



## **Les déménagements à Paris**

**Vers un nouveau mode de gestion  
des autorisations de stationnement**





# Sommaire

	<b>5 Introduction</b>
	<b>7 Données générales sur les déménagements à Paris</b>
	Les déménagements résidentiels .....7
	Un portrait des ménages mobiles .....10
	Les déménagements d'entreprises .....13
	Estimation globale du nombre de déménagements à Paris .....14
	<b>15 L'organisation pratique des déménagements à Paris</b>
	Les trois grands types de déménagements .....15
	Les interventions des professionnels à Paris .....16
	Le régime actuel d'autorisations de stationnement .....21
	<b>23 Exemples de systèmes de gestion des déménagements</b>
	L'exemple Lyonnais .....23
	Autres exemples en Ile-de-France et en province .....26
	<b>29 Vers la mise en place d'un nouveau système de gestion des déménagements à Paris</b>
	Un constat partagé .....29
	Éléments de cadrage du dispositif .....29
	Les choix techniques .....32
	Les choix organisationnels .....33





## Introduction

Dans plusieurs villes françaises, comme Montpellier, Strasbourg, Lyon ou Toulouse, la possibilité est offerte aux personnes qui souhaitent déménager de réserver un emplacement de stationnement sur la voirie. Ces dispositifs, en plus de faciliter le travail des particuliers ou des entreprises de déménagement, permettent de réduire la gêne occasionnée aux automobilistes.

À Paris, une autorisation temporaire de stationner peut être demandée auprès des commissariats d'arrondissements, mais celle-ci ne garantit pas la possibilité de stationner à proximité du lieu de chargement ou déchargement souhaité. En l'état actuel, la situation parisienne ne satisfait ni les déménageurs professionnels, ni les parisiens dont le déménagement peut se trouver retardé ou gêné. Fin 2005, la Ville de Paris a été saisie par la Chambre Syndicale du déménagement pour réfléchir à la mise en place d'un service de réservation d'emplacements de stationnement, à l'instar de ce qui se fait à Lyon. Dès lors, un groupe de travail réunissant la Préfecture de Police et la Ville de Paris a été constitué pour travailler sur le sujet.

La question de la gestion des déménagements est fortement posée à Paris. En effet, la capitale, en plus de regrouper une activité économique très importante, avec plus de 300 000 entreprises sur son sol, concentre une population plus mobile que le reste de la population française. Parce qu'ils sont plus qualifiés, majoritairement locataires de leur logement, et fréquemment célibataires, les parisiens changent en moyenne plus souvent de logement que les autres français.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il apparaît aujourd'hui pertinent que Paris se dote d'un système de réservation d'emplacement sur la voirie pour permettre aux entreprises et aux particuliers de mieux organiser leurs déménagements. La présente étude vise à nourrir les réflexions en cours, en fournissant à la fois des éléments de contexte sur les déménagements (nombre, localisation, organisation pratique, problèmes rencontrés...) et des pistes d'action afin d'envisager, à partir notamment de l'exemple lyonnais, la mise en place d'un tel système dans la capitale.

Un groupe de travail composé de la Préfecture de Police et de la Ville de Paris a accompagné la réalisation de ce travail et en a orienté les conclusions.

### Déménagements et opérations de chargement et de déchargement

Dans cette étude, nous entendons par le terme **déménagement** tout transport de biens mobiliers d'un logement ou local à un autre.

Un déménagement comporte ainsi au moins une **opération de chargement** (du véhicule utilisé pour le déménagement) et une **opération de déchargement** (du même véhicule). C'est l'hypothèse la plus courante, que nous retiendrons dans cette étude. Mais parfois, le déménagement peut comporter plusieurs lieux de chargement et/ou plusieurs lieux de déchargement.





## Données générales sur les déménagements à Paris

À l'instar des autres grandes métropoles, Paris est le siège d'une mobilité intense. Avec 2 166 000 habitants et 290 000 établissements en 2005, les déménagements résidentiels ou d'entreprises s'y comptent en dizaines de milliers chaque année. Aucun recensement exhaustif ne permet de mesurer ces changements de domicile. Mais l'analyse de données sur les taux de rotations dans les différents parcs de logements parisiens permet de proposer une estimation du nombre de déménagements se produisant annuellement dans la capitale.

### Les déménagements résidentiels

#### La mobilité résidentielle à Paris

En 2005, selon les enquêtes de recensement de l'Insee, Paris compte 1 330 000 logements, dont 1 126 000 résidences principales. Les estimations présentées ci-après montrent que 110 000 à 120 000 de ces logements changent chaque année d'occupant, soit un taux annuel de rotation du parc de l'ordre de 10 %. Ce taux dépend non seulement des caractéristiques des occupants (nombre de personnes par ménage, âge, CSP, statut matrimonial), dont nous examinerons par la suite les pratiques de mobilité, mais aussi du statut des logements : secteur locatif libre, secteur social ou marché de l'accession (propriété occupante).

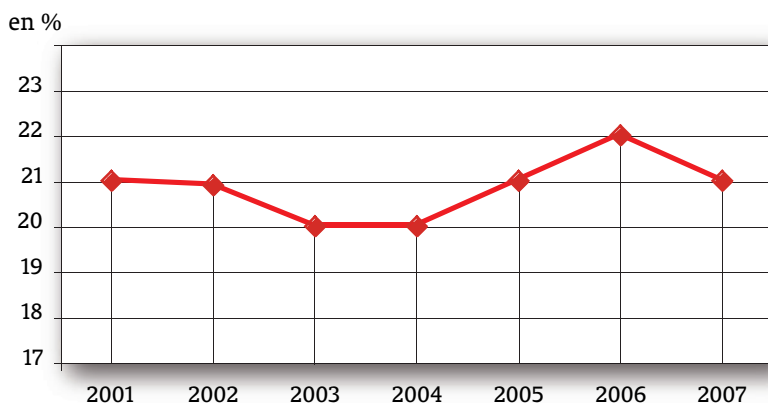
D'après l'enquête logement de l'Insee de 2006, 33 % des occupants des résidences principales parisiennes en sont propriétaires, 33 % locataires du secteur libre, 23 % locataires dans le secteur social ou « Loi 48 »<sup>1</sup>, le solde étant réparti entre les « logés gratuitement » et les sous-locations. La forte mobilité résidentielle à Paris s'explique notamment par cette faible part des propriétaires (33 %, contre 48 % en Ile-de-France et 57 % en France métropolitaine) et la prédominance de la location.

Dans cette partie, nous nous intéresserons aux taux de rotation des différents segments du parc, pour aboutir à la justification de la fourchette du nombre de déménagements annoncée plus haut.

