubles, des parcs concédés et des parkings commerciaux (abonnés)

- < - 3 000
- Entre - 3 000 et - 2 000
- Entre - 2 000 et - 1 000
- Entre - 1 000 et - 500
- Entre - 500 et 0
- Entre 0 et 500
- Entre 500 et 1 000
- Entre 1 000 et 2 000
- Entre 2 000 et 3 000
- > 3 000

220 : nombre de places résidentielles théoriques estimées excédentaires ou déficitaires

Sources : Insee 2015, DGFIP 2017, DVD, Apur



Excédent / déficit de places de stationnement résidentiel estimé dans les immeubles, des parcs concédés et des parkings commerciaux (abonnés), avec la voirie

- < - 3 000
- Entre - 3 000 et - 2 000
- Entre - 2 000 et - 1 000
- Entre - 1 000 et - 500
- Entre - 500 et 0
- Entre 0 et 500
- Entre 500 et 1 000
- Entre 1 000 et 2 000
- Entre 2 000 et 3 000
- > 3 000

220 : nombre de places résidentielles théoriques estimées excédentaires ou déficitaires

Sources : Insee 2015, DGFIP 2017, DVD, Apur

### L'OFFRE TOTALE ESTIMÉE AVEC LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL SUR VOIRIE COMPARÉE AU NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES



© Apur - Arnaud Dupys Fresney

Quartier Saint-Fargeau, rue Maurice Berteaux (Paris 20<sup>e</sup>), un ensemble HBM sans parking en ouvrage, où la voirie assure l'essentiel du stationnement résidentiel

## BILAN ESTIMATIF DE L'OFFRE COMPARÉE À LA DEMANDE DES MÉNAGES

Arrondissement	Nombre moyen de voitures des ménages (Insee 2015)	Offre estimée en stationnement résidentiel dans les immeubles (DGFiP 2017)	Nombre d'abonnés résidents et petits rouleurs dans les parcs concédés (DVD 2016)	Nombre d'abonnés résidents dans les parkings commerciaux (DVD 2005)
1 <sup>er</sup>	2 676	1 060	657	553
2 <sup>e</sup>	2 731	689	24	913
3 <sup>e</sup>	5 284	3 697	0	256
4 <sup>e</sup>	4 816	2 780	314	604
5 <sup>e</sup>	11 979	6 943	287	626
6 <sup>e</sup>	9 725	8 142	261	317
7 <sup>e</sup>	15 638	9 191	527	453
8 <sup>e</sup>	10 070	7 363	480	672
9 <sup>e</sup>	10 100	5 162	497	1 101
10 <sup>e</sup>	12 981	12 974	401	319
11 <sup>e</sup>	26 387	32 106	0	493
12	29 914	33 168	95	655
13 <sup>e</sup>	40 589	49 580	48	2 045
14 <sup>e</sup>	30 088	31 437	313	94
15 <sup>e</sup>	57 321	64 124	324	2 442
16 <sup>e</sup>	55 357	43 545	2 103	429
17 <sup>e</sup>	37 948	23 662	1 793	1 642
18 <sup>e</sup>	29 531	29 473	282	2 479
19 <sup>e</sup>	33 714	50 577	0	1 268
20 <sup>e</sup>	35 842	44 507	0	1 843
<b>Paris</b>	<b>462 691</b>	<b>460 179</b>	<b>8 406</b>	<b>19 202</b>
<b>Paris en 2025 SC 1 moyennant (1990-2015)</b>	<b>424 988</b>	-	-	-
<b>Paris en 2025 Sc 2 tendancier (2010-2015)</b>	<b>366 767</b>	-	-	-



Quartier Saint-Ambroise, rue du Général Guilhem (Paris 11<sup>e</sup>), des ménages peu motorisés et une offre de stationnement sur voirie excédentaire

Nombre de places résidents sur voirie (Open Data Ville de Paris 2018)	Offre résidentielle en stationnement des immeubles comparée au nombre de voitures des ménages	Offre résidentielle en stationnement en ouvrage (hors voirie) comparée au nombre de voitures des ménages	Offre résidentielle totale avec le stationnement sur voirie comparée au nombre de voitures des ménages
665	- 1 616	- 406	259
427	- 2 042	- 1 105	- 678
1 033	- 1 587	- 1 331	- 298
1 466	- 2 036	- 1 118	348
3 419	- 5 036	- 4 123	- 704
2 373	- 1 583	- 1 005	1 368
7 315	- 6 447	- 5 467	1 848
5 970	- 2 707	- 1 556	4 414
2 565	- 4 938	- 3 340	- 775
2 386	- 7	713	3 099
5 619	5 718	6 211	11 830
7 834	3 254	4 003	11 837
8 762	8 991	11 083	19 845
7 741	1 349	1 756	9 497
13 618	6 803	9 568	23 186
18 207	-11 812	-9 280	8 927
11 383	- 14 286	- 10 851	532
8 361	- 58	2 703	11 064
7 228	16 863	18 131	25 359
8 452	8 665	10 508	18 960
<b>124 824</b>	<b>-2 512</b>	<b>25 085</b>	<b>149 919</b>
-	<b>35 191</b>	<b>62 798</b>	<b>187 623</b>
-	<b>93 412</b>	<b>121 021</b>	<b>245 844</b>



