



ATELIER PARISIEN D'URBANISME - 17, BD MORLAND - 75004 PARIS - TÉL : 01 42 71 28 14 - FAX : 01 42 76 24 05 - <http://www.apur.org>

RÉFLEXIONS POUR UNE POLITIQUE GLOBALE DU STATIONNEMENT À PARIS

Analyse sur des secteurs tests

Décembre 2005

Sommaire

Préambule	p5
Politique du stationnement à Paris	p9
Secteur test : faubourg Saint-Denis, Paris, 10^e	p13
Cadre urbain, vie urbaine	
Offres et demandes en stationnement	
Bilan	
Secteur test : porte d'Ivry, Paris 13^e	p27
Cadre urbain, vie urbaine	
Offres et demandes en stationnement	
Bilan	
Secteur test : Saint-Fargeau, Paris 20^e	p37
Cadre urbain, vie urbaine	
Offres et demandes en stationnement	
Bilan	
Annexes	p43
Rappel de l'équipement en automobile des ménages parisiens	
Cartographies de l'offre de stationnement de surface à Paris par type de réglementation	
Cartographie du déficit en stationnement résidentiel estimé à Paris	
Cartographie comparée du déficit en stationnement résidentiel estimé et de l'offre de stationnement de surface accessible pour un stationnement de longue durée par les résidents à Paris	

Préambule

Le stationnement est un des thèmes du Plan de Déplacement de Paris en cours d'élaboration.

Dans le cadre du volet stationnement de son programme de travail 2005, l'Apur a engagé une analyse des données disponibles sur l'ensemble de Paris et de leur mise en cohérence, en particulier :

- le stationnement de surface, avec l'intégration du référentiel stationnement 2003 de la Direction de la Voirie et des Déplacements au SIG de l'Apur et sa cartographie ;
- le déficit en stationnement résidentiel calculé comme la différence entre le nombre d'automobile à la disposition des ménages (INSEE, Recensement Général de la Population, 1999) et la disposition d'un emplacement de stationnement privé. A cette fin, un fichier de la Taxe d'Habitation de la Direction Générale des Impôts de 2003 a été mis à la disposition de l'Apur courant 2005 dans le cadre de ses études pour la Ville de Paris.

Une partie de la cartographie réalisée en 2005 est présentée en annexe. Il s'agit de documents de travail. L'analyse se poursuit avec la Direction de la Voirie et des Déplacements, notamment pour améliorer la qualité du fichier informatique décrivant l'ensemble de l'offre privée de stationnement à Paris.

En complément, l'annexe à la convention 2005 entre la région Ile-de-France et l'Apur mentionne une étude particulière figurant au programme de travail 2005 :

« 3.1. Réflexions pour une politique globale du stationnement à Paris

L'objet de l'étude est de préciser, dans le prolongement de la révision du PLU, la politique de stationnement qu'il convient de préconiser dans des secteurs cohérents sur les plans de l'occupation de l'espace, de la nature et de l'occupation du bâti, de la motorisation des ménages et de la configuration des espaces publics.

Il sera procédé à des études fines des conditions de stationnement sur différents secteurs tests sur et hors voirie, pour les résidents, les employés et les visiteurs. Il convient de noter que l'étude bénéficiera de l'intégration en cours dans le SIG de l'APUR des données de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la ville de Paris sur le stationnement de surface. »

Dans le cadre de cette étude, Sylvain Viriot du Conseil Régional d'Ile-de-France (DAT/TC) a souhaité qu'un secteur test se situe dans la problématique des portes de Paris.

L'étude qui suit a donc été réalisée sur trois secteurs parisiens. Les périmètres correspondent à des agrégations d'IRIS afin de simplifier le recueil statistique. Sans être représentatifs de l'ensemble du territoire parisien, ils ont été choisis pour la diversité des situations qu'ils mettent en avant :

- le secteur faubourg Saint-Denis (10^e) est très dense, mixte en terme d'habitat et d'emploi et animé, bien desservi en transports en commun. D'importantes réalisations sur l'espace public ont modifié son aspect et son fonctionnement dans le cadre du quartier vert. Mais l'offre de stationnement est réduite, notamment sur voirie et l'évolution attendue du tissu urbain, majoritairement ancien, est faible,

des secteurs périphériques à dominante résidentielle :

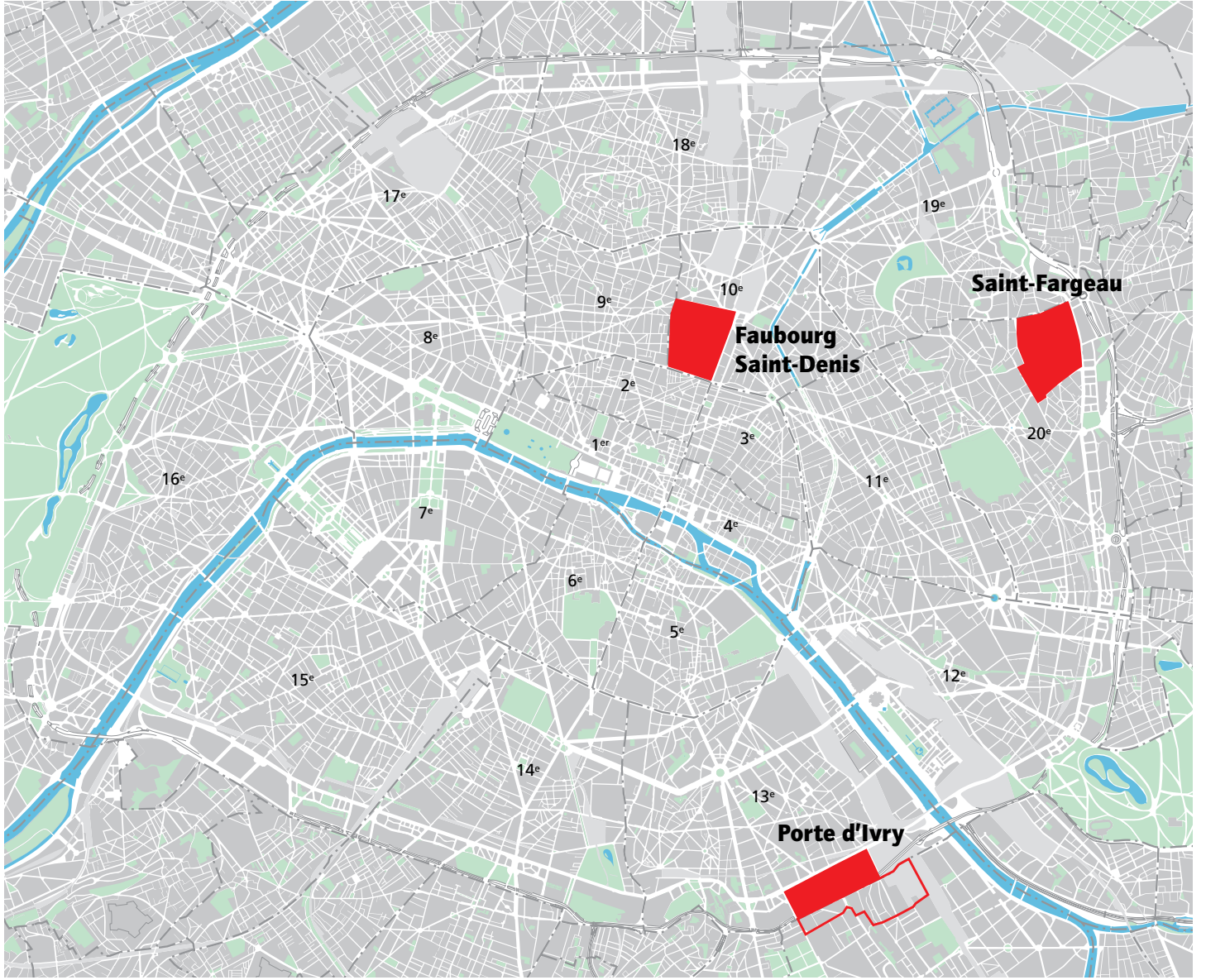
- le secteur porte d'Ivry (13^e), situé sur la couronne parisienne est plus résidentiel, à dominante d'habitat social. Il est partiellement situé en périmètre de Grand Projet de Renouvellement Urbain et le tissu urbain devrait évoluer à l'avenir. La desserte en transports en commun sera améliorée en 2006 avec la mise en service du tramway sur les boulevards des Maréchaux. Sa situation en rive d'Ivry-sur-Seine incite à rendre cohérente les politiques de stationnement entre les deux communes et poursuivre des objectifs communs d'amélioration des liaisons douces,
- le secteur Saint-Fargeau (20^e) présente un tissu récent et une importante offre de stationnement hors voirie. Le taux de motorisation des ménages est supérieur à la moyenne parisienne. Le stationnement gratuit en surface domine mais le taux de stationnement illicite est également élevé.

A partir de ces trois exemples, la diversité des situations sur le territoire parisien a été mise en évidence. Selon les quartiers, le bilan du stationnement diffère :

- en fonction des caractéristiques du tissu urbain et en particulier de l'âge du bâti (qui détermine l'importance de l'offre de stationnement privée) ;
- de la trame de voirie et de la dimension des espaces publics (qui permettent une offre de stationnement sur voirie plus ou moins importante),
- des emplois, de l'animation commerciale, de la composition de la population et de son équipement en automobile...

Certaines évolutions prévisibles peuvent aussi influencer le bilan futur du stationnement en jouant sur l'offre ou la demande : le degré de mutabilité du tissu urbain, les projets en cours ou à l'étude d'espaces publics ou de transports en commun, par leurs effets souvent induits sur l'offre de stationnement de surface mais surtout en proposant d'autres façons de se déplacer.

Ces différences jouent en faveur d'une modulation des normes selon des critères et une échelle à préciser. La présente étude constitue un rapport d'étape.



Politique du stationnement à Paris

La politique de stationnement à Paris s'appuie sur le fait que la maîtrise du stationnement (offre, réglementation et tarifs, contrôle) constitue l'un des principaux outils de la maîtrise de la circulation. En complément, la politique régionale des parcs relais peut également inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans des parcs en périphérie de l'agglomération et poursuivre leurs déplacements vers Paris en transports collectifs¹.

La politique de stationnement constitue donc un volet important de la politique des déplacements. Elle s'inscrit dans le cadre du P.D.U.I.F., qui engage notamment les communes à mieux maîtriser leur offre, de façon globale.

Mais les mesures prises dans le domaine du stationnement à Paris visent également :

- à faciliter le stationnement des véhicules des résidents ;
- à permettre le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique, aux démarches et aux achats ;
- à faciliter l'arrêt pour livraison et autres services à domicile ;
- à libérer de l'espace sur voirie au profit d'autres usages (piétons, vélos, transports publics, espaces verts...).

Comme le montre le tableau joint, on estime à grands traits entre 800 et 900 000, le nombre de places de stationnement à Paris, sur la voirie, sous les immeubles de logements ou de bureaux, dans les parcs de stationnement concédés de la Ville de Paris ou d'autres parcs... (dans l'ensemble de cette note, on entend pour Paris, Paris sans les bois de Boulogne et de Vincennes, où la problématique de stationnement est particulière).

L'offre de stationnement à Paris

L'offre sur voirie	169 000 places de stationnement sur voirie 124 000 places payantes 45 000 places gratuites + places réservées et emplacements spécifiques (livraisons, deux-roues, GIG-GIC, autocars...).
Les parcs de stationnement concédés de la Ville de Paris	72 000 places dans 146 parcs. La Ville de Paris en concède l'exploitation. Certains parcs sont « résidentiels » (ils n'autorisent pas de stationnement horaire), d'autres mixtes (ils autorisent à la fois l'amodiation de place pour une longue durée ou les abonnements et un stationnement horaire) et certains sont rotatifs (ils n'autorisent qu'un stationnement horaire). La plupart des parcs sont souterrains. Parmi les utilisateurs du stationnement de longue durée, la répartition entre actifs et résidents, n'est pas connue.
Les autres parcs de stationnement ouverts au public	de l'ordre de 100 000 places , gérées par des entreprises privées, des SEM, sous des centres commerciaux ou des équipements publics (musées...) ou parfois couplés à des garages de réparation automobile. Les places accueillent selon les cas des abonnés et/ou du stationnement de courte durée.
Les places privées sous les immeubles de logements ou de bureaux	de l'ordre de 450 000 pour les logements , appartenant soit aux propriétaires des appartements ou des immeubles soit à des sociétés immobilières qui les proposent à la location. L'offre liée aux bureaux est elle très mal connue.

Mais les chiffres constituent de simples ordres de grandeur pour l'offre privée, cela nécessite la poursuite du travail d'amélioration des sources d'information existantes.

¹ : Des études récentes ont été menées par le STIF et la Ville de Paris sur ce point particulier.

Sans contrôler l'ensemble du processus de production et de gestion du stationnement, la commune dispose de moyens importants pour infléchir l'offre de stationnement et son usage :

- **avec l'offre et la réglementation du stationnement sur voirie** et, bien qu'il ne relève pas de sa compétence à Paris, **le respect de la réglementation.**

A Paris, l'offre de stationnement sur voirie représente environ 20% de l'offre totale de stationnement. C'est l'offre qui focalise le plus de tensions car c'est souvent la plus polyvalente en terme d'usage et la plus économique pour l'usager. Le stationnement payant représente environ les trois quarts de l'offre de stationnement sur voirie, seuls les arrondissements périphériques comportent encore du stationnement gratuit (Cf. cartes en annexes).

Les services de la Direction de la Voirie et des Déplacements réfléchissent à une évolution possible de la réglementation. La mise en œuvre du stationnement payant est étudié, en lien avec les communes limitrophes concernées.

Pour les résidents, de nouvelles zones de stationnement résidentiel ont été mises en place début 2005 afin de pouvoir proposer aux ménages parisiens disposant d'une voiture (en moyenne, un ménage parisien sur deux) une offre de stationnement résidentielle équivalente autour de chez eux, étendant certaines zones, lorsque l'offre proposée en surface était faible. Pour mémoire, lors du passage à l'euro, le tarif du stationnement résidentiel à Paris a été fixé à la baisse à 0,5 € par jour soit environ 11 € par mois.

En valeurs absolues comme en valeurs relatives, l'offre de stationnement sur voirie a tendance à se réduire notamment du fait des aménagements de l'espace public ou de la nécessaire poursuite de la mise aux normes de sécurité incendie². Cependant, à un niveau global, pour assurer au stationnement son rôle d'outil pour la maîtrise de la circulation, l'accroissement de l'offre hors voirie doit être compensé par une réduction en surface, en tout cas pour certaines catégories d'usagers, comme les migrants alternants.

- **avec l'offre dans certains parcs de stationnement publics,**

L'offre de stationnement dans les parcs concédés de la Ville de Paris s'établit à environ 10% de l'offre globale de stationnement. L'orientation politique consistant à construire 5 000 places de stationnement hors voirie par an, en vigueur à la Ville de Paris au début des années quatre-vingt-dix et abandonnée depuis, a conduit à développer cette offre de façon importante. Mais les futurs concessionnaires des ouvrages ont été plus enclins à proposer la réalisation de parcs dans les quartiers les plus rentables, comme le centre des affaires, que dans les quartiers périphériques, qui en sont peu pourvus.

Pour les parcs concédés de la Ville de Paris existants, de nouvelles orientations (exploitation des places, tarification,...) peuvent être données à l'occasion des renouvellements de concession, échelonnées dans le temps. Cela se traduit déjà dans plusieurs parcs par la mise en œuvre de tarifs réduits pour les résidents et l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes handicapées. L'arrivée à échéance des concessions dans la période 2006-2010 concerne 11 parcs de stationnement de la Ville de Paris totalisant près de 7000 places.

- **par une politique de tarification cohérente entre la surface et les parcs.**

² : La mise en station des engins de sécurité incendie requiert une chaussée libre de 4 mètres, qui n'est pas toujours disponible dans les rues parisiennes étroites où le stationnement est gratuit et bilatéral. La mise en stationnement payant est l'occasion de régulariser cette situation au prix de la suppression d'une file de stationnement...le maintien du stationnement bilatéral entraînerait sinon une réduction de la largeur des trottoirs.

- **en améliorant la gestion des places de stationnement privées existantes dans le parc des bailleurs sociaux.**

L'application d'une directive propre à la Ville de Paris (dite directive Galand, également abandonnée) a conduit à la réalisation dans les années quatre-vingt-dix d'au moins 1,5 places de stationnement par logement dans les constructions de logement social réalisées par des sociétés immobilières de la Ville de Paris. Cet important surplus par rapport à l'équipement en automobile réel des habitants de l'immeuble devait permettre de répondre aux besoins des secteurs déficitaires.

Souvent concentrées dans les secteurs de rénovation urbaine, dans les 13^e, 19^e ou 20^e arrondissements, l'utilisation des places réalisées pose parfois des problèmes de gestion, d'usage et de sécurité. La vacance des places s'avèrent être une charge et engendrent un déficit d'exploitation pour les bailleurs sociaux. Dans une étude réalisée par la SAEMES pour la Ville de Paris en 2003, sur la base de statistiques 2001-2002, sur les 100 000 places de stationnement recensées dans les parcs des bailleurs sociaux à Paris, près de 25 000 apparaissent vacantes pour des raisons diverses : situées dans des quartiers excédentaires en offre, posant des problèmes de sécurité, proposant des tarifs peu concurrentiels,... De nouvelles actions destinées à réduire la vacance et à faciliter le stationnement résidentiel sont en cours d'étude. Deux pistes sont privilégiées avec les bailleurs sociaux :

- dans les parcs présentant une offre importante (plus de 100 places), l'analyse de la raison de la vacance et du contexte local doivent permettre de déterminer l'intérêt et les conditions nécessaires à l'ouverture du parc. Cela requiert parfois des travaux de mises aux normes des parcs, de réalisation de sas pour séparer les accès à l'immeuble et ceux du parc de stationnement, une sécurisation et le cas échéant la mise en place de compensations par exemple pour la mise en place d'un tarif préférentiel pour les résidents,
- pour les parcs présentant peu de places, c'est plutôt la création d'une bourse aux places de stationnement disponibles qui est envisagée, centralisant les offres de places vacantes des bailleurs mais aussi celles des parcs de stationnement concédés et mettant ces informations en ligne à la disposition du public sur un site à faire connaître. L'information existe déjà mais elle est actuellement diffuse et partielle.

L'offre des bailleurs sociaux ne représente qu'une part de l'offre de stationnement privée totale. Pour l'offre privée, dans son ensemble, le seul levier d'action est prospectif :

- **avec les normes de stationnement imposées pour les nouvelles constructions dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU).**

Les règles lorsqu'elles existent visent les nouvelles constructions, c'est à dire que leur effet dépend du rythme de la construction et des orientations en matière de densité et de destination (coefficients d'occupation du sol) déclinées dans le PLU. A terme, leur effet peut être massif et concentré dans les opérations de type ZAC, quasi nul dans un secteur historique ou diffus.

Dans le projet de PLU de Paris soumis à enquête publique, les dispositions sur le stationnement résidentiel de la zone Urbaine Générale renvoient à une vision globale sur Paris avec une norme unique, obligeant les promoteurs à réaliser des places de stationnement. Il s'agit d'une norme minimum pas d'une limitation. La formulation de la norme est différente de celle qui figurait dans le POS. L'exigence de réaliser une place de stationnement par logement, qui entraînait la réalisation d'un surplus de places pour les petits logements, ne figure plus. Le nombre de place doit désormais correspondre à la SHON/100, arrondi au chiffre inférieur. Cela équivaut à 25% de la SHON dans la précédente formulation de la norme.