#### Le secteur locatif libre<sup>2</sup>

Le marché locatif libre parisien compte près de 400 000 logements. Entre 2001 et 2007, le taux de rotation dans le parc locatif libre varie entre 20 % et 22 %. **Cela représente annuellement environ 80 000 logements qui changent de locataires.**

Taux de rotation dans le parc locatif libre à Paris



Entre 2004 et 2006, après avoir connu une phase de décroissance, la mobilité locative est de nouveau en hausse. La forte progression des loyers indexés explique cette remontée. En 2007, le taux de mobilité locative dans le parc locatif privé atteint 21 % à Paris, contre 22 % en Petite Couronne et 28 % en Grande Couronne où la mobilité est généralement plus forte qu'au cœur de l'agglomération.

1. Source : Insee, « Les conditions de logement en Île-de-France en 2006 », juin 2008.

2. Source : OLAP.

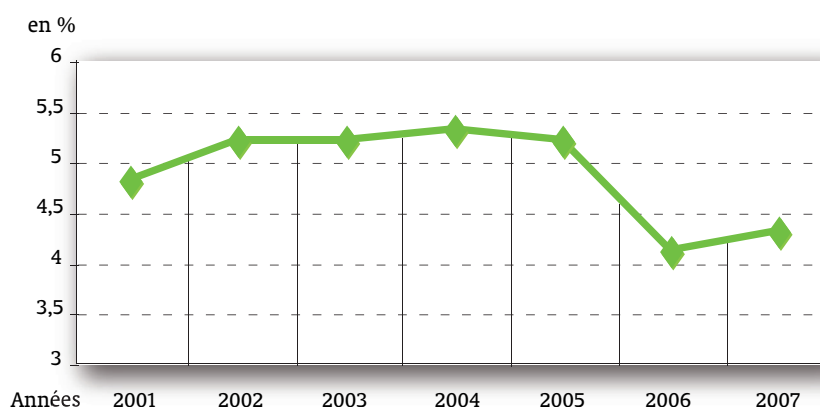


### La mobilité dans le parc social<sup>3</sup>

Avec plus de 30 000 logements sociaux agréés entre 2001 et 2007, Paris compte en janvier 2007 près de 176 000 logements sociaux SRU, ce qui représente 15,4 % des résidences principales, contre 13,4 % au 1<sup>er</sup> janvier 2001.

La mobilité dans le parc social parisien est structurellement faible : elle était de l'ordre de 4 % à 5 % entre 2001 et 2007, ce qui représente de **5 000 à 7 000 logements par an**. Du fait du niveau élevé des loyers sur le marché libre, les passages vers le secteur locatif privé sont très difficiles pour les occupants du parc social, et plus encore vers l'accession à la propriété. La chute du taux de rotation observée depuis 2006 dans le parc des logements réservés à la Ville de Paris est liée à la hausse des loyers sur le marché privé.

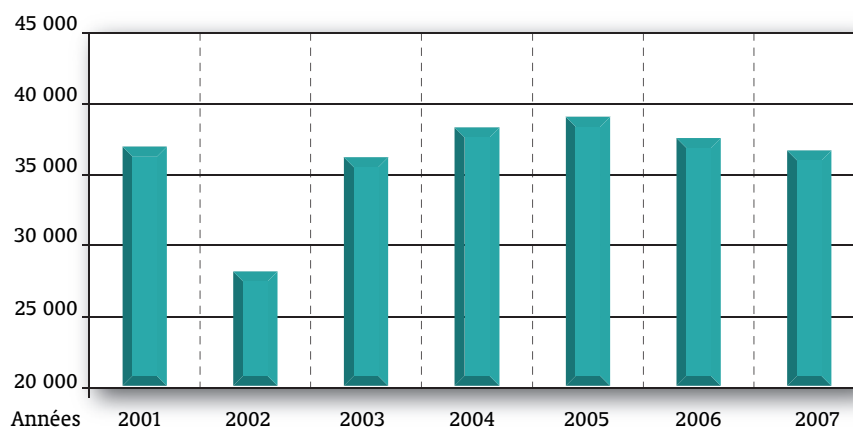
Taux de rotation des logements sociaux réservés à la Ville de Paris



### L'activité sur le marché de l'accession<sup>4</sup>

Entre 2001 et 2007, en dépit d'une hausse des prix au m<sup>2</sup> de près de 60 %, le nombre de transactions est resté supérieur à 35 000 unités, et souvent proche de la barre symbolique des **40 000 logements vendus**.

Appartements anciens à Paris : nombre annuel de mutations



### Synthèse

La mobilité globale dans le parc parisien est la somme de ces trois types de mobilité. Il convient, pour éviter les doubles comptes, de retrancher les achats pour louer, qui représentent un peu plus de 20 % des transactions sur le marché de l'accession<sup>5</sup>. En moyenne, entre 2001 et 2007, on estime ainsi qu'environ 115 000 résidences principales parisiennes ont changé d'occupants chaque année (cf. graphique ci-dessous).

3. Source : APUR, « L'accès au logement social à Paris », 2007.

4. Données CINP.

5. Source : réseau Century21.



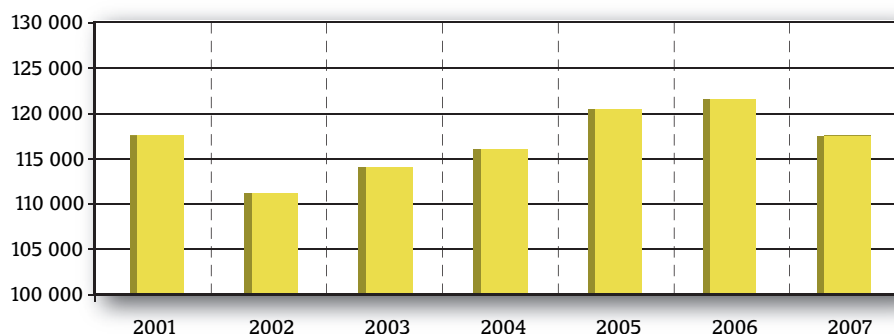


Il s'agit sans doute là d'une estimation minorée de la rotation du parc, compte tenu du fait que l'on n'a pas intégré au raisonnement les ménages logés gratuitement, dont on sait pourtant qu'il s'agit souvent de jeunes, étudiants ou actifs, soit l'une des catégories d'occupants les plus mobiles (cf. chapitre suivant).

Si par défaut l'on considère que le changement d'occupant d'un logement correspond automatiquement à un déménagement, et que chaque déménagement occasionne (au minimum) une opération de chargement et une opération de déchargement, **on peut estimer que chaque année à Paris ont lieu environ 115 000 déménagements résidentiels, soit plus de 230 000 opérations de chargement ou de déchargement.**

Il ressort de ces calculs que le taux de rotation du parc de résidences principales est de l'ordre de 10 % et oscille entre 9,5 % et 10,5 % entre 2001 et 2007.