© Apur

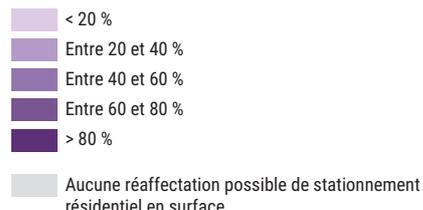
Quartier Saint-Georges, rue de Clichy (Paris 9<sup>e</sup>), un stationnement sur voirie à optimiser pour répondre au stationnement des ménages, des visiteurs et des livraisons

# Estimation du stationnement de voirie pouvant être optimisé pour d'autres types de stationnement, d'usages ou de services de mobilité

L'offre de stationnement résidentiel estimée (logement et parkings privés, abonnés résidents des parkings commerciaux et des parcs concédés, offre payant mixte sur voirie) dépasse à l'échelle globale la demande des ménages à Paris.

Ce constat, à l'échelle de Paris, d'offre dite « excédentaire » de places résidentielles ne doit pas faire oublier les taux de vide nécessaires au bon fonctionnement du stationnement sur voirie (entre 5 et 10 % idéalement), ni le rôle du stationnement payant mixte utilisé par les visiteurs, les actifs ou les artisans n'ayant pas d'autres choix que de venir en voiture à Paris.

Part des places de stationnement résidentiel de surface pouvant être potentiellement réaffectées

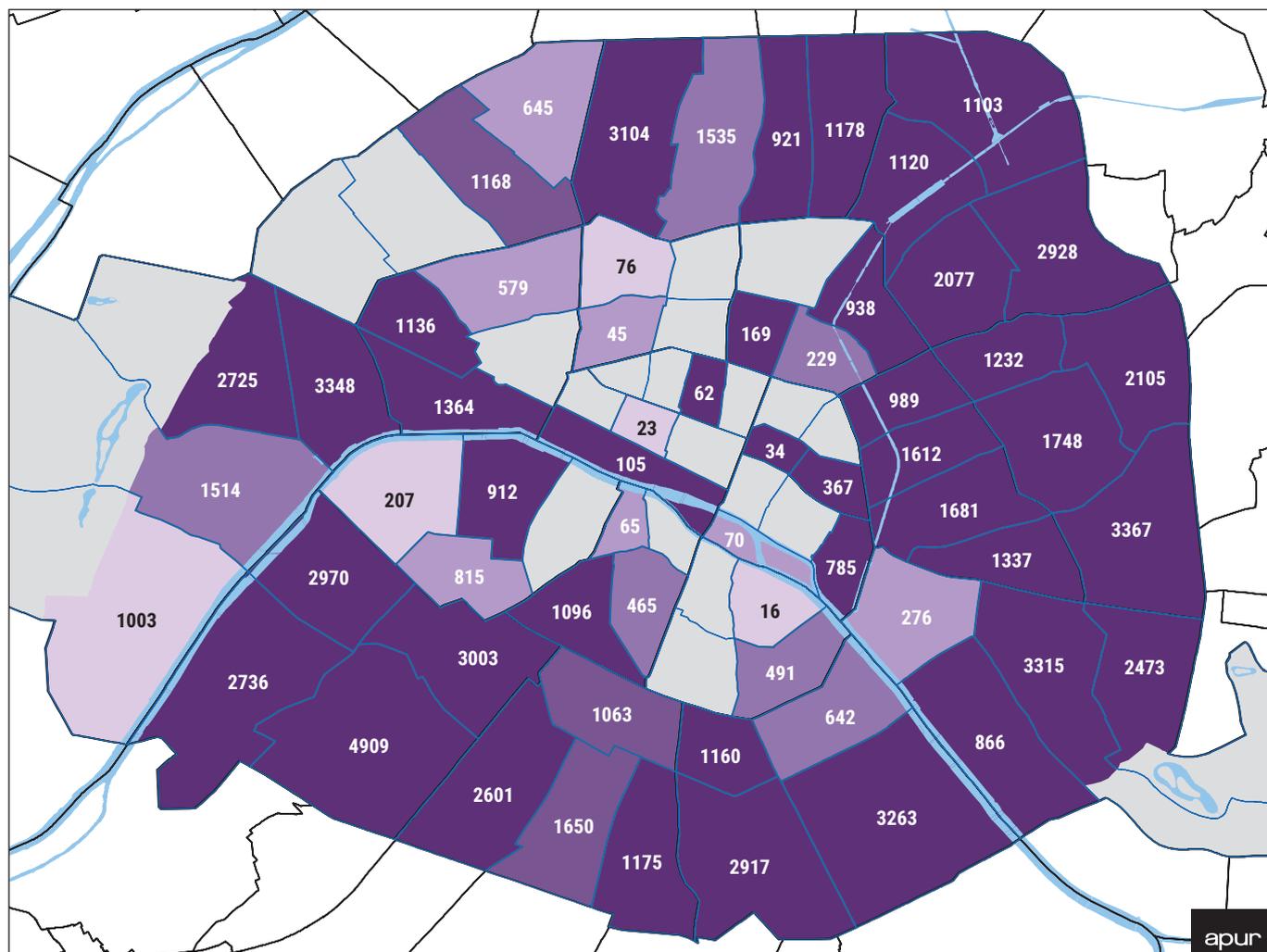


220 : nombre de places résidentielles théoriques estimées excédentaires ou déficitaires