Pour les nouvelles constructions à usage de commerce, de bureaux, d'activité, le PLU n'impose pas aux constructeurs d'obligations en matière de création de parcs de stationnement, ni de limites. Pour autant, il rappelle que en application du Code de l'Environnement, il est nécessaire de concourir à des politiques dont l'objectif est l'amélioration

de la qualité de l'air. Les capacités de stationnement prévues doivent être examinées au regard des objectifs de limitation de la pollution liée à l'usage des véhicules, de la desserte en transports en commun et des caractéristiques de la voirie environnante. Ceci afin que les capacités de stationnement prévues soient raisonnables.

S'ajoutent à ce dispositif général, certaines interdictions de création ou d'extension de parcs de stationnement :

- sont notamment concernées des rues très étroites, où la création de parcs de stationnement ne manquerait pas d'entraîner des difficultés de circulation et des voies piétonnes,
- sont également concernées certaines rues très commerçantes pour lesquelles, des interruptions répétées du linéaire commercial s'avèreraient préjudiciables à l'activité économique, en rompant la continuité commerciale. Cette préoccupation était déjà présente dans les règlements d'urbanisme antérieurs (avenue des Champs Elysées, rue Mouffetard) et a été maintenue,
- il existe un dernier cas d'interdiction de création ou d'extension de parcs de stationnement pour les constructions situées sur des terrains ne présentant aucun linéaire sur voie supérieur à 10 mètres. Sur ces terrains, les contraintes géométriques s'avèrent souvent lourdes et le respect des normes très coûteux pour le constructeur pour un nombre de places réduit ; l'impact dans le paysage est également élevé.

Secteur test : faubourg Saint-Denis, Paris, 10e

Cadre urbain, vie urbaine

Animé et commerçant, le secteur étudié bénéficie d'une position centrale, intermédiaire entre les quartiers centraux et les gares de l'Est et du Nord.

Compris dans le périmètre de Zone Urbaine Sensible du 10^e arrondissement, il a été l'objet d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH). Plusieurs interventions publiques sont en cours : opération publique Hôpital Saint-Lazare, aménagement du quartier vert faubourg Saint-Denis... Le secteur se situe également en rive de projets d'espaces publics importants : l'aménagement en espace civilisé du boulevard Magenta et le réaménagement des abords des gares, notamment leurs parvis.

Une dominante de tissu de faubourg qui permet une mixité des fonctions...

Le parcellaire en lanière du secteur présente **une forte densité de construction**, à dominante de tissus de faubourg organisé autour de cour ou de passage. Il compte aussi des hôtels particuliers du XVIII^e, des immeubles industriels du XIX^e, des lotissements le long des grandes voies et des opérations récentes (rue de Paradis). A l'intérieur du secteur, les voies sont étroites et d'aspect minéral. Certaines reprennent le tracé d'anciennes voies comme la rue du faubourg Saint-Denis ou la rue du faubourg Poissonnière.

Le bâti est ancien. L'état du bâti a justifié la mise en place d'une vaste OPAH, achevée en 2003-2004. Son périmètre englobait la majeure partie du secteur, ainsi que le quartier de la porte Saint-Martin à l'Est. Les objectifs de l'OPAH portaient sur la réhabilitation de l'habitat privé (état des parties communes, favoriser la réhabilitation des copropriétés dégradées, prendre en compte le risque plomb, conserver la vocation sociale d'une partie du parc privé) mais aussi des objectifs spécifiques liés au quartier comme la réhabilitation et la mise en valeur des passages privés (passage Brady,...), l'intégration des commerces et des activités, la transformation de locaux d'activité vacants en logements.

D'après le recensement de 1999, 82% des logements sont situés dans des immeubles achevés avant 1915 (contre 48% en moyenne à Paris), 13% entre 1915 et 1974 et seulement 5% à partir de 1975, correspondant à peu près à la période régie par l'obligation réglementaire de réaliser des places de stationnement dans les constructions neuves (instaurée par le POS de 1977 à Paris). Seulement 4% des logements entrent dans la catégorie HLM du recensement.

La mutabilité du tissu est faible. Les constructions neuves et les opérations de démolition reconstruction sont rares et ponctuelles. Une bonne part des permis de construire concerne des changements de destination (transformation de locaux vacants en logement, notamment de grande taille)³. Dans le secteur du faubourg Saint-Denis, les autorisations de permis de construire instruites par la Ville de Paris entre 2000 et 2004 concernent 6 dossiers⁴. Il s'agit surtout de réhabilitation ou de modifications de surfaces existantes. Un seul dossier concerne la construction d'un bâtiment neuf de 5 étages (40 logements) sur 4 niveaux de sous-sol à usage de stationnement, d'une capacité de 66 places dont 40 réglementaires, en application de la norme requise dans le POS de 1994 de 1 place par logement.

Une opération publique est cependant en cours de réalisation au nord du secteur. Sur cette parcelle appartenant à la Ville de Paris, occupée par l'Hôpital Saint-Lazare, la nouvelle programmation issue de la concertation s'est portée vers des équipements de proximité (école, gymnase, centre d'action sociale...) et une extension du jardin existant, le square Alban Satragne qui constitue l'unique espace vert de proximité du secteur. L'extension a été réalisée sous forme provisoire. A terme, cette opération permettra la réalisation de nouveaux équipements venant conforter ceux qui existent déjà (école, crèche, jardin, poste, marché couvert...). La première phase de travaux devrait s'achever en 2007-2008.

³ Source : étude pré opérationnelle pour l'OPAH

⁴ La direction de l'urbanisme a procédé à un tri des permis de construire. Compte tenu de la précision des données demandées, dans le délai de la présente étude, seules des statistiques détaillées concernant les années 2000 à 2004 (sous le régime du POS de 1994, de POS particuliers ou de règlement de ZAC) ont pu être fournies.

OFFRE COMMERCIALE 2003

Faubourg Saint-Denis
10^{ème} arrondissement

- Type de commerce
- alimentaire généraliste
 - non alimentaire
 - café, restaurant service
 - auto, moto
 - gros

hypermarché
magasin populaire

- Type de limite
- secteur
 - IRIS
 - arrondissement



Source: BDCOM - 2003 (APUR)

Le tissu permet une grande mixité des fonctions, imbriquées à l'intérieur des immeubles et des parcelles : des bureaux, des activités en fond de cour ou sur les passages et dans les étages, prolongeant parfois celles du Sentier, des commerces notamment de peaux et de fourrures, des commerces liés à la vie locale rue du faubourg Saint-Denis, des lieux de spectacles et de restauration (café, restaurant) sur rue en rive du boulevard de Bonne Nouvelle...

... et de fortes densités de population et d'emploi.

En 1999, plus de 15 000 personnes habitent dans le secteur. Les densités de population les plus élevées se situent le long du boulevard de Strasbourg et du boulevard de Bonne Nouvelle. La population est globalement stable depuis 1982 mais avec des évolutions contrastées par îlot.

Le quartier demeure populaire avec 17% d'ouvriers parmi les actifs en 1999 contre 10% à Paris. Pourtant la structure socio professionnelle du quartier évolue : la part des actifs « cadres et professions intellectuelles supérieures » ou « professions intermédiaires » s'est accrue entre 1982 et 1999 (passant de 14 à 30% de la population active pour les premiers, et de 14 à 23% pour les seconds) alors que la part des ouvriers, employés, chefs d'entreprise diminuait.

La taille moyenne des ménages diminue entre 1982 et 1999. Avec 1,92 personnes par ménage en moyenne en 1999, elle est cependant supérieure à la moyenne parisienne (1,87).

Le secteur du faubourg Saint-Denis comprend environ 19 000 emplois salariés au 31 décembre 2000.

La forte occupation du tissu et sa mixité se traduisent par de fortes densités brutes⁵ de population comme d'emploi : 319 habitants et 409 emplois salariés à l'hectare.

Mobilités : une bonne desserte en métro mais un espace public soumis à une forte concurrence d'usages.

Le secteur est bien desservi à son pourtour par le métro (lignes n°4, 7, 8 et 9) et se situe à proximité du pôle intermodal des gares du Nord et de l'Est, à quelques minutes à pied pour la partie nord.

Mais en surface, les voies sont étroites, et dans ce quartier très dense en population comme en emplois, animé, l'espace public est fortement sollicité par de multiples usages concurrents : circulation automobile de transit ou de desserte, circulation des autobus (ligne n°32) dont les itinéraires sont dissociés à l'intérieur du quartier rue de Chabrol et rue de Paradis, livraisons, stationnements, déplacements à vélo et à pied.

Pour répondre aux dysfonctionnements constatés, le faubourg Saint-Denis a tout d'abord été classé en « quartier tranquille » sur un petit périmètre puis en quartier vert⁶ sur un périmètre plus important. Suite à un diagnostic, une première phase de travaux a été réalisée à partir de 2002, une seconde phase a été engagée en 2004 au regard des premières évaluations notamment sur la circulation. Les dispositions ont été exposées et discutées avec le Conseil de Quartier Porte Saint-Denis-Paradis. Les travaux sont préconisés en lien avec le quartier vert faubourg Montmartre, à l'ouest.

Les aménagements réalisés en première phase (2002-2004) visaient à améliorer les conditions de circulation des piétons et des vélos, palier le manque de verdure, pacifier la circulation automobile :

- transformation de la rue du Faubourg Saint-Denis en « voie marché » avec des trottoirs élargis,
- rénovation de la cour des Petites Ecuries,
- élargissements des trottoirs des rues de Metz, de Jarry, du Château d'eau et d'Hauteville entre le boulevard de Bonne Nouvelle et la rue des Petites Ecuries,
- plantations rue de Metz et cour des Petites Ecuries, extension provisoire du jardin Alban Satragne en attendant l'aménagement définitif dans le cadre de l'opération publique Hôpital Saint-Lazare,

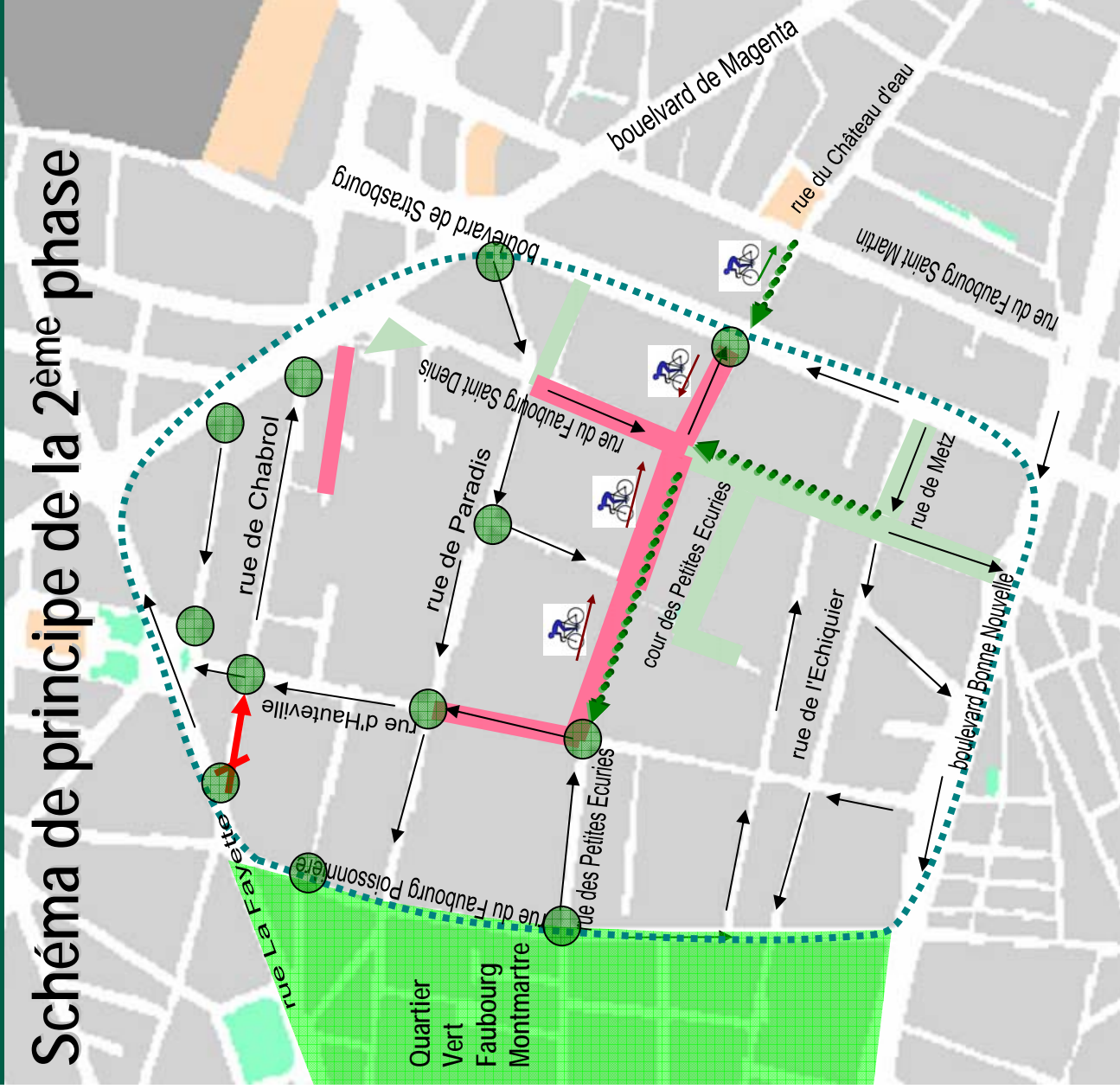
⁵ La densité brute est calculée en tenant compte des espaces publics dans la surface du secteur.

⁶ La notion de quartier vert répond à plusieurs objectifs et en particulier : dissuader le trafic de transit automobile et faire respecter la limitation de la vitesse à 30 km/h, assurer la vie économique du quartier, notamment les livraisons, redistribuer l'espace au profit des piétons et faciliter les itinéraires cyclables, assurer la sécurité, en particulier des piétons ou réaliser de nouvelles plantations, lorsque cela s'avère possible.

Le périmètre du quartier vert est un peu plus vaste que celui de la présente étude puisqu'il se prolonge au nord jusqu'à la place de Valenciennes, d'où des différences légères entre les chiffres du diagnostic et ceux de la présente étude.

Quartier Vert Faubourg Saint Denis

Schéma de principe de la 2^{ème} phase



Aménagements réalisés :

- rue du Fb St Denis (1) et (2)
- rue de Metz
- cour des Petites Ecuries
- abords du square Alban Satragne
- rue de Jarry

Sens de circulation modifiés en novembre 2002 :

- rue du Faubourg Saint Denis
- rue des Petites Ecuries

Suite des aménagements :

- rue du Fbg St Denis (3)
- rue des Petites Ecuries
- rue du Château d'eau
- rue d'Hauteville
- cour de la Ferme St Lazare

Modifications du Plan de circulation :

- Rue de Chabrol : sens interdit sauf bus et riverains
- contre sens cyclable

Aménagements Quartier Vert :

- Carrefour surélevé

- création d'un contresens cyclable rue du Château d'Eau (à l'est),
- adaptation du plan de circulation : mise à sens unique entrant de la rue de Metz qui devient l'entrée automobile de la « voie marché » rue du faubourg Saint-Denis, inversion du sens de circulation rue du faubourg Saint-Denis entre la rue de Metz et la rue des Petites Ecuries, inversion du sens de circulation rue des Petites Ecuries entre la rue du faubourg Saint-Denis et la rue d'Hauteville, pour supprimer le trafic automobile de transit.

Seconde phase en cours : 2004-2006

- extension du périmètre de zone 30, aménagement des entrées du quartier en passage piéton surélevé, aménagement de certains carrefours,
- classement de la rue de Chabrol en sens interdit sauf bus (ligne n°32) et riverains,
- aménagement de contresens pour préserver les itinéraires directs pour les cyclistes : sur l'itinéraire structurant entre Saint-Lazare et République empruntant la rue des Petites Ecuries et la rue du Château d'Eau, et rue du faubourg Saint-Denis (marquage au sol),
- recalibrage de la rue du faubourg Saint-Denis entre la rue de Paradis et la rue du Château d'Eau, réfection de la chaussée rue de Paradis, aménagement devant l'école de la rue Martel, réhabilitation de la Cour de la ferme Saint-Lazare (en cours, livraison prévue en 2006 en même temps que l'école de l'opération Hôpital Saint-Lazare),
- modification envisagée du sens de circulation du haut de la rue du Faubourg Poissonnière pour diminuer la circulation de transit (dans le cadre du quartier vert faubourg Montmartre),

Globalement, les aménagements réalisés dans le cadre du quartier vert ont permis une nette amélioration des circulations piétonnes et des personnes handicapées, une amélioration des conditions de circulations des cyclistes et une baisse du volume de trafic automobile de transit (notamment rue du faubourg Saint-Denis et rue des Petites Ecuries), en maintenant la desserte locale et en préservant les itinéraires cyclables. Mais la circulation automobile à l'intérieur du quartier a été compliquée.

Le réaménagement des espaces publics s'est traduit par une évolution de l'offre de stationnement sur voirie : les emplacements de livraison (dont le nombre a été accru), la prise en compte des handicapés (création de places réservées sur voirie) et des 2 roues (aménagement d'aires de stationnement, qui se révèlent d'ailleurs très sollicitées). Mais les aménagements, notamment en 1^{ère} phase, ont entraîné une réduction des possibilités de stationnement sur la voie publique, en particulier en supprimant des possibilités de stationnement illicite.

De fait, lors des interventions, le stationnement, pris dans sa globalité, occupe rarement un rôle central.

Disposer d'une voiture, l'utiliser, lorsqu'on habite ou travaille dans le faubourg Saint-Denis.

D'après le recensement de la population de 1999, disposer d'au moins une voiture concerne 31% des 7 838 ménages des résidences principales du secteur étudié (et environ 40% de la population totale). Rares sont les ménages à disposer de plus d'une voiture : ils sont moins de 3%.

Ce sont des taux relativement faibles pour la capitale, du même ordre que dans le centre historique. Et si l'évolution du taux d'équipement des ménages en automobile est modérée entre 1982 et 1999, la tendance est cependant à l'augmentation de la part des ménages sans voiture, largement majoritaires dans le secteur (66% en 1982, 69% en 1999).

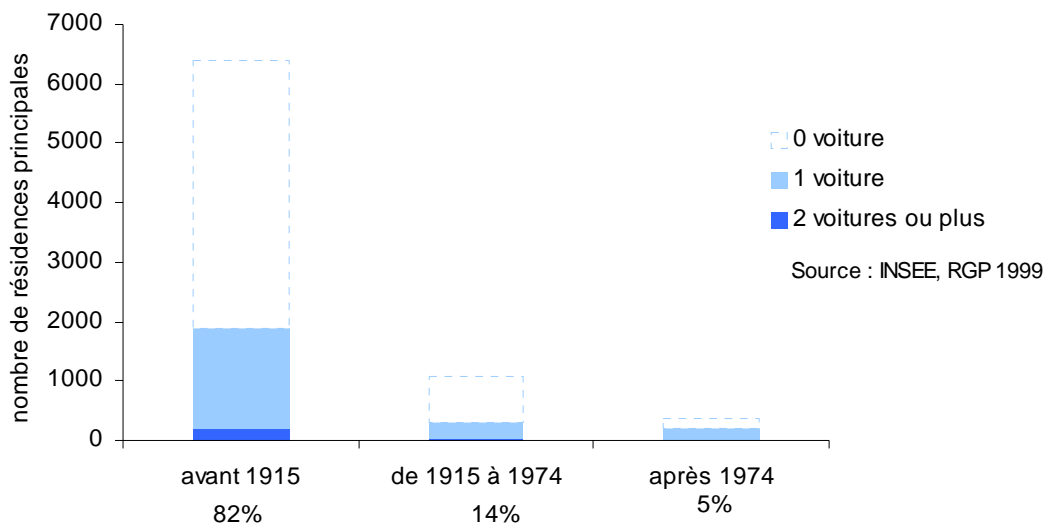
Le glissement socio professionnel de la population active entre 1982 et 1999 ne s'est pas accompagné d'un accroissement du taux d'équipement en voiture des ménages.