Estimation du nombre de déménagements à Paris



Source : calculs Apur d'après données CINP, OLAP et Ville de Paris

### Répartition géographique des déménagements résidentiels

La carte suivante présente au niveau des 900 IRIS parisiens le résultat de l'estimation ci-dessus. On constate que les quartiers dans lesquels se produisent le plus de déménagements sont ceux qui accueillent le plus grand nombre de petits logements locatifs privés, dans lesquels le taux de rotation est élevé, comme dans le 11<sup>e</sup> ou dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. À l'inverse, les quartiers d'habitat social (dans les 13<sup>e</sup> ou 19<sup>e</sup> arrondissements, dans la « ceinture des HBM »...), où la rotation est faible, sont moins concernés par ces déménagements.





## Un portrait des ménages mobiles<sup>6</sup>

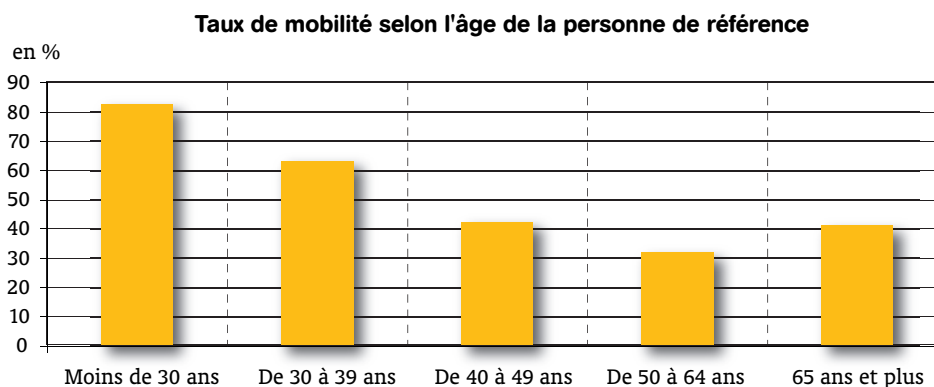
On désigne ici par ménages **mobiles** les **ménages** ayant changé au moins une fois de logement depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1997, que l'on opposera aux **ménages sédentaires**.

On définit le **taux de mobilité** comme le pourcentage de ménages mobiles parmi l'ensemble des ménages d'une même catégorie. Exemple : le taux de mobilité des moins de 30 ans est le rapport du nombre de ménages mobiles dont la personne de référence a moins de 30 ans sur le nombre total de ménages dont la personne de référence a moins de 30 ans.

Les parcours résidentiels sont rythmés par les événements professionnels et familiaux : départ du foyer parental, changement d'employeur, naissance d'un enfant, séparation ou divorce, départ à la retraite sont autant d'événements de la vie qui peuvent entraîner un changement de domicile. À toutes ces raisons viennent s'ajouter des motivations personnelles comme le souhait d'occuper un logement plus grand, d'accéder à la propriété, ou de changer de quartier, qui peuvent justifier à elles seules un déménagement. Le niveau de revenu des ménages et son évolution freine ou au contraire favorise la mobilité. Le plus souvent c'est la conjonction de plusieurs facteurs qui provoque le déménagement.

### Âge et mobilité

Comme en atteste le graphique ci-dessous, à Paris, plus on est jeune, plus on déménage souvent, dès lors que l'on a moins de 65 ans :



Source : ENL, 2002

Les déménagements sont plus fréquents chez les jeunes ménages parisiens. Entre 1998 et 2002, plus de 82 % des ménages dont la personne de référence a moins de 30 ans ont changé au moins une fois de logement, alors que ce taux de mobilité n'était que 63 % chez les ménages dont la personne de référence a de 30 à 40 ans, de 42 % chez les ménages dont la personne de référence a de 40 à 50 ans et de 32 % chez les ceux dont la personne de référence a de 50 à 64 ans. À noter que les plus de 65 ans étaient moins sédentaires, avec un taux de mobilité de 40 %.

88 % des ménages français dont la personne de référence a moins de 30 ans ont déménagé au moins une fois entre 1998 et 2002, ce qui est supérieur au taux de mobilité des ménages parisiens équivalents. En revanche, la mobilité chez les ménages de plus de 30 ans est largement inférieure au niveau national que dans la capitale (56 % entre 30 et 40 ans, 28 % entre 40 et 50 ans, 25 % entre 50 et 64 ans et 23 % après 65 ans). Les motivations familiales, professionnelles ou liées au marché du logement de la capitale sont indissociables pour rendre compte de cet état de fait. On se propose donc ici d'adopter une démarche chronologique, en suivant le cours de la vie d'un ménage, afin d'expliquer ce qui différencie les parisiens des autres français en termes de mobilité.

6. Tous les résultats et graphiques présentés dans ce document sont obtenus à partir de l'Enquête Logement de l'Insee de 2002.



## Un taux de mobilité des jeunes ménages parisiens comparable à la moyenne nationale mais une décohabitation plus tardive

Au cours d'une vie, le premier changement de domicile a lieu lorsque le jeune adulte quitte le foyer parental pour s'installer dans un logement indépendant. À Paris, cette décohabitation se fait généralement plus tard que dans le reste de la France, autour de 23 ans <sup>7</sup>, et ce, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, le coût du logement y est nettement plus élevé qu'en province. Par conséquent, les conditions de confort des logements accessibles aux jeunes indépendants, en comparaison de celles qu'offre l'hébergement chez leurs parents, sont bien moins bonnes, ce qui a tendance à retarder la décohabitation. Par ailleurs, le fait de poursuivre ou non des études supérieures différencie les comportements de décohabitation. La majorité des étudiants sont hébergés par leurs parents, bien qu'ils soient de plus en plus nombreux à habiter de façon indépendante <sup>8</sup>. À Paris, où le nombre de diplômés du supérieur est plus important, les jeunes quittent donc leurs parents plus tard qu'en province. Et pour ceux qui rentrent tôt dans la vie active, le taux de chômage est plus élevé à Paris que dans le reste de la France <sup>9</sup>. L'entrée dans la vie active n'est donc pas toujours synonyme d'autonomie financière. Enfin, les difficultés importantes que rencontrent les demandeurs de logements sociaux parisiens à voir leur demande aboutir rapidement contribuent encore à les maintenir chez leurs parents.