Cette carte découle de l'analyse de l'équilibre entre l'offre de stationnement résidentiel en ouvrage et sur voirie et la demande de stationnement des résidents par quartier. Elle détaille pour chacun des quartiers la part des places de stationnement résidentiel de surface pouvant potentiellement être affectée à d'autres usages

Sources : Insee 2015, DGFiP 2017, DVD, Apur

## POTENTIEL D'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL EN SURFACE



## POTENTIEL D'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL EN SURFACE

	Nombre moyen de voitures des ménages (Insee 2015)	Nombre de places résidents sur voirie (Open Data Ville de Paris 2018)	Offre sur voirie résidentielle dite « excédentaire », après déduction de l'offre résidentielle excédentaire en ouvrage (logement, parcs concédés, parcs commerciaux)	Part d'évolution de l'offre sur voirie résidentielle dite « excédentaire » après déduction de l'offre résidentielle excédentaire en ouvrage (logement, parcs concédés, parcs commerciaux)
1 <sup>er</sup>	2 676	665	128	19%
2 <sup>e</sup>	2 731	427	62	15%
3 <sup>e</sup>	5 284	1 033	401	39%
4 <sup>e</sup>	4 816	1 466	855	58%
5 <sup>e</sup>	11 979	3 419	507	15%
6 <sup>e</sup>	9 725	2 373	1 626	69%
7 <sup>e</sup>	15 638	7 315	1 934	26%
8 <sup>e</sup>	10 070	5 970	3 079	52%
9 <sup>e</sup>	10 100	2 565	121	5%
10	12 981	2 386	1 336	56%
11	26 387	5 619	5 619	100%
12	29 914	7 834	6 930	88%
13	40 589	8 762	7 981	91%
14	30 088	7 741	6 489	84%
15	57 321	13 618	13 618	100%
16	55 357	18 207	8 589	47%
17	37 948	11 383	1 812	16%
18	29 531	8 361	6 738	81%
19	33 714	7 228	7 228	100%
20	35 842	8 452	8 452	100%
<b>Paris</b>	<b>462 691</b>	<b>124 824</b>	<b>83 506</b>	<b>67%</b>

Source : Insee 2015 – DVD 2005/2017/2018 – DGFIP 2017

*Dans les quartiers où l'offre en ouvrages reste sous-utilisée, la mise en place d'une gestion optimisée des parkings en ouvrages, en particulier dans les copropriétés et les logements sociaux (mise en accessibilité au public, sécurisation...) et une incitation tarifaire à utiliser ces places en ouvrages représente une véritable opportunité pour libérer des emprises de chaussée et diminuer la pression sur l'offre de surface.*

*La poursuite des réflexions avec les gestionnaires de parcs concédés et des parkings commerciaux permettrait de faire évoluer l'offre des parcs non saturés vers une offre davantage dédiée aux résidents et aux petits rouleurs.*

*L'encouragement à la baisse de la motorisation des ménages passe également par une offre en mobilités partagées et free floating à l'échelle du Grand Paris.*

*Les arrondissements les plus excédentaires en offre de voirie résidentielle (dépassant 50 % d'excédent) sont les 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.*

La carte ci-contre détaille, pour chacun des quartiers en situation d'équilibre de stationnement résidentiel, la part des places de stationnement de surface pouvant potentiellement être affectée à d'autres usages que le stationnement des résidents, en particulier pour les artisans et professionnels ayant besoin de leur véhicule, ou pour le déploiement des

nouvelles mobilités partagées et services mieux adaptés aux évolutions récentes, dans une stratégie pensée à l'échelle du Grand Paris. Cette évolution du stationnement sur voirie implique au préalable d'avoir réorienté le stationnement des résidents vers l'offre en ouvrage sous-utilisée, en particulier celle des logements et des parcs concédés non saturés.

Il faut bien noter que cette part de places sur voirie pouvant évoluer vers d'autres usages (services de mobilité, stationnement autre, service, plantations...) est prise à l'échelle de l'ar-

rondissement alors que la réalité des équilibres à l'échelle des quartiers peut être très diverse. La carte qui suit détaille ces équilibres par quartier de manière plus fine.

**PROJECTION FIN 2019 – INTÉGRANT LE BASCULEMENT DES PLACES DE PARKINGS CONCÉDÉS DE SURFACE VERS DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE PAYANT MIXTE**

	Nombre moyen de voitures des ménages (Insee 2015)	Offre sur voirie résidentielle (payant mixte – gratuit projetée en 2019 en reportant l'offre des parcs concédés de surface vers du stationnement sur voirie)	Offre sur voirie résidentielle dite « excédentaire » projetée en 2019 après déduction de l'offre résidentielle excédentaire en ouvrage (logement, parcs concédés et parcs commerciaux)
1 <sup>er</sup>	2 676	665	128
2 <sup>e</sup>	2 731	427	62
3 <sup>e</sup>	5 284	1 033	401
4 <sup>e</sup>	4 816	1 466	855
5 <sup>e</sup>	11 979	3 419	507
6 <sup>e</sup>	9 725	2 373	1 626
7 <sup>e</sup>	15 638	7 471	1 823
8 <sup>e</sup>	10 070	5 970	3 079
9 <sup>e</sup>	10 100	2 565	121
10 <sup>e</sup>	12 981	2 386	1 336
11 <sup>e</sup>	26 387	5 619	5 619
12 <sup>e</sup>	29 914	7 834	6 930
13 <sup>e</sup>	40 589	8 834	7 967
14 <sup>e</sup>	30 088	7 878	6 428
15 <sup>e</sup>	57 321	14 042	13 380
16 <sup>e</sup>	55 357	18 654	8 256
17 <sup>e</sup>	37 948	11 442	1 762
18 <sup>e</sup>	29 531	8 361	6 738
19 <sup>e</sup>	33 714	7 228	7 228
20 <sup>e</sup>	35 842	8 452	8 452
<b>Paris</b>	<b>462 691</b>	<b>126 119</b>	<b>82 699</b>
<b>Paris en 2025 SC 1 moyennant (1990-2015)</b>	<b>424 988</b>		<b>120 402</b>
<b>Paris en 2025 Sc 2 tendanciel (2010-2015)</b>	<b>366 767</b>		<b>178 623</b>