Conjugué à la stabilité démographique, le moindre équipement en voiture des ménages entre 1990 et 1999 dans le secteur entraîne une réduction du parc automobile des ménages. Il retrouve en 1999 un niveau comparable à celui de 1982 : 2 630 voitures.

Secteur d'étude : faubourg Saint-Denis	1982	1990	1999
Population	14 940	14 972	15 066
Ménages	7 392	7 539	7 838
Taille moyenne du ménage	2,02	1,98	1,92
Ménages équipés d'au moins une voiture	34%	35%	31%
Dont équipés de 2 voitures ou plus	2%	3%	3%
Parc automobile estimé	2668	2862	2630

Source : INSEE, Recensement Général de la Population, 1999

MENAGES DU SECTEUR FAUBOURG SAINT-DENIS disposition d'une voiture selon la période d'achèvement de l'immeuble



Les difficultés de stationnement dans ce tissu ancien où les immeubles sont généralement dépourvus de garages privés constituent un facteur explicatif du faible équipement en voiture des ménages.

A ce titre, l'équipement en automobile des ménages des logements « récents », mérite une attention particulière, notamment dans une vision prospective de l'offre de stationnement privé. En effet, dans ces constructions neuves, les normes de stationnement requises par les documents d'urbanisme pour les logements ont toujours largement répondu voir dépassé la demande des habitants de l'immeuble. La disposition de voitures par les ménages n'est donc pas contrainte par la rareté de l'offre de stationnement ; elle illustre l'impact conjugué d'autres critères : centralité du quartier et qualité de la desserte en transports en commun ou de critères personnels, comme la structure socio professionnelle du ménage, la taille des logements ou du ménage...

L'équipement en automobile des ménages des logements récents dotés de garages privés est effectivement supérieur à l'équipement moyen mais il reste modéré. Dans les immeubles du secteur, achevés entre 1982 et 1999, le recensement estime en moyenne à 0,5 le nombre moyen de voiture à la disposition des ménages contre 0,3 tous logements confondus. Ce taux varie en fonction de la taille du logement mais les statistiques portent sur peu de ménages compte tenu du faible renouvellement du bâti et les chiffres doivent être considérés comme de simples indications.

Nombre moyen de voitures des ménages des logements « récents », achevés entre 1982 et 1999

	Secteur Faubourg Saint-Denis	Paris, 10e	Paris
Moins de 40 m ²	0	0,2 voiture	0,3 voiture
40 à moins de 70 m ²	0,6 voiture	0,6 voiture	0,6 voiture
De 70 à moins de 100 m ²	0,5 voiture	0,7 voiture	0,9 voiture
De 100 à moins de 150 m ²	1,2 voitures	1 voiture	1,1 voitures
150 m ² ou plus	-	1 voiture	1,3 voitures
	0,5 voiture	0,6 voiture	0,7 voiture

Source : INSEE, RGP 99 (sondage au quart)

Parmi les résidents de ce secteur, 48% sont actifs et ont un emploi (7295 personnes). C'est en transport en commun qu'ils se rendent le plus souvent à leur travail, mais aussi à pied (15% contre 9% en moyenne à Paris), et rarement en voiture (9,7% contre 18,2% en moyenne à Paris). **On estime ainsi à environ 450 voitures (17% du parc automobile des ménages) les voitures à la disposition des ménages du secteur utilisées pour aller au travail un jour donné** (en moyenne, à Paris, 20% du parc automobile est utilisé un jour donné par les actifs parisiens pour se rendre au travail)⁷.

Dans le recensement de la population de 1999, les actifs déclarent utiliser généralement les transports en communs (76%) pour se rendre à leur travail dans le 10^e arrondissement, salarié ou non, et dans des proportions plus faibles la voiture particulière (13%) et la marche à pied (6%). Par comparaison, en moyenne, 16% des actifs qui travaillent à Paris utilisent habituellement la voiture pour se rendre à leur travail. Si les modes utilisés sont identiques dans le secteur étudié, et compte tenu du taux de présence des actifs sur leur lieu de travail et de la part des conducteurs, ce sont plus de 1500 voitures qui stationnent au motif du travail fixe dans le secteur un jour de semaine donné. La voirie payante ne permet pas un stationnement de longue durée aux non-résidents, les voitures se retrouvent donc en majorité dans les parcs de stationnement privés, les parcs commerciaux ou hors secteur. Dans la journée, il semble « entrer » trois fois plus de voitures de personnes qui travaillent dans le secteur qu'il n'en sort pour le même motif.

Quelle évolution du taux d'équipement en voiture des ménages depuis 1999 ? Le nouveau recensement de la population par sondage ne devrait pas permettre d'avoir une idée de l'évolution du parc automobile et de l'équipement des ménages en automobile à un niveau géographique relativement fin avant 2009. Seules des enquêtes spécifiques pourraient permettre d'évaluer l'impact éventuel des mesures mises en place dans le cadre du quartier vert sur l'équipement en automobile des ménages et sur leur utilisation.

⁷ : L'Enquête Globale de Transport établit à 91% la part des conducteurs parmi les personnes s'étant rendues en voiture à leur travail un jour donné et à 70% le taux de présence effectif.

OFFRE DE STATIONNEMENT DE SURFACE

2003

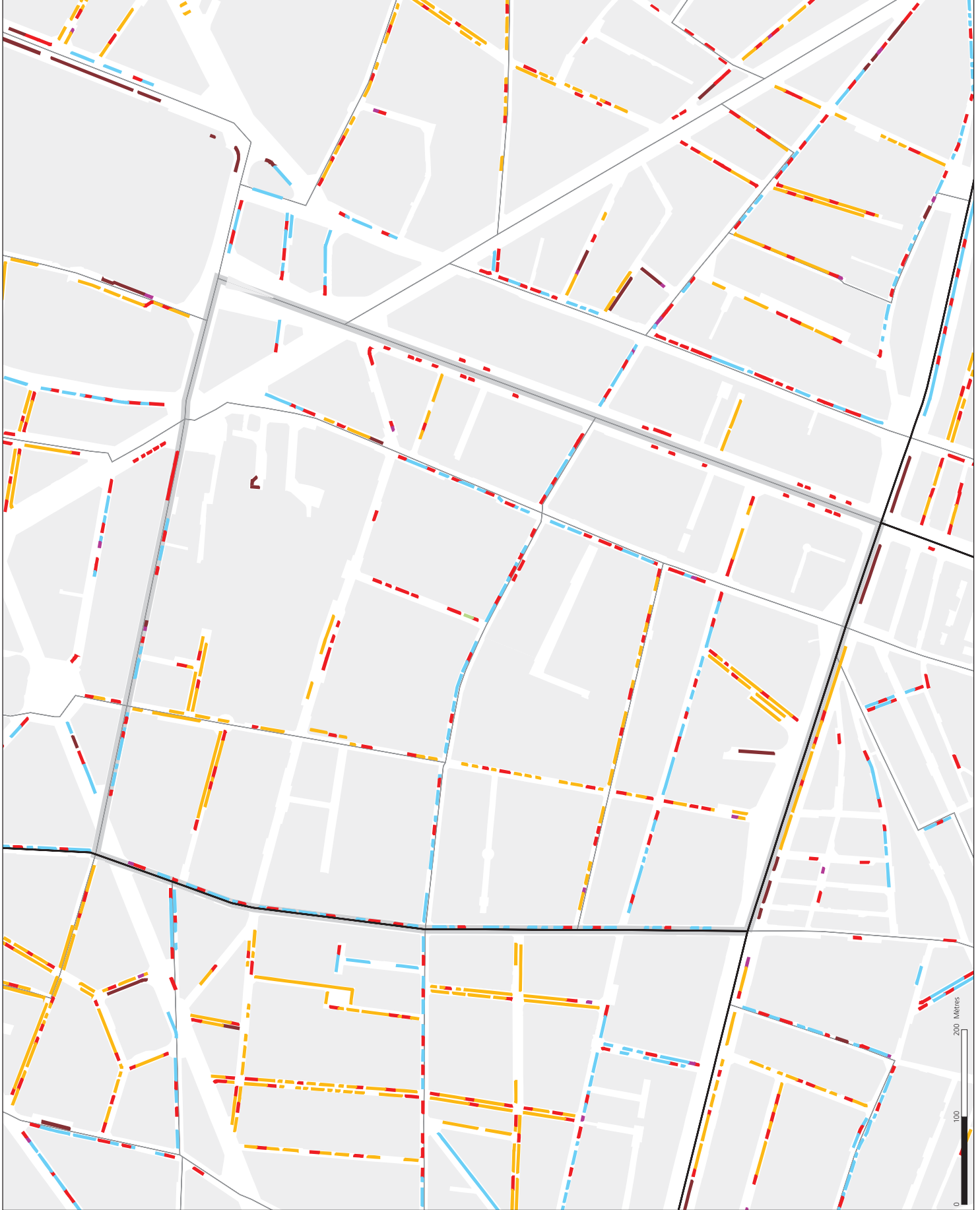
Faubourg Saint-Denis
10^{ème} arrondissement

Type de stationnement

- payant rotatif
- payant mixte
- gratuit
- réservé
- GIG - GIC
- livraison

Type de limite

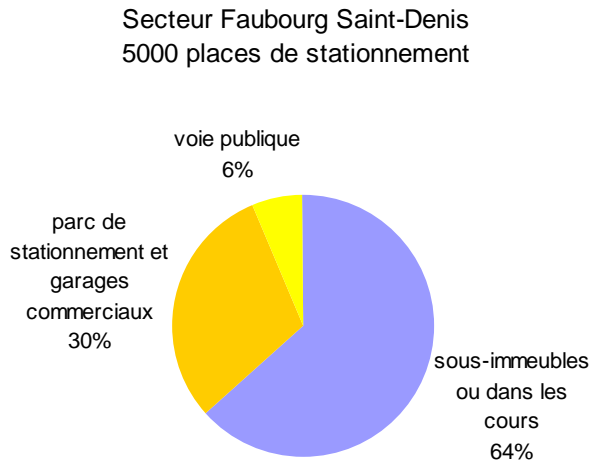
- secteur
- IRIS
- arrondissement



Source: référentiel stationnement
2003 (Mairie de Paris - Direction
de la Voirie et des Déplacements)

Offres et demandes en stationnement

On dénombre environ 5 000 places de stationnement dans le secteur, soit un ratio moyen de 0,15 places par habitant + emploi. A Paris, il est de 0,25 en moyenne. Ce ratio illustre la rareté de l'offre de stationnement dans le secteur.



- **Stationnement privé⁸ : une offre régie par le marché**

L'offre de stationnement privée se situe principalement dans les opérations récentes. Les obligations réglementaires concernant la réalisation d'aires de stationnement dans les constructions neuves datent du POS de 1977 à Paris et varient en fonction de leurs destinations. Si le nombre de places réglementaires a été à l'origine calculé en fonction de la destination des surfaces réalisées (logements, bureaux, activités...), des dépassements des normes réglementaires, autorisés dans les POS, ont parfois aussi été réalisés.

Dans le faubourg Saint-Denis, les fonctions résidentielles et les activités sont particulièrement imbriquées et l'affectation des places paraît liée au contexte. Dans certains immeubles de logements récents, a priori monofonctionnels, les places réglementaires ou en surplus des besoins évalués par les documents d'urbanisme ont parfois été vendues en lots séparés ou sont louées à des personnes extérieures à l'immeuble, qu'elles résident ou travaillent dans le quartier. Dans certains immeubles d'activités récents, dotés de parkings, des résidents du secteur louent des places de stationnement. **Ainsi, l'usage des places de stationnement privées ne paraît plus toujours en rapport avec celui envisagé à l'origine et suit la loi du marché.** Il ne s'agit d'ailleurs pas d'une situation figée.

Une offre de stationnement privée complémentaire se situe dans les cours et les passages. Si son affectation est parfois très claire, elle est souvent difficile à déterminer. Une succession des usages nuit/jour n'est d'ailleurs pas à exclure.

Les parcs de stationnement des bailleurs sociaux sont peu nombreux dans le secteur, ils représentent une faible capacité et sont utilisés à plein.

⁸ Seule une estimation à grand trait de l'offre privée hors voirie et de son affectation peut être présentée. Elle résulte du croisement de 2 sources distinctes : une enquête systématique sur le terrain réalisée par la Direction de la Voirie et des Déplacements ; l'indication fournie par le fichier de la Taxe d'Habitation concernant certaines places de stationnement liées aux logements. Un redressement a été effectué par l'Apur et la Direction de la Voirie et des Déplacements sur la base de vérifications sur le terrain.

Selon les données recueillies, sur près de 3 200 places de stationnement privées dans le quartier, 61% seraient à usage résidentiel et 39% à usage professionnel. Près de 73% des voitures des ménages bénéficierait d'un emplacement de stationnement à proximité de chez eux et 27% (700 voitures) seraient garées autrement, sur la voirie, dans des parcs de stationnement ou des garages commerciaux, hors secteur.

- **Stationnement sur voirie : une offre réduite qui privilégie les visiteurs.**

L'offre de stationnement sur voirie ne représente que 6% de l'offre totale, contre 20% en moyenne à Paris. Elle s'inscrit dans un contexte de rareté globale de l'offre, ne permettant ici qu'une très faible marge de manœuvres. Compte tenu de la faible largeur des voies et de la forte concurrence d'usages sur l'espace public, la capacité de l'espace public à supporter du stationnement est réduite et la pression exercée sur le stationnement de surface est forte.

Le secteur ne compte en 2003 que 325 places de stationnement sur voirie, toutes payantes (57% rotatives et 43% mixtes) auxquelles s'ajoutent des places réservées et une centaine d'emplacements de livraisons.

La réglementation appliquée varie dans le temps :

- Du lundi au vendredi : de 9h à 19 heures, le stationnement est payant. 184 places sont rotatives et n'autorisent qu'un stationnement de courte durée limité à 2 heures, 140 places sont mixtes et autorisent en plus d'un stationnement de courte durée un stationnement de longue durée pour les véhicules munis d'une vignette (délivrée gratuitement pour les résidents et vendues aux artisans et commerçants). Le stationnement est gratuit en soirée et la nuit.
- Le samedi, le stationnement demeure payant et de courte durée sur 184 places rotatives de 9 à 19 heures, le stationnement est gratuit sur les 140 places mixtes, sans conditions de durée.
- Le dimanche et les jours fériés : le stationnement sur voirie est gratuit.

La réglementation n'autorise aucun stationnement de longue durée des migrants alternants sur la voirie. Avec 184 places accessibles pour un stationnement de longue durée un jour de semaine et le samedi et 325 la nuit, l'offre de stationnement de surface accessible pour les résidents est réduite. L'arbitrage actuel en matière de réglementation privilégie le stationnement de courte durée, celui des visiteurs.

En pratique, une enquête réalisée par la Direction de la Voirie et des Déplacements en 2004 traduit la forte pression exercée sur la voirie de surface du secteur :

- les places mixtes présentent un taux de vide de 3 à 6 % l'après-midi, et de moins de 3% en soirée et la nuit ;
- les taux de vide sur les places de stationnement rotatives sont très faibles : moins de 3% l'après-midi et en soirée. Le taux de vide n'est supérieur à 10%⁹ que la nuit ;
- le taux de vide sur les emplacements de livraison est inférieur à 10% quel que soit le moment de la journée sauf la nuit où il est compris entre 10 et 20% ;
- le pourcentage de véhicules stationnés en illicite dans ce secteur est légèrement inférieur à la moyenne parisienne : inférieur à 10% l'après-midi et la nuit, il est compris entre 10 et 15% en soirée.

Le stationnement de courte durée ne peut remplir son rôle. Un stationnement en soirée paraît lié aux activités de loisirs proches.

- **Stationnement dans les parcs publics et les garages commerciaux.**

Dans le secteur du faubourg Saint-Denis, cette offre est loin d'être négligeable avec 1 500 places répertoriées, soit 30% de l'offre totale.

La Ville de Paris dispose dans le secteur d'un parc important (800 places) qui représente à lui seul 16% de l'offre de stationnement du secteur. Le renouvellement pour 15 ans de la Délégation de Service Public du parc concédé, Alban Satragne en 2004 a été l'occasion d'introduire un tarif

⁹ : En dessous d'un taux de vide de 10%, on considère généralement que ce type de place ne remplit pas correctement son rôle ;

préférentiel résidents (inférieur de 30% au tarif usuel). Des possibilités de stationnement pour les véhicules électriques, les vélos et les deux-roues ont également été prévues. Aucune nouvelle amodiation de place ne devrait être autorisée et celles en cours ne devraient pas être renouvelées à échéance. **En novembre 2005, le parc de stationnement n'était pas saturé et présentait une disponibilité d'environ 150 places.**

Dans les garages commerciaux du secteur, certains gérants ont évoqué lors de contacts avec la Direction de la Voirie et des Déplacements une baisse d'activité, imputée au nouveau plan de circulation dans le quartier vert. Certains garages présentent en effet des places disponibles mais à des tarifs élevés, notamment par rapport à la solvabilité des résidents du secteur.

L'usage des places dans les parcs commerciaux entre résidents, actifs ou visiteurs n'est pas connu.

Le coût du stationnement pour l'utilisateur : un stationnement sur voirie très attractif

Pour un stationnement d'une durée inférieure à deux heures, le stationnement sur voirie s'avère avantageux dans le secteur du faubourg Saint-Denis. Pour 1 heure de stationnement, il en coûte 2 euros sur la voirie contre 2,3 euros dans le parc concédé Alban Satragne et entre 2,5 et 4 euros dans les garages commerciaux du secteur. Mais parcs de stationnement et garages permettent des durées de stationnement supérieures à deux heures et une meilleure espérance de place libre. Pourtant, compte tenu de la rareté de l'offre sur voirie, cette tarification incitative à utiliser la surface alors qu'il existe une offre alternative en parc peut apparaître comme un dysfonctionnement.

Pour les résidents dotés d'une carte de stationnement résidentiel, le stationnement sur voirie de longue durée, acquitté comme il se doit, s'avère très avantageux : 11€ par mois pour un stationnement de jour, gratuit la nuit.

Ces coûts sont très inférieurs à ceux pratiqués dans les garages privés (130 à 202 € par mois) ou dans le parc Alban Satragne malgré la mise en place d'un tarif réduit pour les résidents : 99€ par mois¹⁰. Pour les non résidents, les tarifs dans le parc Alban Satragne sont de 141€ par mois sans réservation de place et de 186€ avec, soit des tarifs de niveaux comparables à ceux pratiqués dans les garages commerciaux du secteur.

¹⁰ : seuls peuvent y prétendre les particuliers sur présentation de la carte grise du véhicule immatriculée au nom propre et à l'adresse du domicile.

L'offre de stationnement dans le secteur Faubourg Saint-Denis : estimations

Stationnement sur voirie

	Secteur Faubourg Saint-Denis		10 ^e		Paris	
Gratuit	0	0%	166	4%	44 552	27%
Mixte	140	43%	2 605	68%	101 649	60%
Rotatif	184	56%	1 053	28%	21 896	13%
Total	324	100%	3 824	100%	168 097	100%
GIG GIC	5		Nc		Nc	
Deux-roues	86		nc-		Nc	
Livraison (linéaire en m)	1054		5686		94259	

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, référentiel stationnement de surface 2003.

Stationnement dans les parcs publics et les garages commerciaux.