La légère différence (+ 5 %) observée entre les taux de mobilité des parisiens et des autres est la conséquence de cette décohabitation plus tardive. En effet, les parisiens ayant tendance à quitter plus tardivement le foyer familial que les autres français, on trouve, au niveau national, chez les « ménages dont la personne de référence a moins de 30 ans », une population en moyenne plus « avancée » dans son parcours résidentiel. Par conséquent, on a de plus fortes chances de trouver, dans cette population, des ménages ayant déménagé au moins une fois ces quatre dernières années.

## À partir de 30 ans, les ménages parisiens sont moins sédentaires que leurs homologues de province

Au fur et à mesure qu'ils avancent en âge, les ménages parisiens ont tendance à se stabiliser : entre 30 et 40 ans, le taux de mobilité tombe à 63 %, à 42 % entre 40 et 50 ans, et à 32 % entre 50 et 64 ans. Ils demeurent toutefois plus mobiles plus longtemps que la moyenne des ménages français.

Une des premières explications tient aux caractéristiques du parc et du marché parisien du logement. Le parc se caractérise en effet par une part importante de logements de petite taille : 58 % des appartements comptent une ou deux pièces. Cette part excède même 60 % dans les arrondissements centraux (du 1<sup>er</sup> au 5<sup>e</sup>) et dans les 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements. Les 3 et 4 pièces constituent quant à eux 34 % du parc, et les très grands appartements, de 5 pièces et plus, 8 % du parc.

Dès lors qu'un ménage s'agrandit, il est contraint de déménager. Par ailleurs, le coût très élevé des logements (plus de 6 430 €/m<sup>2</sup> au 1<sup>er</sup> trimestre 2008 <sup>10</sup>) le contraint souvent à devoir quitter Paris intra-muros pour trouver un logement adapté à ses besoins. L'accession à la propriété, plus rare et plus tardive, intervient moins comme facteur de stabilité résidentielle : moins de 10 % des ménages qui étaient propriétaires d'un logement à Paris en 1997 ont déménagé entre 1998 et 2002, alors qu'ils étaient 13,5 % au niveau national.

### Mobilité entre 1998 et 2002 selon le statut d'occupation au 1.12.97

	Paris	France
Propriétaires	9,90%	13,50%
Locataires	86,10%	38,60%

Source : ENL 2002

7. Source : APUR, « Les jeunes actifs et leur accès au logement à Paris », novembre 2006.

8. Insee, Division logement, « Les déménagements forment la jeunesse », mai 1999.

9. Source : Insee

10. Source : Chambre Interdépartementale des Notaires de Paris.



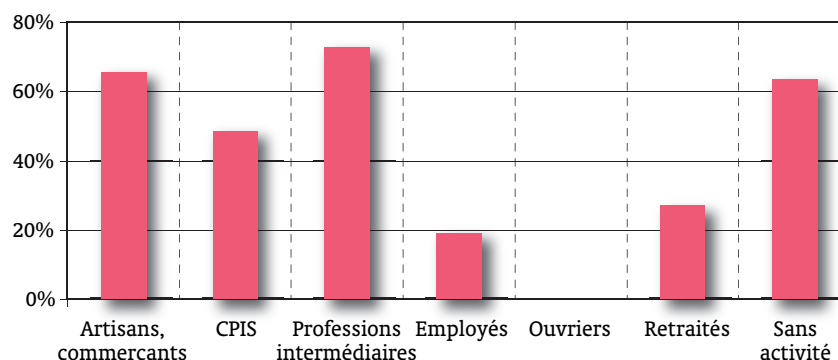
À cela se conjuguent des raisons liées à la physionomie des ménages parisiens, qui diffère de celle des ménages français. Paris se caractérise notamment par une forte proportion de célibataires, qui est le statut matrimonial le plus répandu dans la capitale (49 % <sup>11</sup>). Les mariages y sont plus tardifs, et se finissent plus fréquemment par un divorce qu'en province : en 2004, on y enregistrait 2,7 divorces pour 1 000 habitants contre 2,2 en France <sup>12</sup>. Globalement, la structure familiale parisienne est moins stable qu'en province, ce qui a tendance à accroître la mobilité des ménages parisiens à l'âge où les ménages français se sédentarisent.

### La mobilité résidentielle des ménages actifs parisiens est soutenue par la mobilité professionnelle

Les raisons professionnelles sont un motif fréquent de déménagement, bien que tout changement d'emploi n'implique pas un changement de résidence.

D'une façon générale, la mobilité résidentielle ne touche pas toutes les professions de façon équitable, comme le montre le graphique ci-dessous. Plus la personne de référence occupe un emploi qualifié, plus un ménage a de chances de déménager au cours de sa vie. Ceci ne se vérifie toutefois pas parfaitement à Paris : les employés et les ouvriers sont certes moins mobiles que les cadres et les artisans/commerçants/chefs d'entreprise, mais ce sont les professions intermédiaires qui connaissent le plus fort taux de mobilité.

Taux de mobilité selon la CS de la personne de référence



Source : ENL, 2002

À Paris, qui se caractérise par une concentration importante de professions qualifiées, la mobilité s'explique donc par une mobilité professionnelle importante, bien que la corrélation entre ces deux mobilités ne soit ni simple, ni directe. Les mobilités sont d'ailleurs de natures différentes selon la profession.

Généralement, les plus qualifiés bénéficient d'emplois stabilisés et de mobilités choisies, tandis que les moins qualifiés circulent sur des emplois précaires et des mobilités subies <sup>13</sup>. En effet, interne à une entreprise ou à la fonction publique, la mobilité s'accompagne généralement d'une promotion et d'une mutation géographique. Or, des études montrent que ces promotions bénéficient statistiquement plus fréquemment aux salariés les plus qualifiés. Lorsque cette mobilité est externe, c'est-à-dire lorsqu'elle implique un changement d'employeur, elle est généralement subie et concerne plutôt les salariés jeunes et peu qualifiés : perte d'un emploi suite à un licenciement, fin de CDD ou de mission d'intérim, proposition de mutation suite à la délocalisation d'une entreprise.

### Après 65 ans...

Après 65 ans, la mobilité des parisiens connaît un léger regain : 41 % des ménages de cette catégorie ont déménagé au moins une fois entre 1998 et 2002. Paris et l'Ile-de-France se distinguent ainsi du reste de la France, par le fait que la mobilité des plus de 65 ans est plus importante que celle des 50 à 64 ans.

11. Source : Insee, Enquêtes Annuelles de Recensement 2004 et 2005.

12. Apur, « Analyse des données sur les familles parisiennes », juin 2007.

13. Source : VIGNAL Cécile, « Concilier mobilité résidentielle et mobilité professionnelle : cadrage statistique et pistes de réflexion », Horizons stratégiques, n° 2, Centre d'analyse stratégique, octobre 2006.