## Des évolutions engagées avec la réforme de la dépenalisation du stationnement

L'externalisation du contrôle du stationnement sur voirie autorisée par la loi Maptam a été mise en place début 2018 avec un renforcement du système de contrôle (1 contrôle par jour des places rotatives, 1 contrôle tous les 2 à 3 jours des places mixtes) effectué grâce à un précontrôle LAPI suivi de verbalisations à pied. Un an après, de premiers effets sont mesurés, sans pour autant avoir des données fines et localisées.

La DVD constate une progression de 10 % du taux de paiement spontané des visiteurs depuis 2017. D'après les contrôles effectués sur rue, le taux de conformité des véhicules stationnés serait d'environ 80 % (véhicules en règle visiteurs, résidents, professionnels, cartes GIG-GIC). On constate aussi un meilleur taux de rotation, utile aux besoins des visiteurs et à l'activité économique des professionnels. Les mesures mises en place par la Ville ont aussi eu pour effet d'augmenter sensiblement le nombre d'emplacements vides sur voirie. De 6 % en novembre 2017, le taux de vide moyen a augmenté à 11 % un an plus tard, et ce avec une grosse disparité selon les secteurs. Le taux de vide constaté atteint 12 % dans les secteurs périphériques, et seulement 9 % dans la zone centrale.

Autre corollaire, le nombre de demandes de cartes d'abonnement (résidentiel, professionnel) a augmenté de 31 %, ainsi que celle de cartes GIG-GIC. Enfin, les parcs concédés ont constaté une légère augmentation de leur fréquentation, et ce malgré la poursuite de la baisse du trafic routier dans Paris. Les tarifs des parcs concédés deviennent plus avantageux que le stationnement sur voirie au-delà de 3 heures de stationnement.

Par la suite, les réflexions sur la tarification et le contrôle du stationnement apparaissent comme des leviers importants d'aménagement et de gestion de l'espace public, à mener dans une approche globale entre la voirie, les parcs concédés, voire avec le parc privé (résidentiel, parkings commerciaux). L'objectif pourrait être de réduire la vacance des parcs en ouvrage, dont l'usage serait davantage orienté vers les besoins des résidents, et d'optimiser la bande de stationnement en surface pour les besoins en stationnement des personnes dépendantes de la voiture, des véhicules bas carbone des livreurs, des artisans et des professionnels, ainsi que pour les nouvelles mobilités et les nouveaux usages.