	Offre dans les parcs publics et garages commerciaux	dont déclarées à usage rotatif	dont déclarées à usage résidentiel	dont déclarées à usage professionnel	dont à usage non précisé
Parc concédé Ville de Paris	803 places 100%	30			773
Garages commerciaux	696 places 100%	331	110	158	125
Total	1 499 places 100%	361	110	158	898

Sources : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, enquête terrain Direction de la Voirie et des Déplacements.

Stationnement privé, stationnement résidentiel

	Usage résidentiel		Usage professionnel			
Offre privée dans le secteur faubourg Saint- Denis	3179 places	100%	1928 places	61%	1242 places	39%

Sources : Mairie de Paris, enquête terrain Direction de la Voirie et des Déplacements 2000-2005, DGI, Taxe d'Habitation 2004, vérifications Apur, Direction de la Voirie et des Déplacements

La demande exprimée en stationnement résidentiel

	total
Parc automobile à la disposition des ménages (en estimant que les ménages qui déclarent 2 voitures ou plus en ont exactement 2)	2 630 automobiles

Source : INSEE, Recensement Général de la Population, 1999

Bilan

Dans le secteur faubourg Saint-Denis, dense en population comme en emploi, animé, les interventions sur l'espace public encouragent une autre façon de se déplacer : à pied, à vélo, en utilisant les transports en commun même si la circulation automobile de desserte est toujours possible.

L'offre globale de stationnement est réduite mais il existe pourtant un petit volant de places disponibles hors voirie au prix du marché ou à un prix réduit pour les résidents du secteur dans le parc concédé de la Ville de Paris.

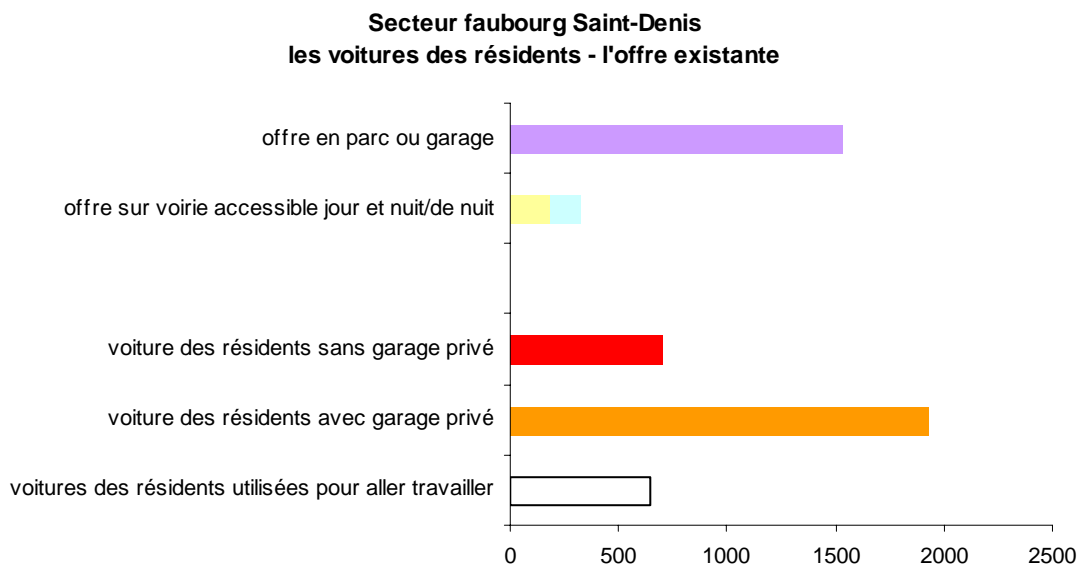
Pour les résidents :

L'équipement en automobile des résidents est faible avec 0,3 automobile à la disposition des ménages en moyenne, en partie seulement à cause des difficultés de stationnement car l'équipement en automobile des ménages des logements récents reste lui aussi modéré (0,5 automobile à la disposition des ménages en moyenne).

La majorité des ménages disposant d'une voiture habite dans un immeuble ancien, dépourvu de garage, mais l'équipement modéré et l'existence d'une offre privée dans les immeubles récents permet que trois voitures sur quatre soient garées dans le parc privé sous immeubles. Les autres automobile stationnent dans des parcs et garages commerciaux, sur la voirie ou hors quartier.

Compte tenu de la faible dimension des espaces publics, des aménagements récents, les capacités de stationnement sur voirie sont de fait très réduites. Cependant, la réglementation actuelle du stationnement sur voirie privilégie un stationnement de courte durée pour les visiteurs plutôt que les résidents. Un nouvel arbitrage est possible même s'il porte sur peu de places, de même qu'une évolution du tarif du stationnement de courte durée sur voirie qui se révèle incitatif car il se situe à un niveau inférieur aux tarifs pratiqués dans les parcs et garages du secteur où il existe des places disponibles.

Les difficultés de stationnement pour les résidents renvoient à la question du coût du stationnement. Il existe en effet un petit volant de places disponibles dans les parcs et garages, mais à un coût souvent élevé par rapport à la voirie pour les résidents. Les récentes modulations tarifaires en faveur des résidents dans le parc concédé Alban Satragne devraient apporter un début de réponse mais il paraît difficile de se rapprocher du tarif requis sur la voirie, particulièrement bas (11€ par mois). Cela peut expliquer en partie l'utilisation de la voiture pour aller travailler par les actifs résidents dans le secteur bien que celle-ci se situe légèrement en dessous de la moyenne parisienne.



Pour les actifs : l'offre sur voirie ne permet pas le stationnement de longue durée sur voirie des migrants alternants et dissuade donc l'utilisation de la voiture pour aller au travail. Le stationnement lié aux emplois s'auto régule en fonction de l'offre disponible hors voirie et de son coût.

Pour les visiteurs : l'offre sur voirie privilégie le stationnement de courte durée mais en offrant une capacité réduite.

Mais en courte comme en longue durée, il existe un petit volant de réserve dans les parcs et garages du secteur à un coût supérieur au coût du stationnement sur voirie

Dans un contexte où la mutabilité du tissu est très faible, et où la forte mixité du tissu et da densité d'occupation ne garantit pas un usage résidentiel des places de stationnement, même dans les opérations de logements, l'effet des normes de stationnement du PLU paraît très limité et l'usage final des places incertain.

La mise en œuvre de normes planchers pour les nouvelles opérations de logements sur la base de l'équipement en voiture des ménages des logements récents paraît préférable, comme le prévoit le PLU.

surface du logement	moins de 40 m ²	40 à 70 m ²	70 à 100 m ²	100 à 150 m ²	150 m ² ou plus
nombre moyen de voitures à la disposition des ménages des logements récents à Paris (achevés entre 1982 et 1999)*	0,3	0,6	0,9	1,1	1,3
nombre moyen de voitures à la disposition des ménages des logements récents à Paris 10e (achevés entre 1982 et 1999)*	0,2	0,6	0,7	1	nd
estimation du nombre minimum de place de stationnement à réaliser selon le PLU	de 0,0	0,4	0,7	1,1	1,6
SHON/100	à 0,4	0,7	1,1	1,6	

* : INSEE, RGP 99

Le PLU ne prescrit à l'inverse pas de normes pour les nouvelles constructions de bureaux ou d'activités laissant les promoteurs déterminer la capacité des parcs de stationnement dans les opérations neuves. Dans l'hypothèse où des normes plafonds pour les opérations de bureaux pourraient être appliquées à Paris (cf. PDUIF), un encadrement des normes de stationnement (sous la forme d'un plancher et d'un plafond), basé sur le choix modal en faveur de la voiture observé paraît cependant souhaitable pour les opérations de bureaux dans ce secteur bien desservi par les transports en commun.

Secteur test : porte d'Ivry, Paris 13e

A l'ouest des grandes ZAC de Paris Rive Gauche (Paris, 13^e) et d'Ivry-Port (Ivry-sur-Seine), le secteur retenu se situe autour de la Porte d'Ivry, sur la couronne parisienne.

Segmenté par les équipements, enclavé par les infrastructures (le boulevard périphérique et ses murs écrans, l'autopont du boulevard Masséna au droit de la porte de Vitry), le secteur bénéficie d'une situation en belvédère et d'espaces publics largement dimensionnés et plantés d'arbres. Il devrait évoluer d'ici 2015 dans le cadre du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) Joseph Bédier - Boutroux. Il est aussi l'objet d'interventions sur l'espace public dans le cadre du quartier vert Château des Rentiers.

A l'interface entre le 13^e arrondissement et la commune d'Ivry-sur-Seine, la question du stationnement à l'intérieur du secteur se double ici de celle de la cohérence des politiques de stationnement entre les deux communes voisines.

Un protocole de coopération devrait être prochainement signé entre la Ville de Paris et la Ville d'Ivry-sur-Seine, visant une réflexion commune sur la gestion des espaces publics, l'habitat, le développement économique ou les commerces mais aussi l'organisation en cohérence des déplacements et du stationnement :

- en favorisant l'intermodalité des transports en commun,
- en facilitant les circulations douces,
- en favorisant le développement fluvial et ferroviaire,
- en harmonisant les politiques de stationnement,
- et en étudiant finement les liens entre Paris et Ivry-sur-Seine dans le cadre du Plan de Déplacements de Paris),

ainsi que la requalification et l'amélioration de la gestion des espaces d'interface : portes et voies limitrophes, notamment les portes d'Ivry et de Vitry.

Cadre urbain, vie urbaine

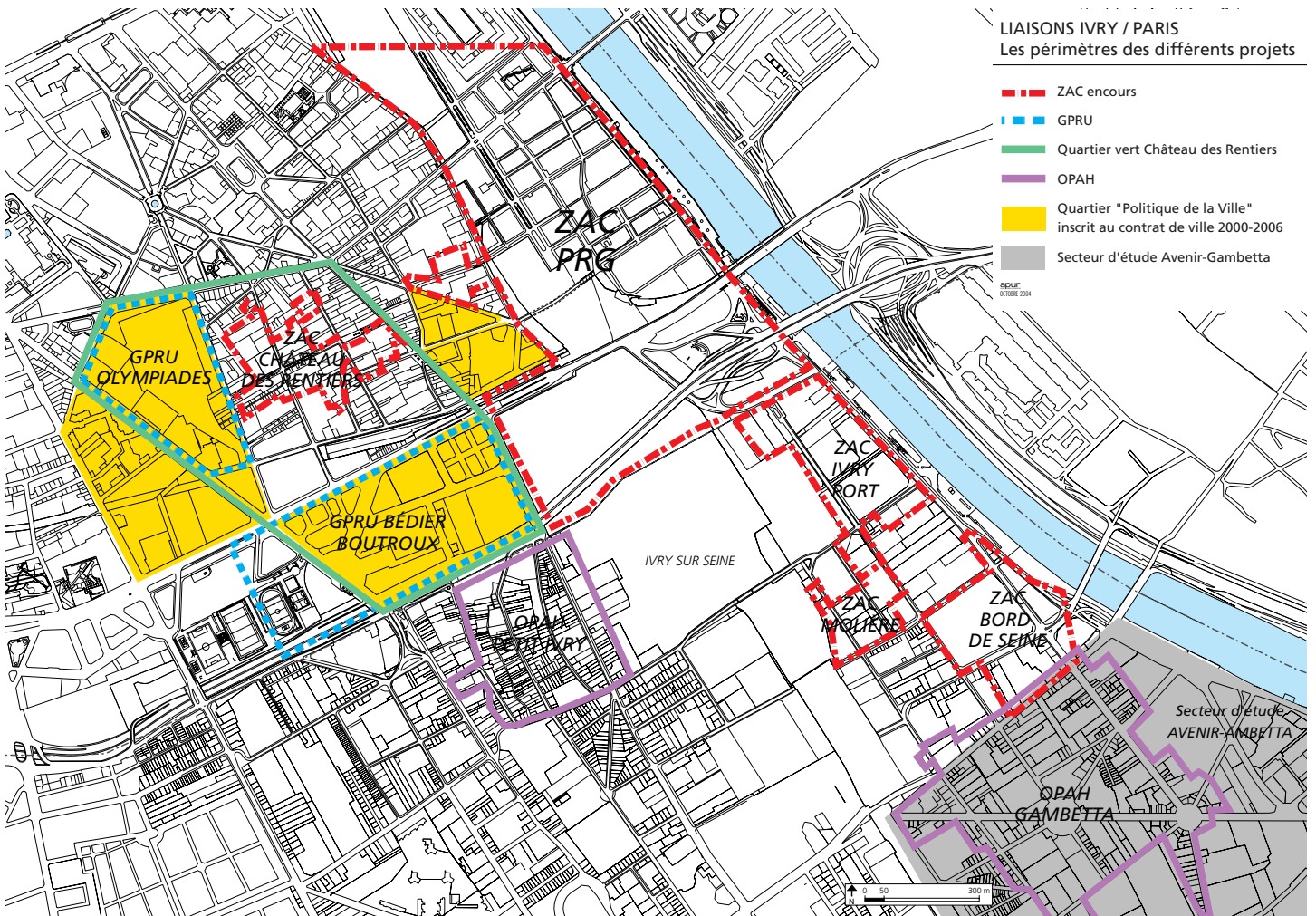
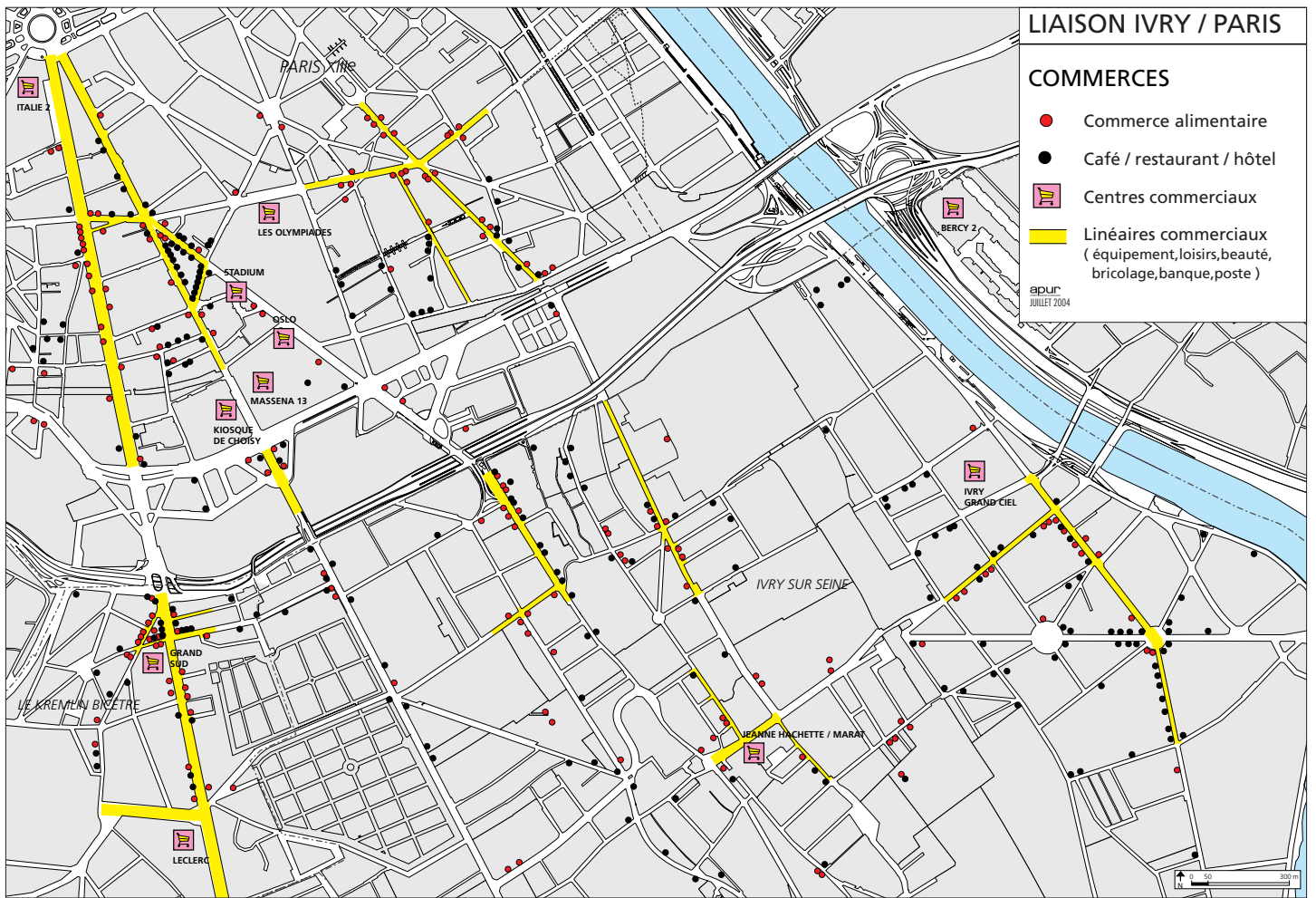
Par rapport à l'objet de cette étude, le cadre urbain ne peut s'analyser dans le seul périmètre parisien. Les éléments qui suivent décrivent donc également la situation côté Ivry-sur-Seine, en rive de Paris. Pour des raisons de recueil des données, le périmètre pris en compte à Ivry correspond aux deux IRIS (îlots regroupés pour l'information statistique) limitrophes, bien que les périmètres définis par l'INSEE ne soient pas totalement satisfaisants sur le plan urbain...

Le tissu et son occupation, le cadre de vie

Côté 13^e arrondissement, le tissu est principalement formé d'emprises publiques, il comprend des logements sociaux (de l'époque des HBM ou plus récents), des équipements d'échelle locale (école, lycée professionnel, terrains de sport, caserne de pompiers) mais peu d'emplois et de commerces. Les habitants font leurs courses, soit dans les centres commerciaux, soit dans les commerces au nord des boulevards des Maréchaux (rue de Patay) soit à Ivry. Les espaces publics sont vastes mais les liaisons est-ouest à l'intérieur du secteur ne sont pas toujours possibles. Les infrastructures routières limitent les liaisons nord-sud avec les autres quartiers.

D'après le recensement de 1999, 75% des logements sont situés dans des immeubles achevés entre 1915 et 1948 et 25 % dans des immeubles achevés entre 1949 et 1974. Les ménages locataires HLM représentent 88% des ménages.

En rive du secteur, la ville d'Ivry-sur-Seine est constituée de tissus pavillonnaires, d'immeubles collectifs haut ou bas, continus ou non. Dans un tissu qui s'apparente plus à celui du 13^e au nord des boulevards des Maréchaux, l'animation est aussi plus importante, commerciale avec un marché forain sur la place et des commerces avenue Maurice Thorez, rue Mirabeau, ou avenue Pierre Sémard et des centralités d'échelle locale. Une OPAH s'est achevée en 2004 dans le petit Ivry, sur les coteaux. Cette diversité du bâti se reflète à travers l'âge d'achèvement des immeubles.



Côté Ivry, 23% des logements sont situés dans des immeubles achevés avant 1915, 25% dans des immeubles achevés entre 1915 et 1948, 41 % entre 1949 et 1974 et 11% à partir de 1975. Les ménages locataires HLM représentent 26% des ménages.

Habiter, travailler dans le secteur. Près de 9 335 personnes habitent dans l'ensemble du secteur, 4044 côté 13^e (43%) et 5291 côté Ivry (57%). La taille moyenne des ménages est de 2,04. La population présente des caractéristiques socio professionnelles assez proches de part et d'autre de la limite communale : elle est populaire avec 21% d'ouvriers parmi les actifs en 1999 et 39% d'employés contre seulement 11% de cadres et de professions intellectuelles supérieures (respectivement 10%, 24% et 35% en moyenne à Paris).