D'après l'Insee <sup>14</sup>, à cet âge, le principal événement qui vient perturber la stabilité résidentielle est le départ à la retraite. Les conduites résidentielles des nouveaux retraités sont liées à toute une série de caractéristiques de leurs ménages, notamment le statut matrimonial, ou la région de naissance : les retraités nés et élevés en province partent nettement plus (34 %) que ceux qui ont grandi dans l'agglomération parisienne (19 %). Quand les deux conjoints d'un couple ne sont pas parisiens, le taux de départ atteint même 50 % <sup>15</sup> ! Les meilleures conditions de logement qu'offre la province sont également une incitation au départ à la fin de la vie active. Notamment pour les propriétaires, la revente d'un logement parisien permet aux retraités d'acheter en province un logement nettement plus spacieux et confortable. Toutefois, le taux de départ des propriétaires n'est pas nettement supérieur à celui des locataires (24 % contre 23 %) : les locataires trouvent également en province, pour un loyer équivalent, des logements plus vastes et confortables.

## Synthèse

En termes de mobilité, les ménages parisiens ont un comportement qui apparaît très conditionné par le marché du logement, particulièrement tendu dans la capitale. Les prix élevés des appartements contribuent à maintenir les jeunes plus longtemps chez leurs parents, avant leur entrée dans la vie active, et participent à leur plus grande mobilité après 30 ans, en retardant l'âge de la primo-acquisition, lorsque celle-ci se produit effectivement. Par ailleurs, à la fin de la vie active, à dépense logement équivalente, la province attire les nouveaux retraités en quête d'un logement plus spacieux et plus confortable.

En outre, la population active parisienne, fortement composée de cadres et de professions intellectuelles supérieures, a par nature un mode de vie plus nomade que le reste de la population française.

Enfin, il ne faut pas négliger les caractéristiques de la cellule familiale parisienne qui expliquent pour partie les différences d'habitudes de mobilité entre la capitale et la province. Notamment, le statut matrimonial dominant à Paris est le célibat, ce qui contribue à expliquer la plus grande mobilité des parisiens entre 30 et 64 ans.

### État matrimonial de la population de 15 ans ou plus

	Célibataires	Marié	Veuf	Divorcé	Total
Paris	0,48	0,38	0,06	0,08	1
Ile-de-France	0,39	0,48	0,06	0,07	1
France	0,35	0,51	0,08	0,06	1

Source : Insee – RGP 1999

## Les déménagements d'entreprises

Entre 2002 et 2006, selon les données de la l'Insee (fichier SIRENE), 7 200 entreprises sont entrées ou sorties de Paris chaque année et 10 700 ont déménagé à l'intérieur de la capitale, soit **environ 20 000 déménagements d'entreprises par an**.

Les déménagements depuis ou vers Paris occasionnent généralement une opération de chargement ou de déchargement. Les transferts à l'intérieur de la capitale génèrent au moins deux opérations, chargement puis déchargement. **Ainsi, on peut estimer qu'en moyenne chaque année, environ 30 000 opérations de chargement ou de déchargement <sup>16</sup> ont lieu lors de déménagements d'entreprises à Paris.**

14. Insee, Division logement, « Les déménagements forment la jeunesse », mai 1999.

15. CRIBIER Françoise, « La migration de retraite des parisiens vers la province et ses transformations récentes », CNRS, 1990.

16. Ce chiffre correspond au nombre moyen de déménagements depuis ou vers Paris (7 200) auquel s'ajoute le nombre moyen de transferts intra-Paris (10 700), multiplié par deux. Soit au total 28 600 opérations de chargement ou déchargement, arrondies à 30 000 car ces déménagements peuvent parfois comporter plusieurs lieux de chargement ou déchargement dans Paris.



### Transferts d'entreprises vers, depuis et à Paris entre 2002 et 2006

	Entrées depuis		Sorties vers		Total entrées et sorties	Transferts Paris/Paris	Parc des entreprises parisiennes
	IDF	Province	IDF	Province			
2002	2298	660	2548	1002	6508	9600	280811
2003	2361	781	2583	980	6705	9616	285426
2004	2417	725	2817	1060	7019	10567	290290
2005	2393	730	3209	1278	7610	11239	291447
2006	2594	933	3000	1476	8003	12491	295420
Moyenne annuelle 2002- 2006	2413	766	2831	1159	7169	10703	288679

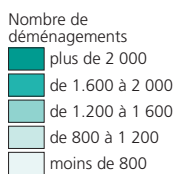
Source : Insee, SIRENE 2007

On note que le nombre de transferts d'entreprises est en progression constante depuis 2002. Les déménagements d'entreprises de Paris vers Paris représentent 61 % de ces transferts. 22 % sont des départs vers la province et le reste de l'Ile-de-France et 17 % des arrivées à Paris.

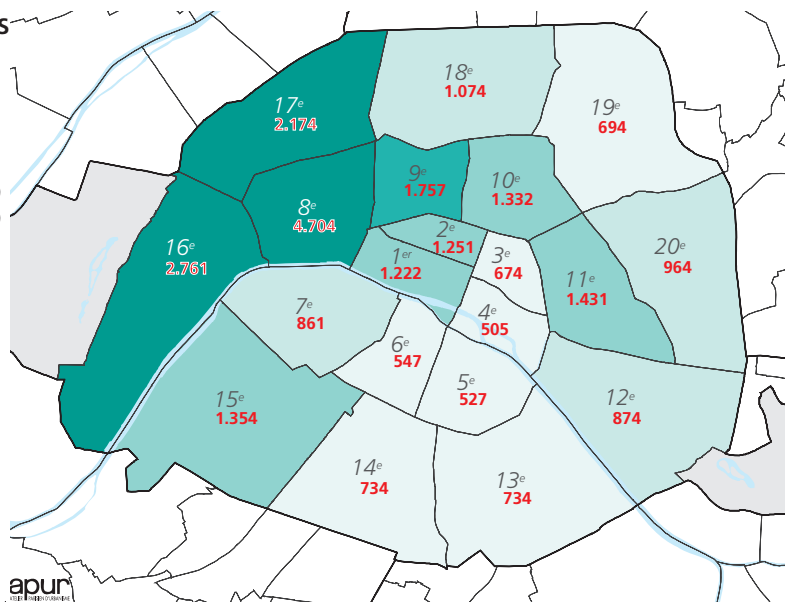
Les secteurs dans lesquels les entreprises sont les plus mobiles sont : le conseil et l'assistance, les activités immobilières, les activités récréatives et culturelles, et les services opérationnels. De l'autre côté du spectre, on trouve les commerces de détail, très peu mobiles.

La carte des déménagements d'entreprises par arrondissement met en évidence la forte présence des entreprises dans les arrondissements du centre et de l'Ouest parisien correspondant au Quartier central des affaires (QCA) : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et surtout 8<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>. Le Nord, le Sud et l'Est de la capitale, moins bien dotés en établissements, sont moins concernés par ce type de déménagements.