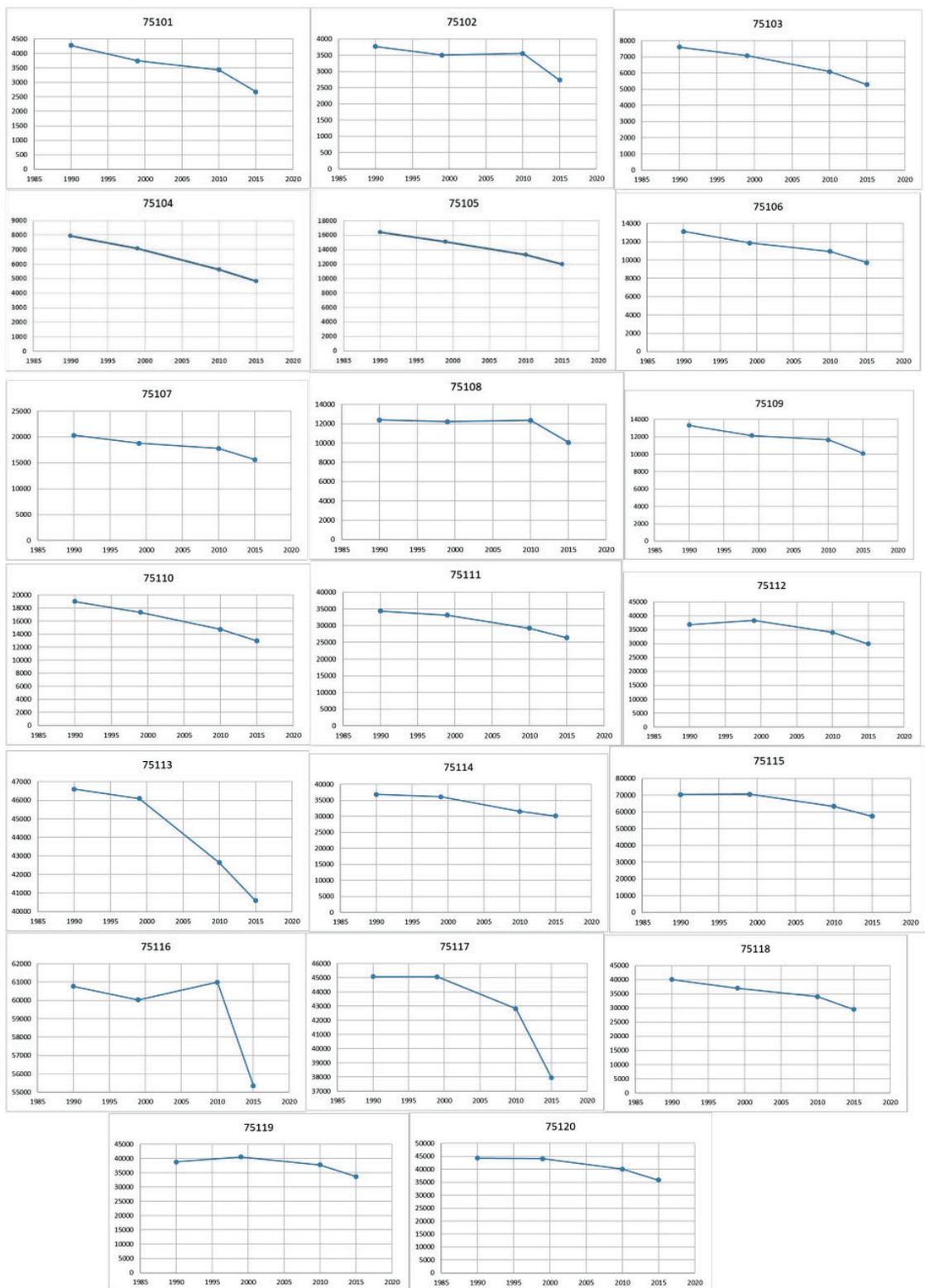
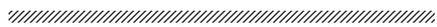
Rue de Passy – Paris 16<sup>e</sup>



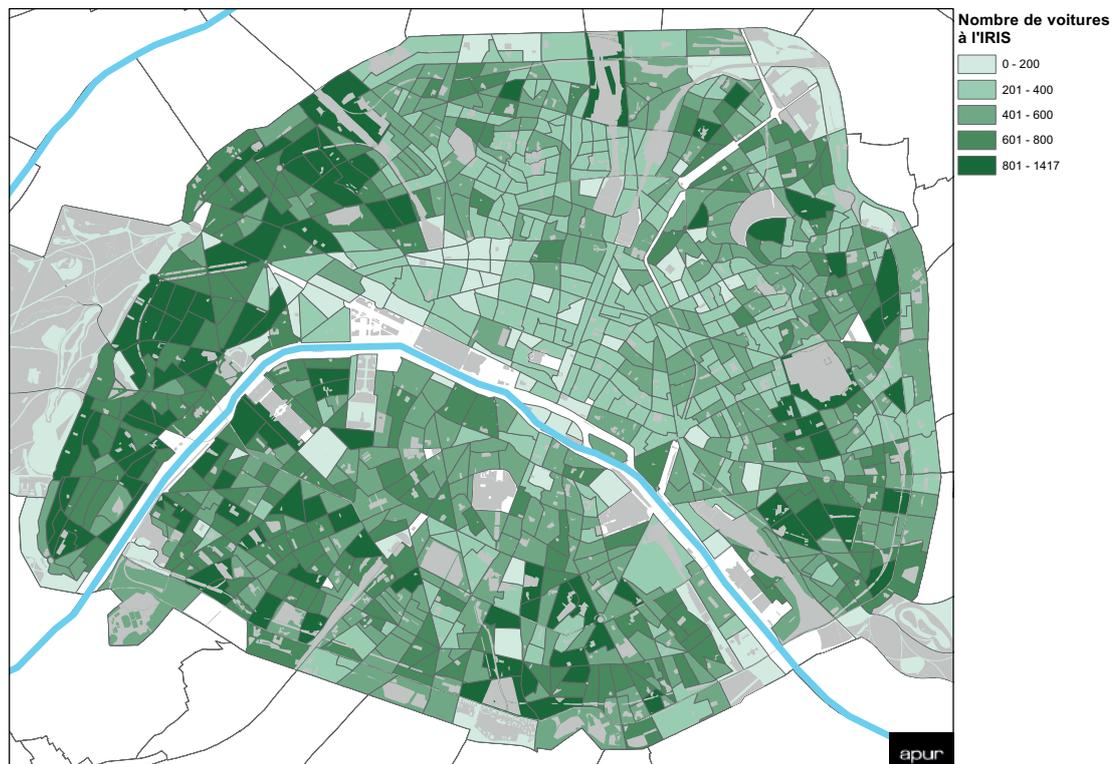
Opération Broussais et résidence étudiante, rue Didot – Paris 14<sup>e</sup>