Le secteur, à dominante résidentielle, apparaît également peu dense par rapport à la référence parisienne. Avec 9 335 habitants en 1999 et 2391 emplois salariés au 31 décembre 2000, les densités brutes¹¹ de population et d'emploi étaient de 118 habitants par hectare pour seulement 30 emplois salariés par hectare.

Disposer d'une voiture, l'utiliser : des comportements contrastés à Paris et à Ivry.

Etre équipé d'au moins une voiture concerne 49% des 4 294 ménages des résidences principales dans l'ensemble du secteur parisien et Ivryen, mais 58% de la population (8 766 personnes).

La différence est nette entre la partie parisienne où 40% des ménages disposent d'au moins une voiture (soit un pourcentage inférieur à la moyenne parisienne) et la partie située à Ivry où 57% des ménages disposent d'au moins une voiture. Dans l'ensemble du secteur, moins de 6% des ménages sont équipés de plus d'une voiture (presque 8% des ménages à Ivry). Les évolutions des taux de disposition de voitures des ménages sont très faibles mais côté 13^e la tendance est à une diminution de la part des ménages équipés en automobile (46% en 1982, 40% en 1999) et à la stabilité à Ivry.

Le parc automobile à la disposition des ménages est estimé à 2354 voitures en 1999 dont 881 pour la partie du secteur située dans le 13^e arrondissement (37%) et 1473 pour celle située à Ivry (63%).

Parmi les résidents de ce secteur, 45% sont actifs et ont un emploi (4150 personnes). C'est en transport en commun qu'ils se rendent le plus souvent à leur travail (67%), mais aussi en voiture (19,6% en moyenne). Cette utilisation habituelle de la voiture pour aller travailler concerne 14% des actifs parisiens du secteur mais 24% des actifs Ivryens du secteur. Les actifs utilisent plus rarement la marche à pied (7% en moyenne). On estime à 17% du parc automobile des parisiens du secteur, la part des voitures utilisées pour aller au travail un jour donné et à 25% celle du parc automobile des Ivryens du secteur (cela concerne environ 150 voitures côté 13^e et 370 côté Ivry)¹².

La différence de disposition d'une automobile par les ménages du secteur se double d'une utilisation plus importante côté Ivry.

Travailler dans le secteur concerne environ 2 400 emplois salariés au 31 décembre 2000. Mais on ne dispose pas du choix modal pour aller travailler à un niveau géographique aussi fin dans le recensement. Seules indications disponibles, pour se rendre à leur travail dans le 13^e arrondissement, salarié ou non, les actifs déclarent utiliser généralement les transports en communs (66%), la voiture particulière (21%), la marche à pied (8%). Par comparaison, pour se rendre à leur travail à Ivry, salarié ou non, les actifs déclarent utiliser généralement les transports en communs (30%), la voiture particulière (44%), la marche à pied (8%).

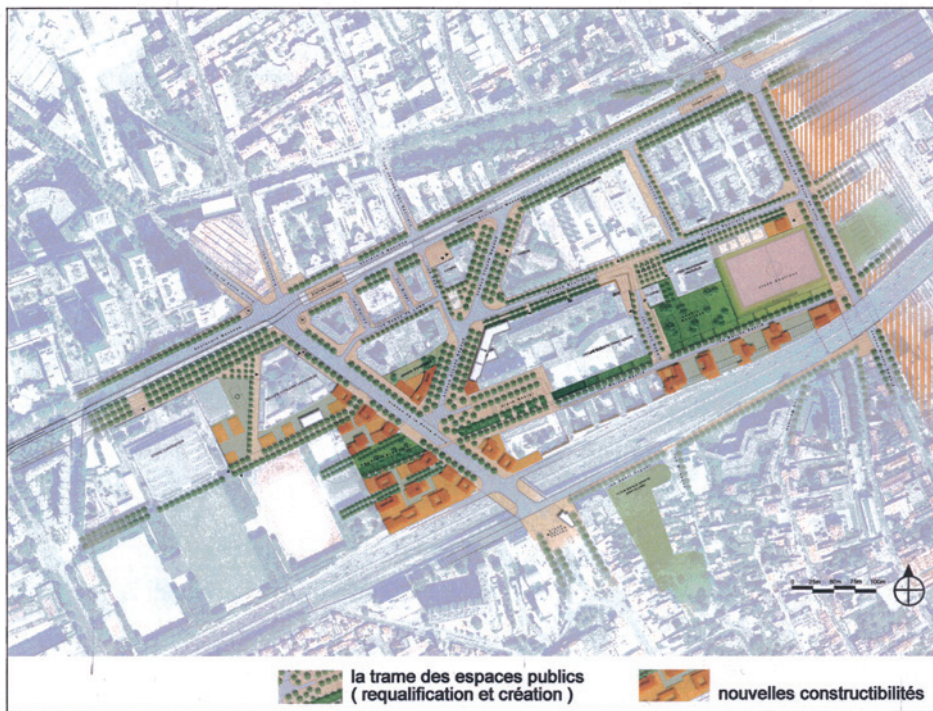
Un secteur en mutation : la partie parisienne du quartier devrait évoluer dans le cadre du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) Joseph Bédier - Boutroux.

Sur 27 ha, le projet de GPRU associe projet urbain et projet social avec comme principaux objectifs : l'amélioration du cadre bâti, la mise en valeur des espaces publics, le développement économique au service de l'emploi local et d'une plus grande diversité des fonctions.

Le projet de territoire a été voté au conseil de Paris en novembre 2004. Il propose à la fois une réorganisation du cœur du quartier et de ses limites et des liaisons plus faciles entre le quartier, Ivry et les quartiers parisiens voisins.

¹¹ : La densité brute est calculée en tenant compte des espaces publics dans la surface du secteur.

¹² L'Enquête Globale de Transport établit à 91% la part des conducteurs parmi les personnes s'étant rendues en voiture à leur travail. Un jour donné, le taux de présence effectif et donc l'utilisation de la voiture est de 70%.



Le plan de référence urbain



Principes de construction, vue en direction de la Place Bédier



Principe d'évolution du stade Boutroux dans le cadre de constructions entre périphérique, square et stade

La SHON approximative du projet représente 62 500 m² dont 17 000 m² de logements, 16 500 m² d'équipements et 29 000 m² d'emplois. Le dossier de création de la ZAC et le choix de l'aménageur devraient intervenir en 2006. L'achèvement de l'opération est envisagé à l'horizon 2015¹³.

Trois secteurs d'interventions pourraient être distingués :

- Porte d'Ivry ouest : création d'un front bâti sur l'avenue de la porte d'Ivry : programme à dominante économique à proximité des axes de circulation et de transports en commun.
- Porte d'Ivry est : construction de 5000 m² de bureaux à la place de la station service, structure d'accueil pour personnes âgées, démolition reconstruction d'une tour de 64 logements avenue Claude Regaud construction d'une résidence étudiante, surface commerciale alimentaire. Recalibrage de l'avenue Claude Regaud. Réorganisation de l'avenue Bédier parallèlement à une réorganisation du stationnement et à l'aménagement de la place Bédier.
- Secteur porte de Vitry : prolongement de la rue Maryse Bastié jusqu'à l'avenue de la porte de Vitry, créant des parcelles constructibles le long du boulevard périphérique à dominante d'activités et de bureaux.

Côté Ivry, les grands terrains qui pourraient évoluer se situent à l'est de la commune. Mais des requalifications d'espaces publics sont envisagées avec parfois pour conséquence une réduction de l'offre de stationnement de surface : le réaménagement de la place Maurice Thorez à l'horizon 2007/2008, l'entrée de ville d'Ivry, le réaménagement concerté de la porte d'Ivry.

Mobilités.

Pour la vie locale, ces projets sont les vecteurs d'un enjeu important de mobilité, en facilitant les continuités urbaines entre les deux communes.

Plusieurs aménagements de voirie ont été réalisés dans le secteur étudié dans le cadre du quartier vert Château des Rentiers qui s'étend sur un large périmètre qui englobe les deux GPRU Bédier et Olympiades :

- l'aménagement de la place du docteur Yersin,
- l'aménagement de l'avenue de la porte de Vitry en 2005 : élargissement des trottoirs, réorganisation du stationnement sur chaussée uniquement, aménagement de pistes cyclables latérales jusqu'à Ivry, sur un itinéraire cyclable que la Ville d'Ivry souhaite prolonger pour relier son centre ville à la rue de Tolbiac,
- le renforcement de l'éclairage piétonnier (rues Joseph Bédier, Maryse Bastié et Franc Nohain),
- la limitation de la vitesse à 30 km/heure.

L'achèvement des travaux du quartier vert est prévu fin 2006.

Le secteur est sinon desservi par la ligne n°7 du métro et le RERC et plusieurs lignes d'autobus, dont les lignes n°27 et n°83 et PC2 en terminus, côté Paris, en rive du secteur, la ligne n°132 et la ligne n°183 sur la RN 305, la ligne n°125 en rocade à Ivry.

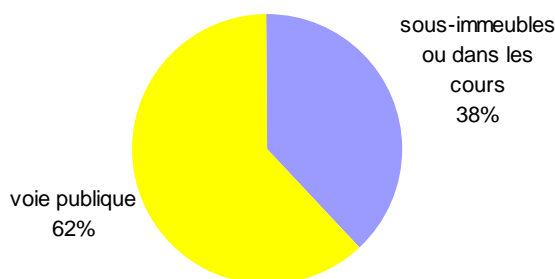
La desserte sera améliorée par la mise en service du tramway sur les boulevards des Maréchaux à Paris fin 2006 en terminus à la Porte d'Ivry. Son prolongement ultérieur à l'Est est à l'étude, un arrêt pourrait être aménagé au droit de l'avenue de la porte de Vitry.

¹³ Aménager Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2005

Offres et demandes en stationnement, côté 13^e

On dénombre environ 900 places de stationnement dans le secteur. Cela représente un ratio de 0,18 place de stationnement par habitant + emploi, dans un secteur qui comporte peu d'emplois. A Paris, il est de 0,25 en moyenne.

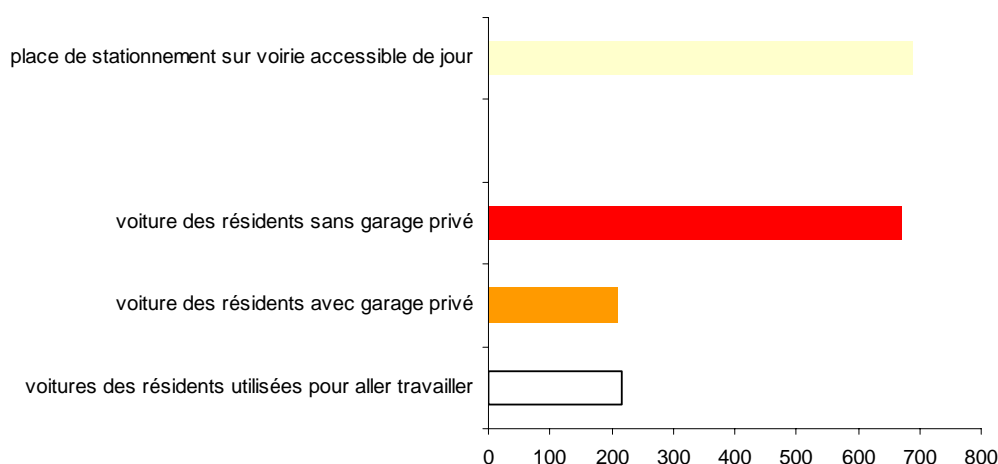
Secteur Porte d'Ivry, Paris 13^e
900 places de stationnement



- **Stationnement hors voirie :**

L'offre hors voirie, principalement située dans les immeubles sociaux du secteur, comptabilisée par les enquêtes de terrains et dans le fichier de la Direction Générale des Impôts paraît réduite. Elle est insuffisante pour répondre à la demande en stationnement des résidents.

Secteur porte d'Ivry, partie 13^e
les voitures des résidents - l'offre accessible



- **Stationnement sur voirie : une offre majoritairement gratuite**

Le secteur compte 573 places de stationnement sur voirie en 2003 : 84% sont gratuites, 16% sont mixtes, auxquelles s'ajoutent des places réservées et 80 mètres de livraisons. Dans ce total, les dernières évolutions ne sont pas comptabilisées.

La réglementation appliquée sur les places mixtes varie dans le temps.

Du lundi au vendredi : de 9h à 19 heures : les 93 places mixtes autorisent en plus d'un stationnement de courte durée un stationnement de longue durée pour les personnes munies d'une vignette (délivrée gratuitement pour les résidents et vendues aux artisans et commerçants) ; en soirée et la nuit, de 19 heures à 9 heures, le stationnement sur voirie est gratuit.

Le samedi, le dimanche et les jours fériés : le stationnement sur voirie est gratuit.

L'offre sur voirie paraît nécessaire pour assurer le stationnement des voitures des résidents. Gratuite, elle est de fait utilisée par de nombreux véhicules. A court terme, la Direction de la Voirie et des Déplacements projette de rendre le stationnement payant mixte dans le secteur, afin d'améliorer les conditions de stationnement des véhicules des résidents en leur réservant la possibilité d'y stationner en longue durée.

L'offre de stationnement dans le secteur Porte d'Ivry, côté 13^e : estimations

Stationnement sur voirie

	Secteur Porte d'Ivry Paris, 13 ^e		13 ^e		Paris	
Gratuit	480	84%	2 658	23%	44 552	27%
Mixte	93	16%	7 594	66%	101 649	60%
Rotatif	0	0%	1 187	10%	21 896	13%
Total	573	100%	11 439	100%	168 097	100%
GIG GIC	7		Nc		Nc	
Deux-roues	0		Nc		Nc	
Livraison (linéaire en m)	77 m		4 723 m		94 259 m	

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, référentiel stationnement de surface 2003. L'aménagement récent de l'avenue de la porte de Vitry a entraîné une réduction de l'offre, non comptabilisée.

Stationnement privé, stationnement résidentiel

	Usage résidentiel		Usage professionnel
Offre privée dans le secteur porte d'Ivry (13 ^e)	350	210	140

Sources : Mairie de Paris, enquête terrain Direction de la Voirie et des Déplacements 2000-2005, DGI, Taxe d'Habitation 2004,

La demande exprimée en stationnement résidentiel

	total
Parc automobile à la disposition des ménages (en estimant que les ménages qui déclarent 2 voitures ou plus en ont exactement 2)	881 automobiles

Source : INSEE, Recensement Général de la Population, 1999

Par comparaison, à Ivry-sur-Seine, au contact du quartier Bédier Boutroux, le stationnement sur voirie est gratuit mais la commune projette également de passer en stationnement payant à l'avenir.

Actuellement, il existe 7 à 8000 places de stationnement gratuites et non réglementées à Ivry-sur-Seine. Le stationnement sur voirie n'est payant que dans le centre de la commune. Instauré en 1994, deux types de stationnement payant de surface coexistent :

- une zone orange basée sur une réglementation de courte durée (stationnement limité à 2 heures, avec un tarif de 1€ de l'heure). Elle concerne 440 places.
- une zone verte basée sur une réglementation de longue durée permettant un stationnement pendant 24 heures du lundi au vendredi de 9 heures à 19 heures. Cela concerne 703 places. Le tarif horaire appliqué est de 0,9€, avec un tarif résident possible de 28€ par mois.

Si les objectifs poursuivis ont été atteints dans le centre ville, les problèmes de stationnement subsistent en dehors de périmètre restreint : saturation, stationnement anarchique, report de stationnement.

L'offre en parc de stationnement est constituée :

- d'un parc public payant en centre ville : le parc Murat, d'une capacité de 330 places. Il présente un taux moyen d'occupation d'environ 50%. Le tarif horaire est de 1€ de l'heure les trois premières heures. Le tarif des abonnements est de 47€ par mois sans place réservée et de 65,60€ par mois pour une place réservée,
- il existe d'autres parcs : celui du parc commercial Grand Ciel, gratuit, qui présente une capacité de 2 600 places ; celui du cinéma quai Marcel Boyer, qui présente une capacité de 900 places. Payant, l'heure de stationnement est facturée à 1,2€, mais il existe des forfaits soirée ou pour la journée, celui du Leroy Merlin.

Un nouveau parc de stationnement de 170 places devrait être aménagé sous le parc des Cormailles.

L'offre de stationnement privée hors voirie n'est pas connue. Les normes de stationnement des automobiles dans les nouvelles constructions ont été revues à la baisse dans le nouveau PLU, adopté en janvier 2004. Dans la zone UA (entrée de ville), les normes de stationnement sont les suivantes :

- 1 place par logement,
- 1 place pour 50 m² de SHON de bureaux et d'activités tertiaires,

La norme est réduite à 1 place pour 70 m² de SHON dans les secteurs bien desservis par les transports en communs. Il s'agit dans ce cas de diminuer l'offre de stationnement afin de ne pas inciter les migrants à utiliser leur véhicule pour les déplacements domicile-travail. Dans la zone bien desservie par les transports en commun, la commune envisage d'édicter un plancher et un plafond (400 mètres autour des stations de métro et de 600 mètres autour de la gare),

- 1 place pour 100 m² de SHON d'activités.

Des aires de stationnement pour les deux-roues doivent être réservées : 1 m² pour les logements, 1 m² pour 50 m² de SHON pour les bureaux et les activités.

Les normes de stationnement du PLU d'Ivry pour les constructions neuves de logements demeurent légèrement supérieures au nombre moyen de voitures des ménages donné par le recensement de la population puisque 0,6 automobile par logement sont recensées en moyenne. Pour les nouvelles constructions de bureaux, la norme de 1 place de stationnement pour 50 m² de SHON correspond environ à une place pour 2 emplois de bureaux, soit un choix modal en faveur de la voiture des conducteurs de 50% un jour donné. La norme de 1 place pour 70 m² de SHON dans les zones bien desservies par les transports en commun correspond à environ 1 place pour 2,8 emplois, soit un choix modal en faveur de la voiture des conducteurs d'environ 35 % un jour donné¹⁴. Actuellement, vers un travail à Ivry, le choix modal en faveur de la voiture des conducteurs s'établit en moyenne à 40%.

¹⁴ : ces ratios ne tiennent pas compte du taux de présence simultanée des actifs sur le lieu de travail, évalué à 70%. Si les places du garage sont banalisées, le choix modal en faveur de la voiture peut être supérieur du fait du coefficient de foisonnement.

Bilan : cohérence des politiques de stationnement à l'interface Paris - Ivry

Dans le secteur de la porte d'Ivry, la question du stationnement se pose dans un contexte de renouvellement urbain côté Paris, où l'amélioration des liaisons, notamment des liaisons douces, constitue un enjeu fort.

A court terme, la mise en place du stationnement payant a été différée à la demande du Maire d'Ivry-sur-Seine afin de permettre une mise en place coordonnée du stationnement payant de part et d'autre du boulevard périphérique afin d'éviter un déplacement des problèmes de stationnement de Paris vers Ivry. Les riverains Ivryens des voies parisiennes devraient en outre pouvoir bénéficier d'une possibilité de stationnement au tarif résidentiel sur la voirie parisienne. Pour mémoire, le tarif parisien s'établit à 11€ par mois contre 28€ par mois pour le stationnement résidentiel à Ivry-sur-Seine.

A l'horizon de la réalisation de la ZAC Joseph Bédier – Boutroux, il paraît nécessaire de retenir des normes de stationnement dans les constructions neuves qui n'incitent pas à l'utilisation de la voiture dans les opérations d'activités et de bureaux. Le projet de PLU parisien ne précise aucune norme de stationnement pour ce type de destination. Dans les opérations de logement, des surplus s'avèrent souhaitables en cas de confirmation du bilan établi et de réduction de l'offre sur la voirie.