#### DÉMÉNAGEMENTS D'ENTREPRISES (arrivées et départs) 2006



Source: DDEF - 2006



#### Estimation globale du nombre de déménagements à Paris

L'analyse des taux de rotation et des transactions dans les différents parcs de logements parisiens conduisent à l'estimation d'environ 115 000 déménagements résidentiels par an à Paris.

À ces 115 000 déménagements s'ajoutent annuellement 20 000 déménagements d'entreprises, soit un total d'environ **135 000 déménagements** par an dans la capitale.

Selon les estimations présentées dans les paragraphes précédents, ces déménagements occasionnent près de **260 000 opérations de chargement et de déchargement** (230 000 pour les logements et 30 000 pour les entreprises) chaque année à Paris.





## L'organisation pratique des déménagements à Paris

### Les trois grands types de déménagements

Les particuliers qui souhaitent déménager peuvent utiliser les services d'un professionnel ou transporter eux-mêmes leurs meubles. Il existe également une troisième option, qui serait en plein essor : le recours à des déménageurs non professionnels.

#### Les déménagements effectués par des déménageurs professionnels

L'intervention des professionnels s'effectue toujours après visite sur place d'un représentant de l'entreprise et proposition d'un devis. Après accord sur le montant, l'intervention est planifiée en fonction des disponibilités respectives du particulier et de l'entreprise de déménagement.

Selon les professionnels rencontrés, le coût moyen d'un déménagement à Paris est de l'ordre de 1 600 à 1 800 euros pour un trois pièces « classique » d'environ 60 m<sup>2</sup>, soit un prix d'environ 30 euros le m<sup>2</sup>. Le tarif ne descend jamais en dessous de 700 euros pour le plus petit déménagement, qui correspond à celui d'un studio avec deux hommes et un véhicule. Les prix sont néanmoins extrêmement variables. Ils dépendent de la quantité de meubles et d'objets à transporter mais aussi des conditions locales d'exécution (présence d'un ascenseur par exemple) et de la politique commerciale de l'entreprise.

#### Les déménagements effectués par les particuliers eux-mêmes

**Au niveau national, les entreprises de déménagement estiment à 70 % la part des particuliers, qui choisissent de déménager eux-mêmes, par leurs propres moyens**<sup>17</sup>. C'est notamment le cas de la plupart des étudiants et des jeunes travailleurs, population mobile par excellence, dont les revenus ne permettent souvent pas de faire appel à un déménageur professionnel. Ainsi, on peut supposer qu'à Paris, qui compte une proportion plus élevée de jeunes ménages et de petits logements que le reste de la France, la part des déménagements effectués par les particuliers eux-mêmes est supérieure, approchant sans doute les 80 %.

Selon un sondage réalisé par HEC conseil junior pour le compte de la Chambre Syndicale du Déménagement, les facteurs explicatifs sont variés : 75 % des particuliers interrogés évoquent les coûts importants des prestations des professionnels ; 56 % le justifient par des volumes suffisamment faibles pour pouvoir faire appel au « système D », dont 40 % des répondants apprécient la plus grande flexibilité.

Les tarifs moyens proposés par les loueurs de véhicules utilitaires approchent en effet les 150 euros par jour (le week-end), pour une camionnette de 16 à 20 m<sup>3</sup> adaptée au déménagement d'un appartement d'environ 40 m<sup>2</sup>, ce qui revient à un coût d'environ 4 euros par m<sup>2</sup>. Au prix d'efforts supplémentaires (et souvent de l'intervention des amis ou de la famille), cette solution reste donc nettement moins chère que l'appel à un professionnel

Près de 7 800 000 locations de véhicules de courte durée ont été effectuées en France en 2006<sup>18</sup>, chiffre en progression de 11 % par rapport à 2005 après une baisse en 2003 et 2004<sup>19</sup>. Plus de la moitié des véhicules loués le sont pour un motif personnel. Au niveau national, 27 % des locataires de véhicules résident en région parisienne. Les véhicules utilitaires représentent 25 % de ces locations. La part des déménagements dans la location de véhicules utilitaires n'est pas connue mais on peut supposer qu'elle n'est pas négligeable, en particulier dans les grandes métropoles comme Paris où une proportion plus faible de ménages possèdent leurs propres véhicules : selon l'Insee, le taux de motorisation des ménages parisiens s'établirait à 43 % en janvier 2005 (contre 80 % pour la France).

#### Les déménagements effectués par des « non professionnels »

D'après les entreprises de déménagement rencontrées, le recours à la main-d'œuvre non professionnelle est de plus en plus fréquent, bien que le volume d'activité de ce secteur soit par nature

17. Source : L'officiel des transporteurs, « le particulier reste à emballer », n° 2357, mai 2006.

18. ÉTUDE TNS SOFRES/C.N.P.A. Branche loueurs, septembre 2006

19. En 2005, les loueurs courte durée en France représentent 1 042 entreprises, plus de 4 170 stations de location réparties dans 550 villes, plus de 207 000 véhicules, et environ 12 200 personnes employées. La profession se caractérise par la coexistence d'entreprises internationales et de PME travaillant à l'échelon local.



difficile à évaluer. Les déménageurs professionnels interrogés pour cette étude en font l'amer constat : « quand vous voyez des déménageurs qui travaillent le soir ou le dimanche, vous pouvez être sûrs que c'est du travail au noir » déplore l'un d'entre eux <sup>20</sup>.

La motivation principale des particuliers ayant recours à cette main-d'œuvre illégale est le prix : jusqu'à 60 % inférieur aux tarifs de marché <sup>21</sup>.

### Les interventions des professionnels à Paris

Les données présentées dans cette partie s'appuient sur des entretiens menés avec des déménageurs professionnels ainsi que sur une enquête réalisée en novembre 2007, en collaboration avec la société Les Transports des Buttes, auprès de cinq entreprises de déménagement parisiennes <sup>22</sup>. Les données recueillies portent sur 70 déménagements résidentiels dont au moins le chargement (et parfois le déchargement) s'est déroulé à Paris.

### Le contexte général de la profession

Selon le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables <sup>23</sup>, en 2004, on recensait en France 1 255 entreprises de déménagement, dont 60 % comptaient moins de 5 salariés. L'effectif total de la profession était estimé, en équivalent temps plein, à 14 200 salariés. La région Ile-de-France ne compterait pas moins de 150 entreprises de déménagement.

Entre 2001 et 2004, les effectifs de la profession ont diminué de 15 %, alors que l'activité est en hausse : le chiffre d'affaires consolidé de la profession a progressé de 25 % depuis le début des années 2000. On peut y voir un signe du développement de la location de véhicules utilitaires et la concurrence des non professionnels.