# ANNEXES

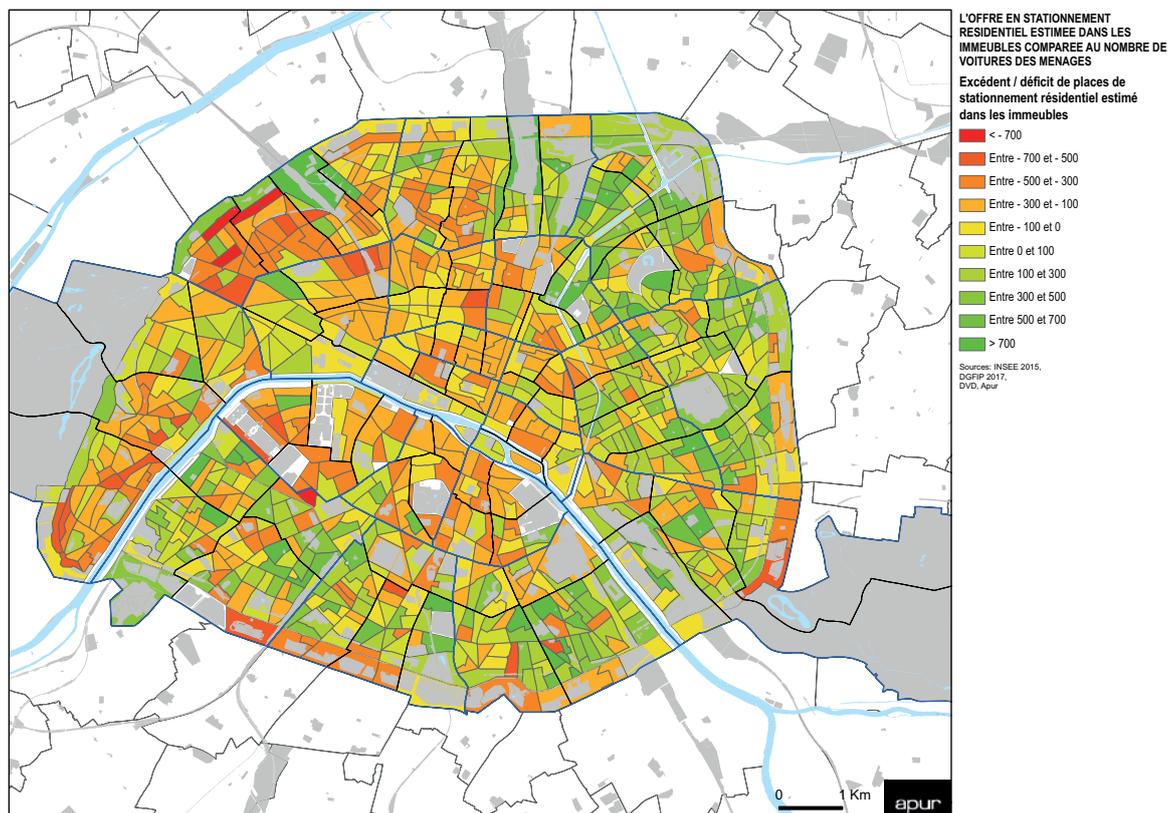
## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES PAR ARRONDISSEMENT



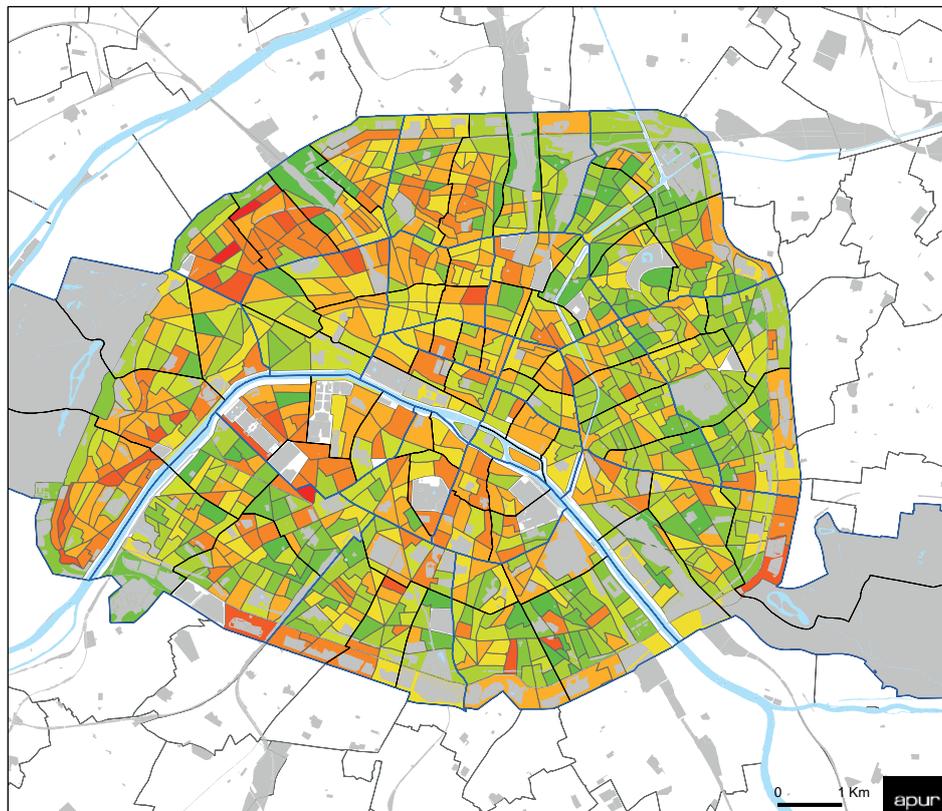
## NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES À L'IRIS



## NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES DANS LE STATIONNEMENT RATTACHÉ AU LOGEMENT



## NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES EN STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL EN OUVRAGE



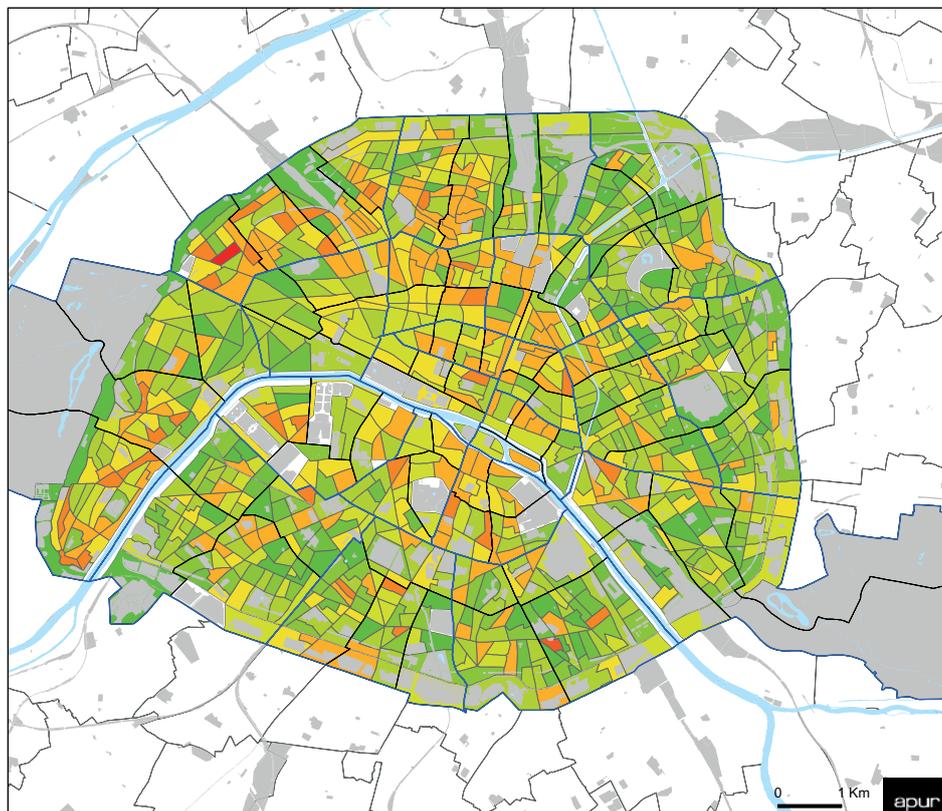
**L'OFFRE EN STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL TOTALE ESTIMÉE HORS VOIRIE COMPAREE AU NOMBRE DE VOITURES DES MENAGES**

Excédent / déficit de places de stationnement résidentiel estimé dans les immeubles, des parcs concédés et des parkings commerciaux (abonnés)

- < - 700
- Entre - 700 et - 500
- Entre - 500 et - 300
- Entre - 300 et - 100
- Entre - 100 et 0
- Entre 0 et 100
- Entre 100 et 300
- Entre 300 et 500
- Entre 500 et 700
- > 700

Sources: INSEE 2015, DGFIP 2017, DVDV, Apur

## NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES EN STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL EN OUVRAGE ET SUR VOIRIE