OFFRE COMMERCIALE 2003

Saint-Fargeau
20^{ème} arrondissement

- Type de commerce
- alimentaire
 - généraliste
 - non alimentaire
 - café, restaurant
 - service
 - auto, moto
 - gros

- hypermarché
- magasin populaire
- centre commercial
- grand magasin

- Type de limite
- secteur
 - IRIS
 - arrondissement



Source: BDCOM - 2003 (APUR)

Secteur test : Saint-Fargeau, Paris 20e

Cadre urbain, vie urbaine

A la différence des cas précédents, le secteur Saint-Fargeau se présente comme un secteur de rénovation récente. Selon le recensement de 1999, 12% seulement des logements sont situés dans des immeubles achevés avant 1915 (contre 48% en moyenne à Paris), 22% entre 1915 et 1948, 40% entre 1949 et 1974 (contre 19% à Paris) et 27% entre 1975 et 1999 (contre 14% à Paris), correspondant à peu près à la période régie par l'obligation réglementaire de réaliser des places de stationnement dans les constructions neuves (instaurée par le POS de 1977 à Paris).

Le secteur compte environ 31% de logements sociaux.

Habiter, travailler dans le secteur Saint-Fargeau.

Le secteur, à dominante résidentielle est caractérisé par une forte densité de population. Avec 19 500 habitants en 1999 et 3 240 emplois salariés en 2000, les densités brutes¹⁵ de population et d'emplois sont de 371 personnes à l'hectare et 62 emplois salariés à l'hectare. La taille moyenne des ménages est de 1,95 (1,87 à Paris). Le quartier est un peu moins populaire que l'ensemble du 20^e arrondissement mais présente cependant une sur représentation des employés et des professions intermédiaires par rapport à Paris.

L'équipement en voiture des ménages est supérieur à la moyenne parisienne. Disposer d'au moins une voiture concerne 50% des 9 945 ménages des résidences principales (contre 44,5% en moyenne à Paris), et au total 60% de la population. Près de 6% des ménages disposent de plus d'une voiture. Cependant, les évolutions des taux de disposition de voitures des ménages bien que faibles montrent une tendance à l'augmentation de la part des ménages sans voiture (47% en 1982, 50% en 1999).

La croissance démographique a entraîné un accroissement du parc automobile des ménages entre 1982 et 1999 : avec 5 551 voitures en 1999, l'accroissement du parc est de 8% depuis 1982. La densité de voitures des ménages est très élevée, d'environ 105 voitures à l'hectare dans le secteur.

Parmi les résidents de ce secteur, 47% sont actifs et ont un emploi (9145 personnes). C'est en transport en commun qu'ils se rendent le plus souvent à leur travail (67%), mais aussi en voiture (21% contre 18% en moyenne à Paris), plus rarement à pied (7% contre 9% en moyenne à Paris). Sur la base de ces chiffres, on estime à environ 1200 le nombre de voitures des résidents qui sont utilisées pour aller au travail un jour de semaine donné, soit 22% des voitures à la disposition des ménages du secteur.

Travailler dans le secteur concerne un peu plus de 3 200 emplois salariés au 31 décembre 2000. Pour se rendre à leur travail dans l'ensemble du 20^e arrondissement, salarié ou non, les actifs déclarent utiliser généralement les transports en communs (64%), la voiture particulière (19%), la marche à pied (9%). Si dans le secteur, le taux d'utilisation de la voiture pour aller travailler est identique et compte tenu du taux de présence et de la part des conducteurs parmi les personnes s'étant déplacées, ce sont presque 400 voitures qui stationnent au motif du travail dans le secteur un jour de semaine donné.

A la différence du secteur du faubourg Saint-Denis, ce sont presque 3 fois plus de voitures de résidents qui quittent le secteur un jour donné qu'il n'en rentre sur la base des emplois du secteur.

Mobilités.

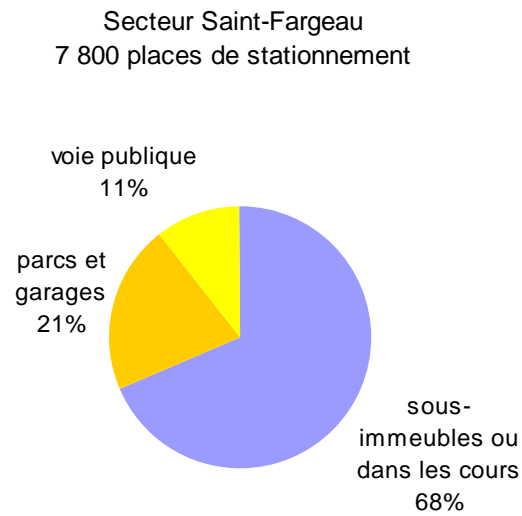
Le secteur est desservi par la ligne n°3 et 3bis du métro et la ligne n°11 en terminus à la Porte des Lilas. Le secteur est également desservi par les lignes d'autobus n°60, 61, 96 et par la ligne PC2. La mise en service à l'étude du tramway des Maréchaux Est en améliorerait la desserte.

Un quartier vert porte de Ménilmontant est à l'étude au sud du secteur.

¹⁵ : La densité brute est calculée en tenant compte des espaces publics dans la surface du secteur.

Offres et demandes en stationnement

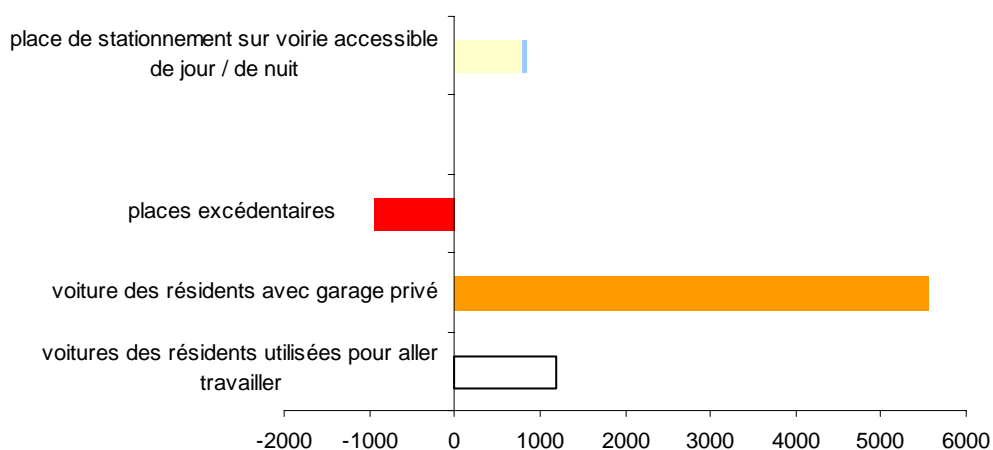
On dénombre environ 7 800 places de stationnement dans le secteur, soit 0,35 places par habitants + emplois, dans un secteur à dominante résidentielle.



- **Stationnement privé, stationnement résidentiel**

L'offre de stationnement privée se situe principalement dans les opérations récentes et celles-ci sont nombreuses dans le secteur. Une offre importante a été également constituée dans les immeubles sociaux. Le stationnement privé et notamment résidentiel paraît excédentaire mais il n'est pas toujours utilisé.

Secteur Saint-Fargeau les voitures des résidents - l'offre accessible



- **Stationnement sur voirie : un stationnement majoritairement gratuit, un fort taux d'illicite**

Dans les voies du secteur, la capacité de l'espace public est importante mais la pression exercée sur le stationnement de surface est également forte. Le secteur compte 832 places de stationnement sur voirie (57% sont gratuites, 38% sont payantes mixtes et 5% sont rotatives) auxquelles s'ajoutent des places réservées et une trentaine d'emplacements de livraisons. La majorité des places sur voirie sont gratuites. Sur les autres, la réglementation appliquée varie dans le temps.

Du lundi au vendredi : de 9h à 19 heures : le stationnement est payant, 44 places sont rotatives et n'autorisent qu'un stationnement de courte durée limitée à 2 heures, 317 places sont mixtes et autorisent en plus d'un stationnement de courte durée un stationnement de longue durée pour les personnes munies d'une vignette (délivrée gratuitement pour les résidents et vendues aux artisans et commerçants). En soirée et la nuit, de 19 heures à 9 heures, le stationnement sur voirie est gratuit.

Le samedi : le stationnement demeure payant sur seulement 44 places rotatives de 9h à 19 heures et de courte durée, le stationnement est gratuit sur les 317 places mixtes, sans conditions de durée.

Le dimanche et les jours fériés : le stationnement sur voirie est gratuit.

L'enquête réalisée par la DVD en 2004 traduit la forte pression exercée sur la voirie de surface du secteur. Dans le quartier Saint-Fargeau (un peu plus étendu que le secteur retenu) :

- les places gratuites, mixtes ou rotatives présentent un taux de vide inférieur à 3% l'après-midi, en soirée ou la nuit ;

- le taux de vide sur les emplacements de livraison est entre 10 et 20% l'après-midi et en soirée, il est inférieur à 10% la nuit ;

- le pourcentage de véhicules stationnés en illicite dans ce secteur est supérieur à la moyenne parisienne. Il est particulièrement élevé de jour : de l'ordre de 20 à 25% des véhicules présents l'après-midi et en soirée, 15 à 20% la nuit.

Bilan

Dans le secteur Saint-Fargeau, la gratuité du stationnement sur voirie n'apparaît pas comme un bénéfice : les voitures qui pourraient être garées en souterrain y stationnent, de même que toutes sortes de véhicules. La mise en œuvre du stationnement payant est également l'occasion de mettre les voies en conformité avec les règles de sécurité incendie.







Une meilleure utilisation des places excédentaires réalisées et une limitation des réalisations dans les constructions neuves pour assurer les stricts besoins des occupants paraît souhaitable.

OFFRE DE STATIONNEMENT DE SURFACE




2003

Saint-Fargeau
20^{ème} arrondissement

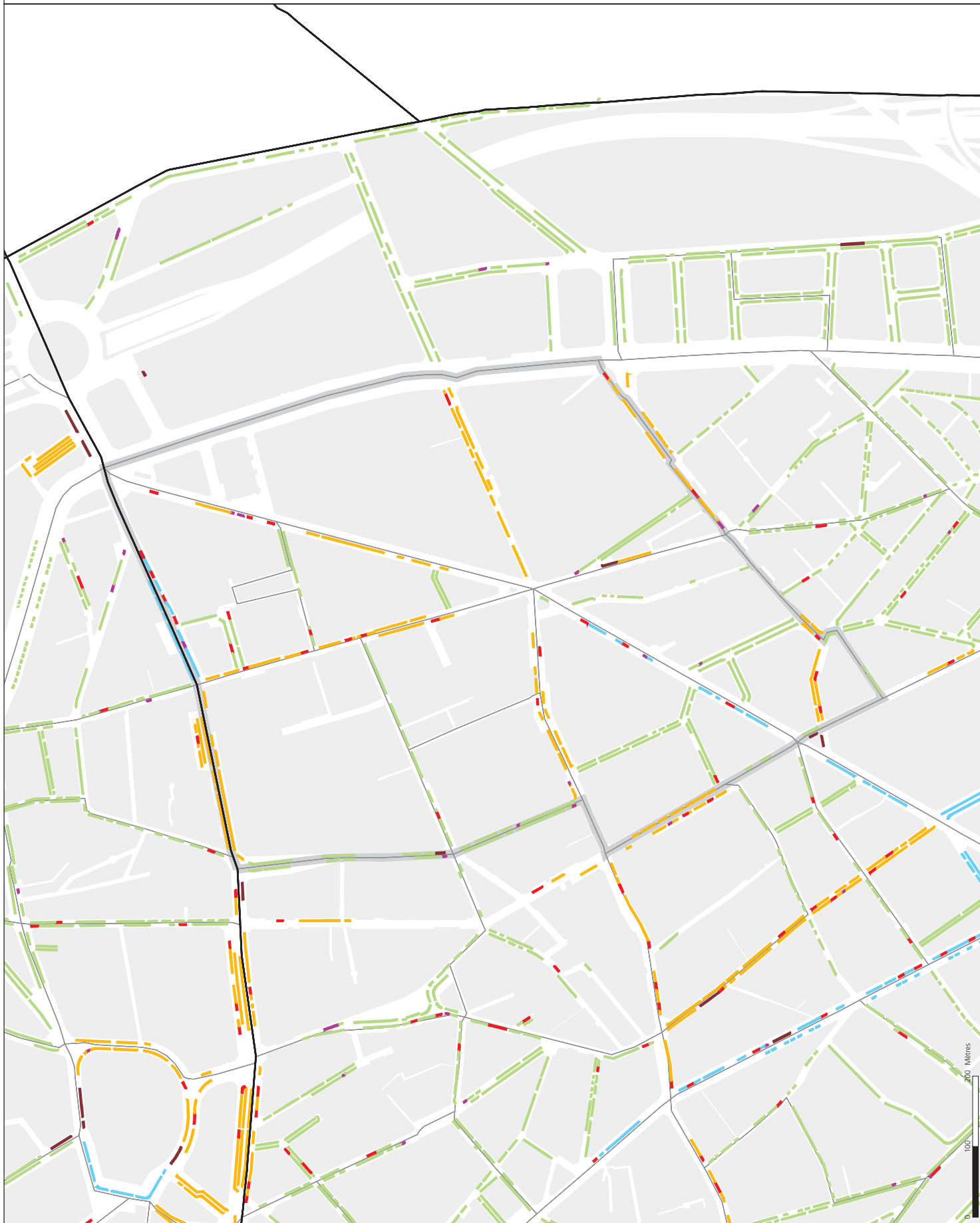
Type de stationnement

	payant rotatif
	payant mixte
	gratuit
	réservé
	GIG - GIC
	livraison

Type de limite

	secteur
	IRIS
	arrondissement

Source: référentiel stationnement
2003 (Mairie de Paris - Direction
de la Voirie et des Déplacements)



L'offre de stationnement dans le secteur Saint-Fargeau : estimations

Stationnement sur voirie

	Secteur Saint-Fargeau		20 ^e		Paris	
Gratuit	471	57%	8 087	70%	44 552	27%
Mixte	317	38%	2 990	26%	101 649	60%
Rotatif	44	5%	477	4%	21 896	13%
Total	832	100%	11 554	100%	168 097	100%
GIG GIC	7		Nc-		Nc	
Deux-roues	28		Nc		Nc	
Livraison (linéaire en m)	276 m		3 254 m		94 259 m	

Source : Mairie de Paris, Direction de la voirie et des Déplacements, référentiel stationnement de surface 2003.

Stationnement dans les parcs publics, garages commerciaux.

	Offre dans les parcs publics et garages commerciaux
Garages commerciaux	1646

Sources : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, enquête terrain Direction de la Voirie et des Déplacements.

Stationnement privé, stationnement résidentiel

	Usage résidentiel		Usage professionnel			
Offre privée	6981 places	100%	6 490 places	93%	491 places	7%

Sources : Mairie de Paris, enquête terrain Direction de la Voirie et des Déplacements 2000-2005, DGI, Taxe d'Habitation 2004.

La demande exprimée en stationnement résidentiel

	total
Parc automobile à la disposition des ménages (en estimant que les ménages qui déclarent 2 voitures ou plus en ont exactement 2)	5 551 automobiles

Source : INSEE, Recensement Général de la Population, 1999

Annexes

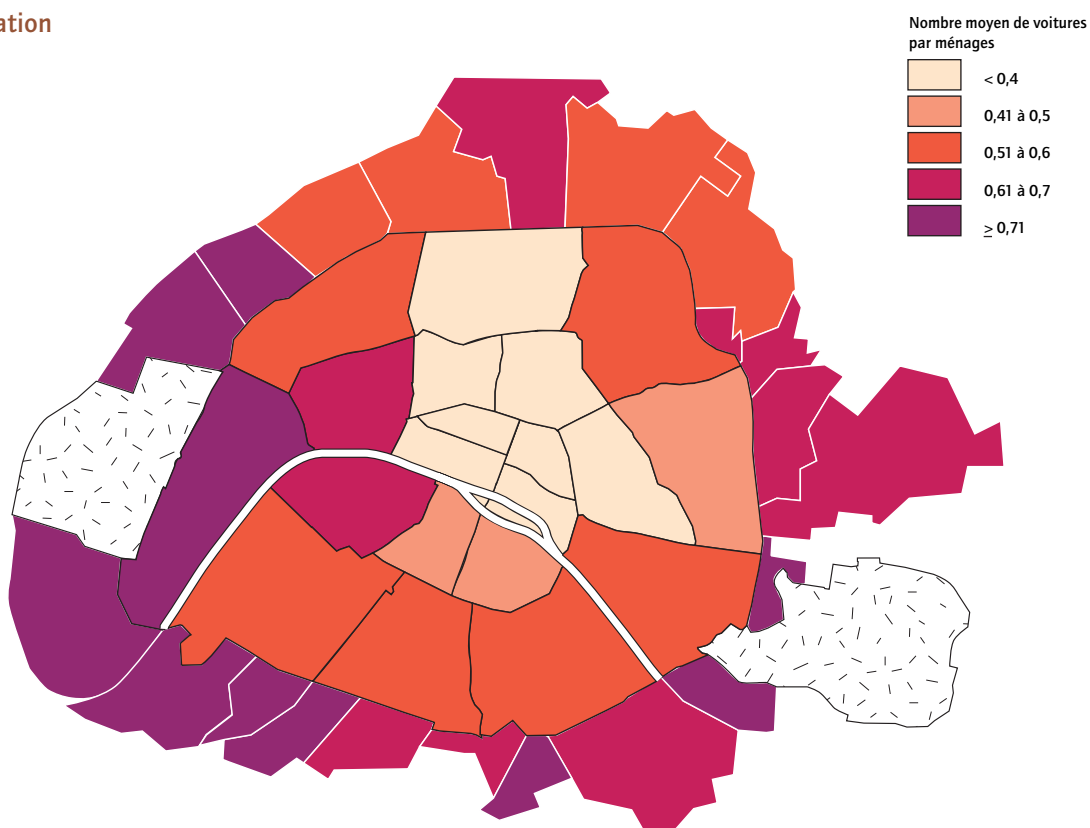
- Rappel de l'équipement en automobile des ménages parisiens

Documents de travail :

- Cartographies de l'offre de stationnement de surface à Paris par type de réglementation
- Cartographie du déficit en stationnement résidentiel estimé à Paris,
- Cartographie comparée du déficit en stationnement résidentiel estimé et de l'offre de stationnement de surface accessible pour un stationnement de longue durée par les résidents à Paris.