### Caractéristiques des chantiers de déménagement à Paris

#### Le déménagement « type »

Les ordres de grandeur suivants sont intéressants à retenir pour se faire une idée de ce que représente un déménagement : un appartement de trois pièces contient environ 25 à 30 m<sup>3</sup> d'objets et de meubles à déménager, soit la contenance d'un camion de 7,5 tonnes, ayant une surface au sol de l'ordre de 18 m<sup>2</sup> (il s'agit du critère retenu dans la législation). Un tel déménagement coûte au particulier entre 1 600 et 1 800 euros.

#### Des chantiers qui mobilisent des équipes de 3 à 4 personnes en moyenne

Le nombre d'employés qui travaillent sur un chantier de déménagement est variable, selon le type de déménagement. Dans la plupart des cas, lorsqu'un particulier change de logement, l'opération mobilise trois à quatre personnes et un camion.

Pour les déménagements d'entreprises, les équipes peuvent être beaucoup plus importantes (jusqu'à 20 à 30 personnes) avec plusieurs véhicules, pendant plusieurs jours voire plusieurs semaines.

#### Des opérations de chargement et déchargement qui dépassent rarement une demi-journée

D'après les entreprises consultées, la durée moyenne d'une opération de chargement ou de déchargement à Paris est de 4 heures. Près d'un quart de ces opérations se déroulent en moins de 3 heures (studios, petits appartements, déménagements légers). La majorité (58 %) s'effectue en une durée de 3 à 5 heures : soit en général, une journée complète pour un déménagement, le schéma le plus courant étant celui d'un chargement le matin et d'un déchargement le même jour l'après midi. À peine 15 % des opérations (grands appartements, déménagements lourds) occupent une journée complète de travail pour les déménageurs, soit au moins deux jours d'intervention pour le déménagement.

20. Entretien Apur, octobre 2007.

21. Source : L'officiel des transporteurs, « travail au noir : un combat perdu d'avance ? », n° 2251, février 2004.

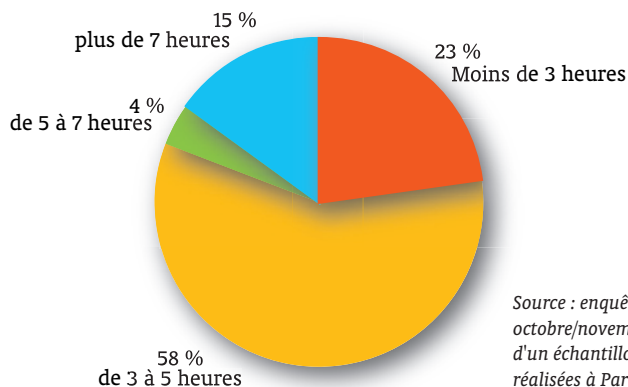
22. Les sociétés Dessandier, Gibergues, Corvisier, Les transports du Marais et Les transports des Buttes.

23. Source : DAEI/SES, Enquête annuelle d'entreprise.





### Durée des opérations de chargement et déchargement



Source : enquête Apur/déménageurs – octobre/novembre 2007, à partir d'un échantillon de 75 opérations réalisées à Paris

### Le matériel utilisé par les professionnels : un matériel adapté aux contraintes parisiennes

#### • Véhicule

Selon les données de notre enquête, dans 45 % des déménagements, le véhicule utilisé est un véhicule léger inférieur à 3,5 tonnes, alors que dans 42 % des cas, les déménageurs emploient un camion poids lourds supérieur à 3,5 tonnes<sup>24</sup>. La surreprésentation des petits logements à Paris justifie cet **usage important des véhicules légers**, qui sont en outre mieux adaptés aux conditions locales de circulation et de stationnement. Dans 13 % des déménagements, les deux types de véhicules sont utilisés de manière complémentaire.

#### • Monte-meubles

Le monte-meubles est une machine permettant d'élever mécaniquement (jusqu'à environ 35 m, soit 12 étages) et par l'extérieur des bâtiments les objets et meubles à déménager. Il répond notamment aux difficultés d'accès que peuvent présenter des meubles imposants. Son usage est désormais très répandu chez les professionnels. Il peut être installé sur rue ou dans la cour des immeubles mais ne peut être utilisé que sous deux conditions :

- disposer d'un espace dégagé et suffisamment grand pour installer au sol l'appareil. Cet espace est généralement signalé par des cônes ;
- l'implanter exactement en face de la fenêtre du logement à déménager, perpendiculairement à la façade.

D'après les déménageurs rencontrés, près de la moitié des opérations de chargement ou de déchargement sont faites avec l'aide d'un monte-meubles. Selon les données de l'enquête Apur, le monte-meubles a été utilisé dans 34 % des 75 opérations analysées. On peut ainsi estimer qu'**entre un tiers et la moitié des déménagements parisiens se font à l'aide d'un monte-meubles**.

L'augmentation de l'usage du monte-meubles s'explique principalement par le fait que de plus en plus, les immeubles parisiens s'équipent en ascenseur dont beaucoup sont de petite taille. Par ailleurs, lorsqu'ils sont érigés au centre de cages d'escalier étroites, cela a pour effet de diminuer la largeur des escaliers et de rendre impossible le déplacement de meubles volumineux.



Deux exemples d'utilisation de monte-meubles lors de déménagements à Paris

24. Le poids lourd se distingue du véhicule léger sur le plan technique (charge à l'essieu nettement plus importante, dimensions...) mais aussi sur le plan administratif. Sa conduite nécessite un permis spécifique (permis C ou E (C)) et une formation adaptée.



### Des délais courts entre la confirmation et le déménagement

Les déménagements sont généralement confirmés assez tardivement par les particuliers, souvent quelques jours seulement avant la date fixée pour l'intervention. D'après les résultats de notre enquête, il s'écoule en moyenne 11 jours entre la signature du devis et le jour du déménagement. Mais seulement **la moitié des déménagements sont confirmés plus de 7 jours avant l'intervention, et un tiers plus de 10 jours avant.**

Ces délais ne s'appliquent pas aux déménagements des entreprises qui, à la différence des déménagements résidentiels, sont généralement prévus plusieurs semaines voire plusieurs mois à l'avance.