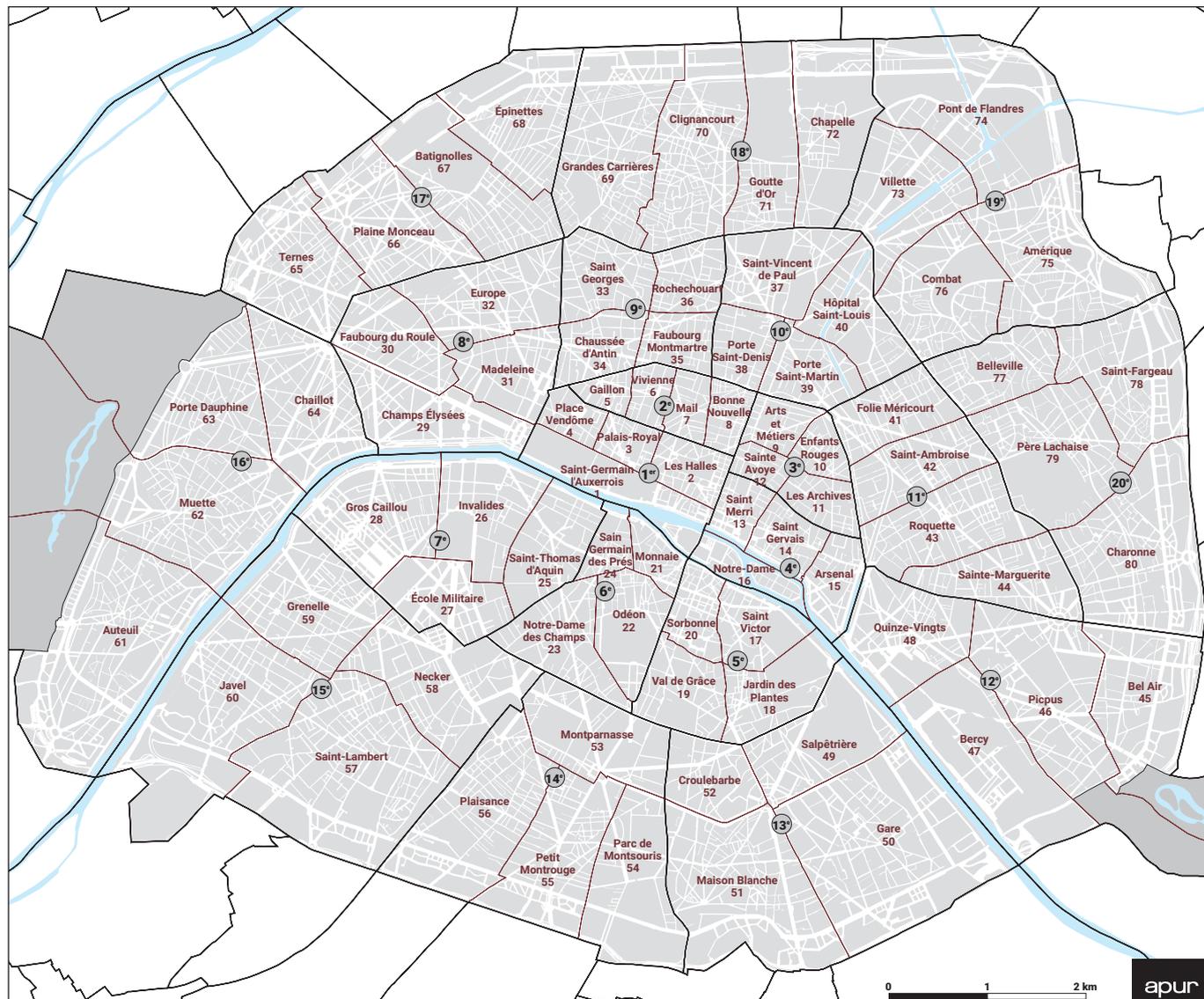
**L'OFFRE TOTALE ESTIMÉE AVEC LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL SUR VOIRIE COMPAREE AU NOMBRE DE VOITURES DES MENAGES**

Excédent / déficit de places de stationnement résidentiel estimé dans les immeubles, des parcs concédés et des parkings commerciaux (abonnés), avec la voirie

- < - 700
- Entre - 700 et - 500
- Entre - 500 et - 300
- Entre - 300 et - 100
- Entre - 100 et 0
- Entre 0 et 100
- Entre 100 et 300
- Entre 300 et 500
- Entre 500 et 700
- > 700

Sources: INSEE 2015, DGFIP 2017, DVDV, Apur

## LIMITES DES QUARTIERS ADMINISTRATIFS PARISIENS



# Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public

## VOLET 1: BILAN ET POTENTIEL D'ÉVOLUTION DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Dans le cadre de ses travaux sur l'espace public parisien, l'Apur poursuit ses réflexions sur le réaménagement de la rue et la redéfinition des politiques de stationnement, afin d'accompagner la mise en œuvre d'une stratégie globale sur l'espace public. Ces réflexions croisent les enjeux de mobilité liés à la gestion du stationnement par les communes, au développement des nouvelles mobilités et des véhicules bas-carbone, à la possible mutualisation des parkings en ouvrages (conçus ou privés), au développement d'outils numériques pour améliorer la connaissance et la gestion de l'offre. Elles croisent également les enjeux écologiques, de nature en ville, de désimperméabilisation, de rafraîchissement climatique, avec les enjeux de confort, d'usage, d'attractivité et de commercialité de l'espace public.

Cette étude, inscrite au programme partenarial de l'Apur 2018-2019, forme ainsi une contribution à la mise en place d'un nouveau référentiel de l'espace public parisien.

Le volet 1 de l'étude sur « l'évolution du stationnement sur les nouveaux usages », vise à mieux identifier les secteurs déficitaires ou au contraire, excédentaires en stationnement résidentiel, à partir d'une comparaison fine entre le nombre de voiture des ménages et le nombre de places accessibles aux résidents.

Avec un total de 617 000 places, le stationnement accessible aux résidents parisiens repose essentiellement sur l'offre de voirie et les parkings des logements, et de manière plus marginale sur les parcs concédés de la Ville de Paris et les parkings commerciaux. Dans la pratique, le stationnement de surface, le plus facilement accessible, reste aussi le plus sollicité. Les bilans réalisés à l'échelle du quartier proposent une première estimation du stationnement résidentiel sur voirie dit « mutable », et identifient des secteurs où un accès facilité aux parkings en ouvrage permettrait de mieux couvrir la demande des Parisiens.

460 000 voitures des ménages parisiens, 460 000 places de parking dans les immeubles de logement... Cet équilibre global à l'échelle de Paris masque des situations et des pratiques bien différentes. Alors que les quartiers résidentiels périphériques nécessitent de moindres besoins en stationnement rotatif, les quartiers mixtes et les pôles de transport nécessitent à l'inverse un stationnement sur voirie efficace, pour les visiteurs, les actifs, la logistique urbaine ou les deux roues.

Ce volet 1 propose un état des lieux quantitatif des évolutions récentes et des opportunités d'évolution du stationnement accessible aux résidents parisiens, s'inscrivant ainsi dans les réflexions plus larges sur l'adaptation de l'espace public parisien aux nouvelles mobilités et usages de la ville.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