Le taux de motorisation des ménages

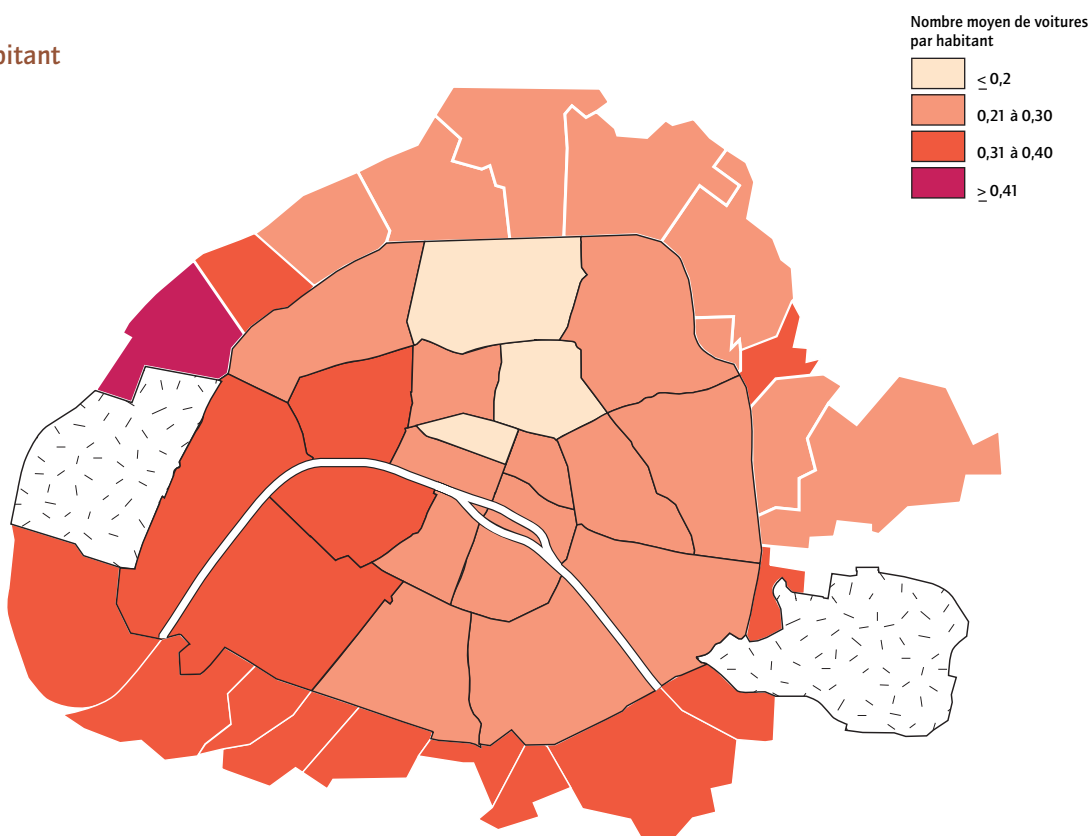
Les ménages du centre de Paris sont moins motorisés que ceux de la périphérie (conditions de stationnement plus difficiles dans les immeubles anciens, bonne desserte en transports en commun et forte présence de petits ménages, peu motorisés). Le taux de motorisation des ménages des 18^e (Butte Montmartre), 11^e et 20^e arr. est proche de celui des ménages du centre. Les taux de motorisation des ménages du 7^e, 8^e et du 16^e arr., les plus élevés de la capitale s'apparentent à ceux des ménages des communes riveraines.



Moyenne de Paris : 0,50 ;
Mini : 0,31 ; Maxi : 0,73
Source : INSEE, RGP 1999,

Le nombre moyen de voitures par habitant

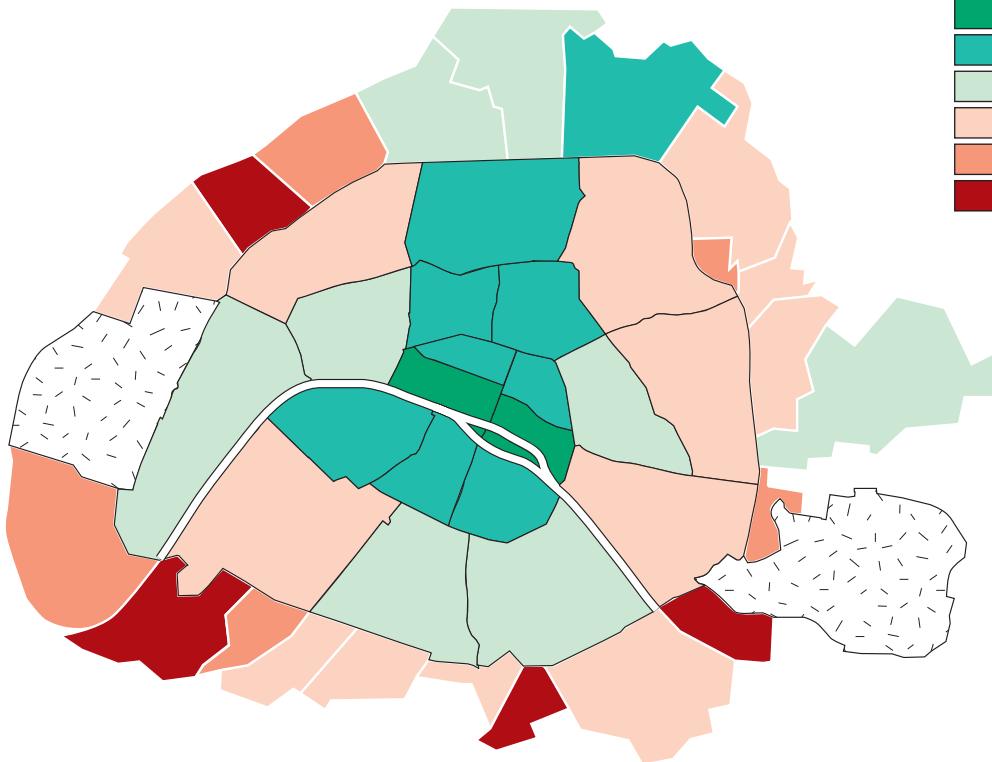
En supprimant l'effet de la taille des ménages, le nombre moyen de voitures par habitant estompe en partie les particularités des arr. parisiens par rapport aux communes riveraines, notamment dans le centre.



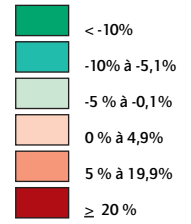
Moyenne de Paris : 0,27 ;
Mini : 0,18 ; Maxi : 0,38
Source : INSEE, RGP 1999,

Évolution du parc entre 1990 et 1999

Le parc de voitures des ménages diminue à Paris surtout dans le centre. Il augmente dans cinq arrondissements périphériques entre 1990 et 1999



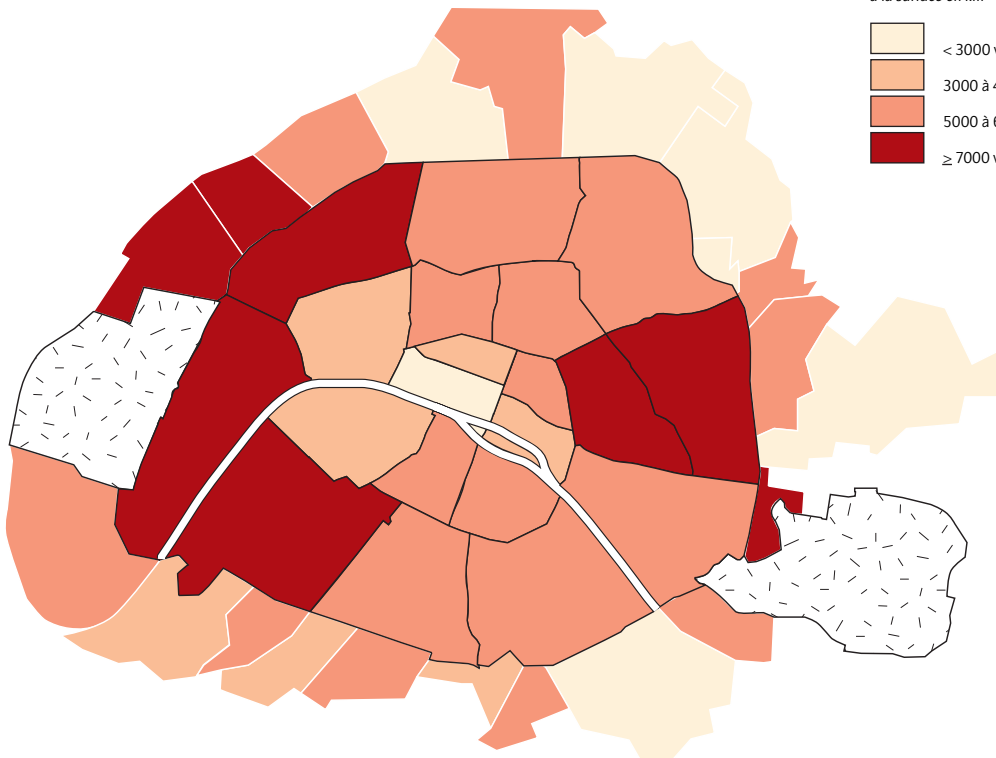
Évolution du parc de voitures entre 1990 et 1999



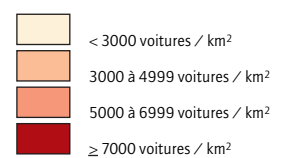
Moyenne de Paris : -2 % ;
Mini : -12 % ; Maxi : 4 %
Source : INSEE, RGP 1990, RGP 1999

Le nombre de voitures des ménages par km²

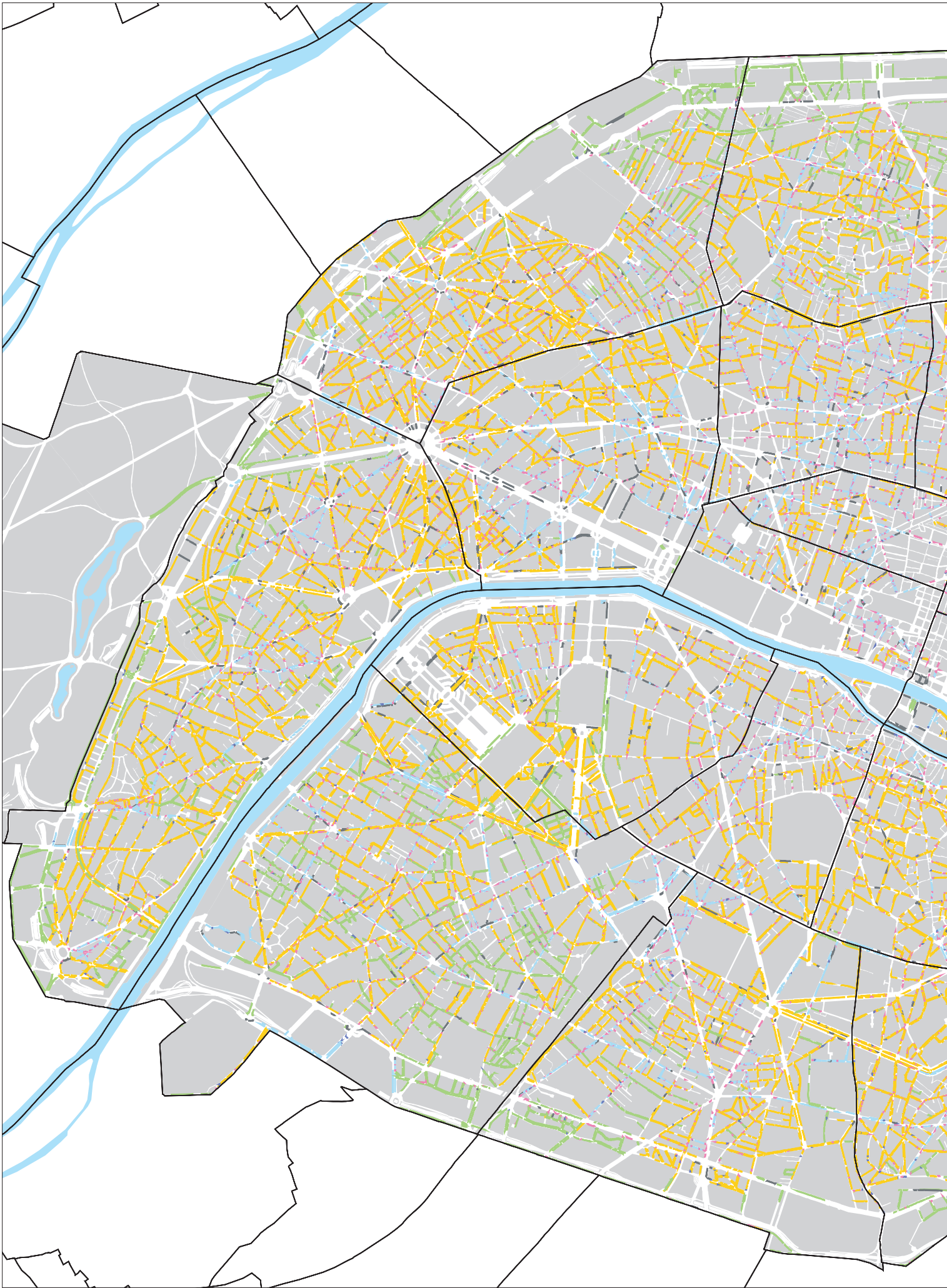
Compte tenu de la densité de population et malgré un équipement en voiture modéré, la densité moyenne de voitures des ménages au km² est élevée à Paris.



Nombre de voitures des ménages rapporté à la surface en km² (hors bois)



Moyenne de Paris : 5313 voitures / km²
Source : INSEE, RGP 1999



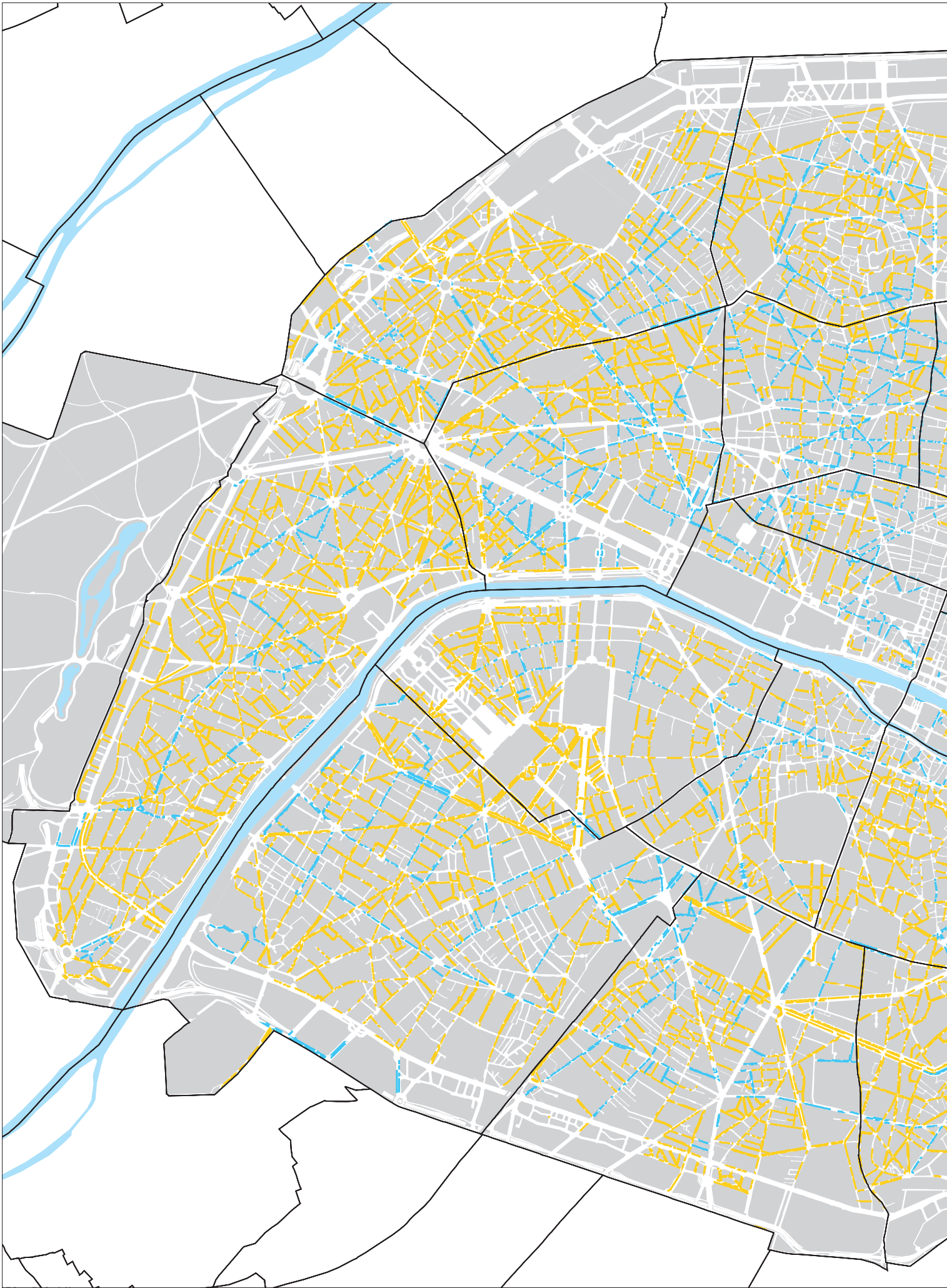
OFFRE DE STATIONNEMENT DE SURFACE 2003



Réglementation du stationnement

- payant rotatif
- payant mixte
- gratuit
- réservé
- GIG GIC
- livraison

Source: référentiel stationnement 2003 (Mairie de Paris - Direction de la Voirie et des Déplacements)

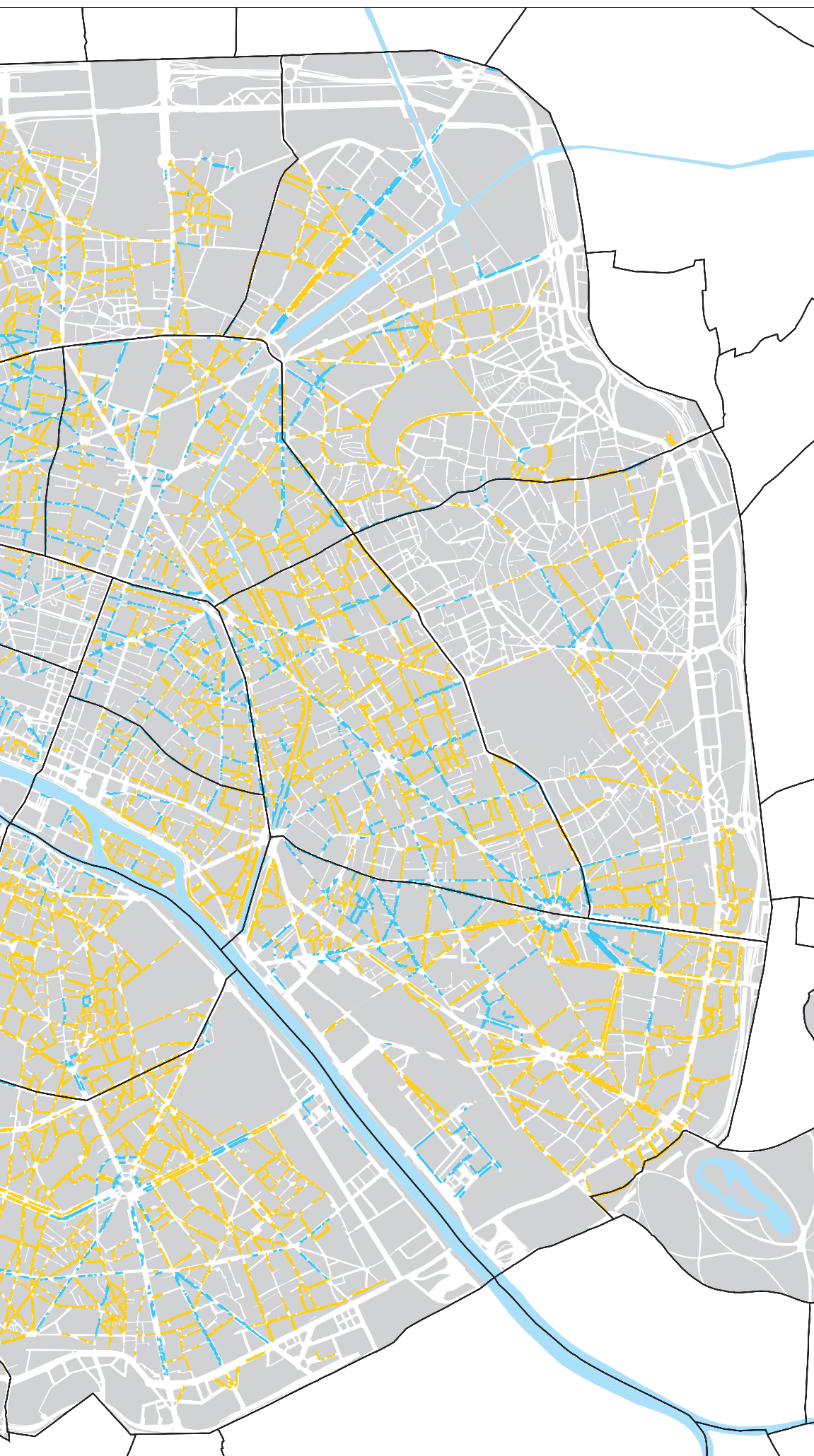


OFFRE DE STATIONNEMENT DE SURFACE 2003

OFFRE PAYANTE

Réglementation du
stationnement

- payant rotatif
- payant mixte



Source: référentiel stationnement
2003 (Mairie de Paris - Direction
de la Voirie et des Déplacements)

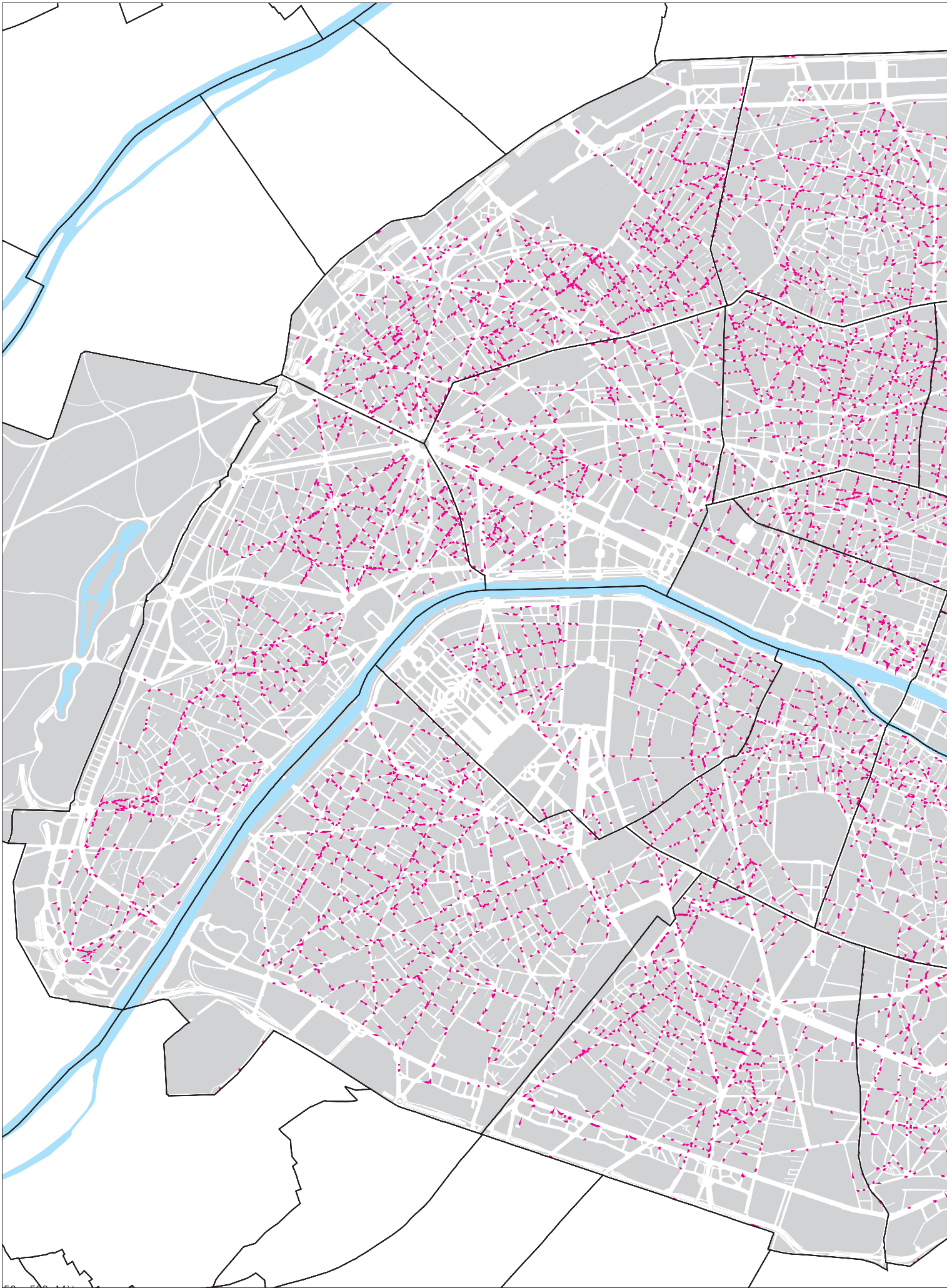


OFFRE DE STATIONNEMENT DE SURFACE 2003

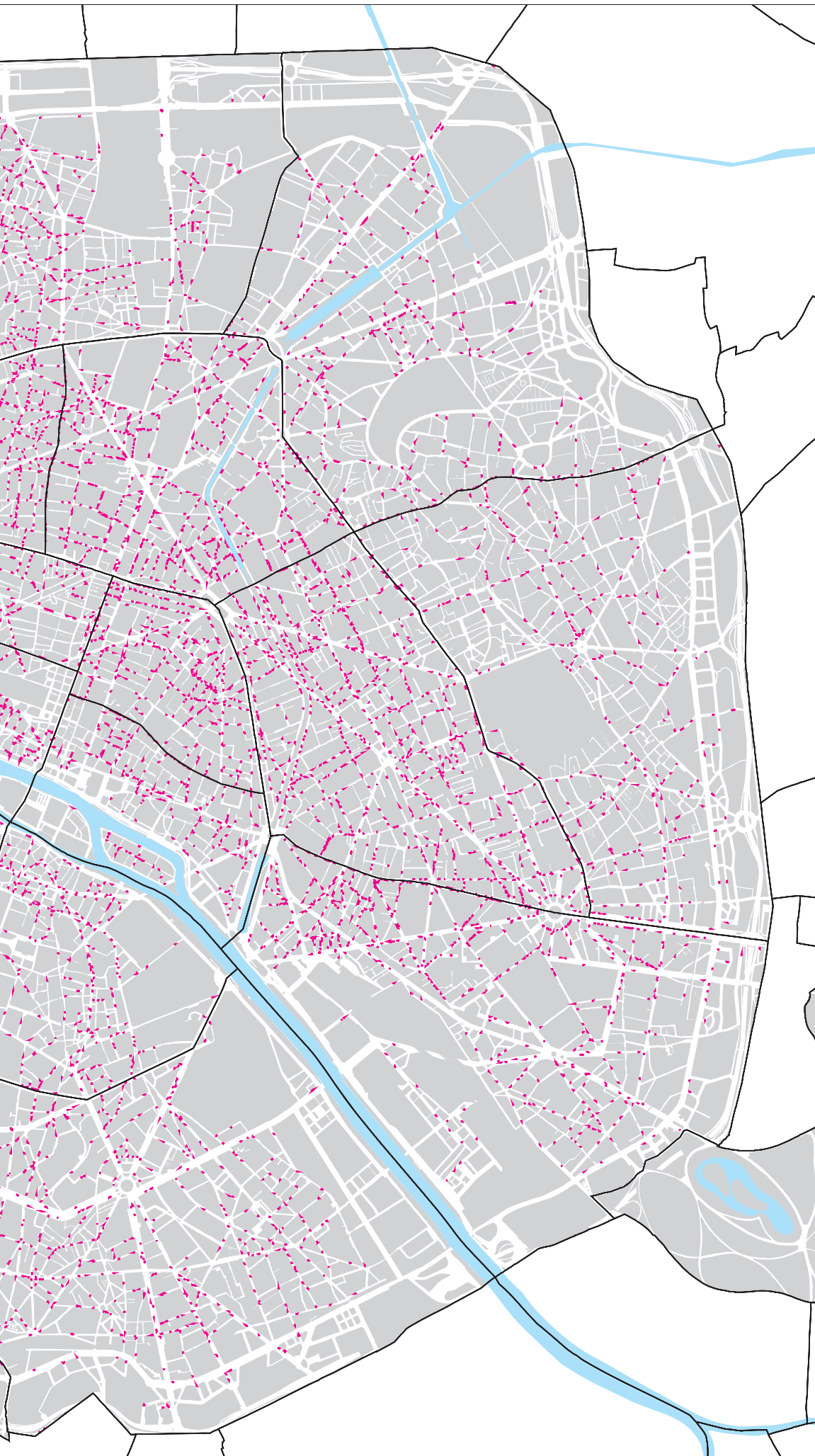
OFFRE GRATUITE



Source: référentiel stationnement
2003 (Mairie de Paris - Direction
de la Voirie et des Déplacements)



EMPLACEMENTS DE LIVRAISON SUR LA VOIRIE 2003



Source: référentiel stationnement
2003 (Mairie de Paris - Direction
de la Voirie et des Déplacements)

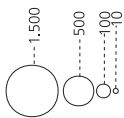
STATIONNEMENT RESIDENTIEL PRIVE PARIS

Niveau IRIS (*)

EXCEDENT RESIDENTIEL
les places de garages dans
les immeubles de logement
sont plus nombreuses que
les voitures des ménages

DEFICIT RESIDENTIEL
les voitures des ménages
sont plus nombreuses que
les places de garages dans
les immeubles de logement

Nombre de places



PARC CONCEDE
résidentiel ou mixte

(*) IRIS = en 1999, l'INSEE a procédé au redécoupage de Paris en 122 IRIS, dont 132 pour les secteurs non peuplés (équipement, jardin, secteur administratif). Les IRIS qui regroupent 2400 habitants en moyenne.

Sources:
Voitures à la disposition des ménages
= RGP 1999 (INSEE)
Places de garages dans les immeubles
de logements = taxe d'habitation
2004 (DGI)
Parc concédé = 2000 (Ville de Paris -
Direction de la Voirie et des
Déplacements)



STATIONNEMENT RESIDENTIEL PRIVE PARIS

Niveau IRIS (*)

EXCEDENT RESIDENTIEL
les places de garages sont plus nombreuses que les voitures des ménages

DEFICIT RESIDENTIEL
Part des voitures des ménages sans garage privé

- plus de 90%
- de 70 à 90%
- de 50 à 70%
- de 30 à 50%
- moins de 30%

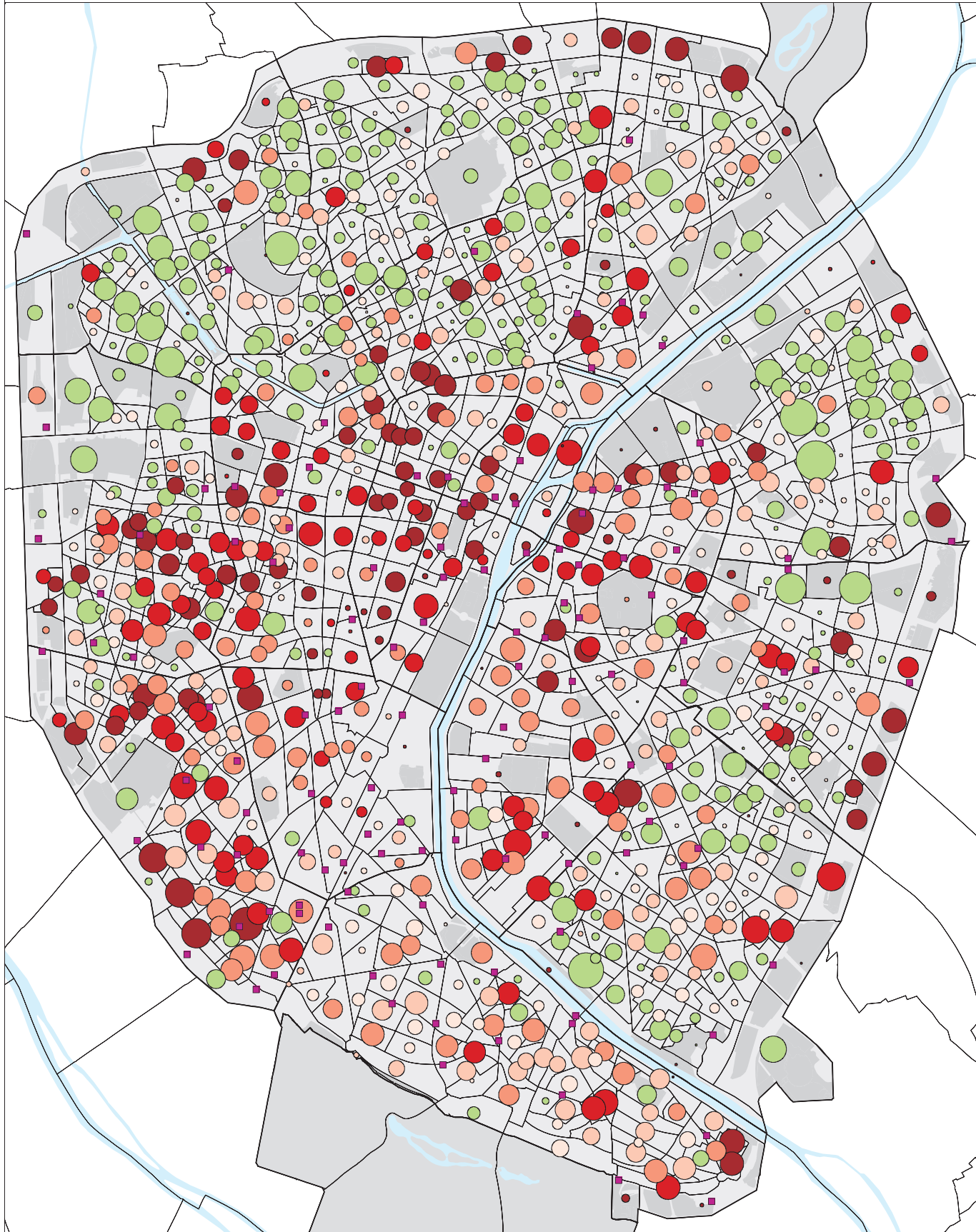
Nombre de places

- 1500
- 500
- 100
- 10

■ PARC CONCEDE résidentiel ou mixte

(*) IRIS = en 1999, l'INSEE a procédé au découpage du territoire national en IRIS. Paris compte 992 IRIS, dont 132 peu ou non peuplés (équipement, jardin, secteur regroupent 2400 habitants en moyenne)

Sources:
Voitures à la disposition des ménages
Places de garages dans les immeubles de logements = Taxe d'habitation 2004 (D.G.I.)
Parc concédé = 2000 (Ville de Paris - Service des Voies et des Déplacements)



OFFRE DE STATIONNEMENT DE SURFACE ET DEFICIT EN STATIONNEMENT RESIDENTIEL

■ Secteur sans déficit

■ Deficit en stationnement de surface, privé et offre

■ Secteur dont le deficit n'est pas compensé par l'offre de surface, ni de jour, ni de nuit

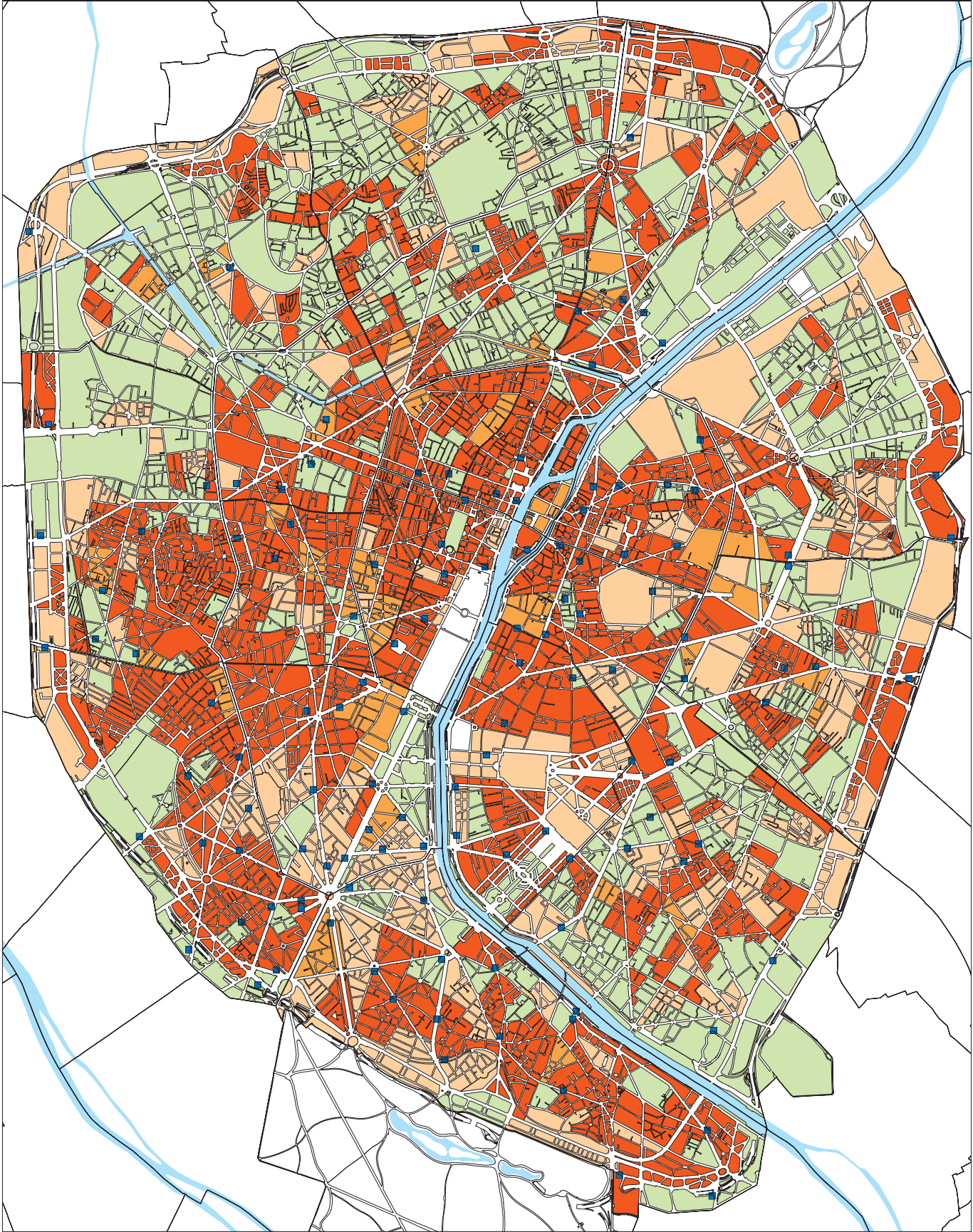
■ Secteur dont le deficit de surface accessible en stationnement longue de jour, de nuit mais pas de jour et de nuit

■ Secteur dont le deficit est compensé par l'offre de surface accessible en stationnement longue de jour, de nuit

■ Offre accessible de jour pour les garages et mixte pour les garages accessibles de nuit pour les résidents = offre graduelle, mixte et rotative

■ PARC CONCEDE résidentiel ou mixte

Sources:
 Places de garages dans les immeubles
 2004 (DGI)
 Taxe d'habitation = taxe d'habitation
 2004 (DGI)
 Offre de stationnement = référentiel
 stationnement 2004 (Mairie de Paris
 Déplacements)
 Parc concédé = 2000 Ville de Paris -
 Déplacements)



Étude réalisée avec la participation financière de la Région Île-de-France
dans le cadre de la convention
entre la Région Ile-de-France et l'Atelier Parisien d'Urbanisme pour l'année 2005
Article 3.1