### Les difficultés posées par les déménagements à Paris : le problème du stationnement

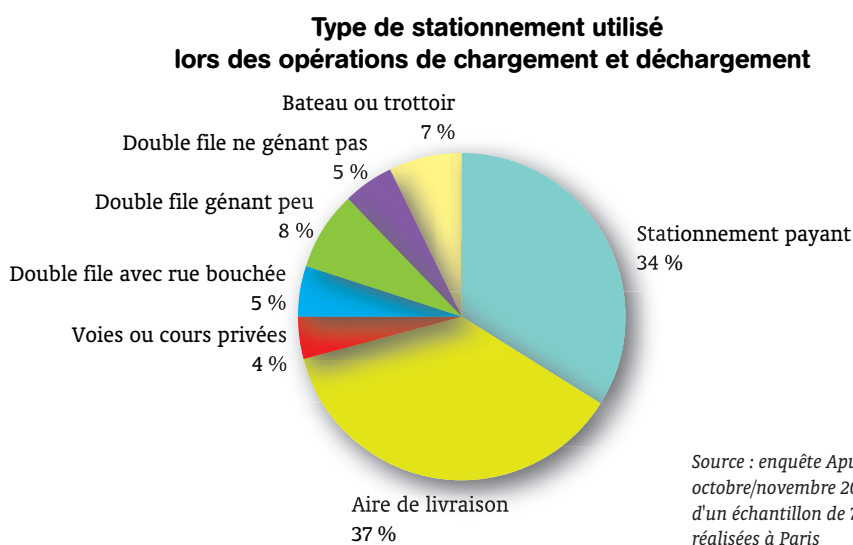
Les déménageurs parisiens se heurtent à des contraintes qui rendent parfois difficile l'exercice de leur travail. En tête des problèmes rencontrés, arrivent les conditions de stationnement. Les professionnels évoquent également les difficultés de circulation. Le trafic dense et les embouteillages augmentent les durées (et donc les coûts) entre les opérations de chargement et de déchargement. Ces difficultés, bien qu'elles ne soient pas spécifiques à Paris, se posent de manière aigüe dans la capitale.

### Type de stationnement utilisé par les déménageurs

Dans  $\frac{3}{4}$  des opérations analysées, les déménageurs réussissent à stationner sur une place de stationnement payante (34 %) ou sur une aire de livraison (37 %). Pour y parvenir, différents moyens sont utilisés. Souvent, les déménageurs demandent à leurs clients de stationner leur voiture en bas de chez eux afin de réserver une place. Parfois, c'est le gardien de l'immeuble qui apporte son aide en laissant les poubelles du matin devant l'entrée du bâtiment ou directement sur des places libres. Pour réserver un emplacement, les sociétés venant de province arrivent la veille et souvent les sociétés parisiennes utilisent des voitures ventouses. Les techniques de « réservation » des places ne manquent pas mais cela ne garantit pas le succès.

Dans  $\frac{1}{4}$  des cas, les déménageurs sont contraints de se garer de manière illicite, principalement en double-file (23 % des opérations) et parfois sur les trottoirs ou « bateaux » (7 %). Lorsque les déménageurs bloquent une rue, ils essaient dans la mesure du possible de le signaler par la pose de cônes en entrée de rue afin d'éviter les désagréments. Toutefois, ce type d'arrêt en pleine voie ne permet pas la pose d'un monte-meubles, qui bloquerait le passage en cas d'urgence.

Ces stationnements illicites sont la conséquence des difficultés auxquelles sont quotidiennement confrontés les déménageurs pour stationner dans Paris.





## Difficultés rencontrées par les déménageurs pour stationner

### • Les difficultés quotidiennes

Les informations concernant les problèmes de stationnement survenus lors du déménagement ont été obtenues pour 50 opérations de chargement ou déchargement. Pour 21 d'entre elles, des difficultés de stationnement ont été relevées par les déménageurs, soit **environ 40 % des opérations**.

Problèmes relevés par les déménageurs lors de chargements ou déchargements	Fréquence
Stationnement payant présent en pied d'immeuble mais non disponible	16 % des opérations
Aire de livraison présente en pied d'immeuble mais non disponible	12 % des opérations
Stationnement payant et aire de livraison en pied d'immeuble non disponibles	8 % des opérations
Obligation de se garer à plus de 20 mètres du lieu du déménagement	8 % des opérations
Obligation de se garer à plus de 50 mètres du lieu du déménagement	10 % des opérations
Obligation de traverser une voie de circulation pour rejoindre le lieu du déménagement	4 % des opérations

Les difficultés les plus fréquemment mentionnées ( $\frac{1}{3}$  des opérations) sont liées à l'**indisponibilité des places de stationnement au bas des immeubles** (places payantes ou aires de livraison). La « réservation » des places de stationnement est difficile (cf. paragraphe précédent) et lorsqu'elles sont libres, ces places sont parfois trop petites pour accueillir les véhicules de déménagement. À titre d'exemple, un camion « standard » de 7,5 tonnes mesure environ 7 mètres de long ce qui nécessite deux places de stationnement contiguës (une place de stationnement mesurant 5 mètres).

En ce qui concerne les **aires de livraison**, les déménageurs notent que celles-ci sont **souvent occupées par des voitures de particuliers**, hors livraison. Rappelons que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, un nouveau règlement sur le transport et la livraison de marchandises est entré en vigueur à Paris. La règle des arrêts sur les aires de livraison est précisée, notamment en y **limitant la durée d'utilisation à 30 minutes**, contrôlée à l'aide d'un disque livraison Marchandises désormais obligatoire. Cette durée de 30 minutes, qui assure une meilleure rotation, n'est pas adaptée aux déménagements dont la durée dépasse toujours plusieurs heures.

L'impossibilité de stationner au droit des immeubles oblige souvent les déménageurs :

- soit à se garer en double-file ou sur les trottoirs : en double-file, outre la gêne occasionnée pour la circulation, la difficulté pour les déménageurs est souvent de devoir porter les meubles au-dessus des voitures en stationnement. Ce type d'opération est pénible et risqué pour les voitures en stationnement. Une alternative, également interdite, est de se garer sur les trottoirs ou sur les bateaux devant les entrées d'immeubles. Mais cela est souvent rendu impossible par la présence de potelets.
- soit à s'éloigner du lieu du déménagement. Cette solution, la plus pénible pour les professionnels, n'est pas rare puisque **dans près d'une opération sur cinq, leur véhicule a dû être garé à plus de 20 mètres**, voire à plus de 50 mètres de l'immeuble.

### • Les difficultés particulières

Trois types de difficultés de stationnement particulières, spécifiques à certains quartiers ou certaines rues, sont mentionnés par les déménageurs :

- Les interventions à **proximité des ambassades, des ministères** ou de toute autre institution ou bâtiment protégé qui nécessitent des autorisations spéciales. Les délais d'obtention de ces autorisations étant souvent plus longs que les délais entre la confirmation par le client et la date du déménagement, les professionnels s'en dispensent, ce qui rend complexe ces opérations : obligation de changer d'emplacement régulièrement voire de se garer beaucoup plus loin.
- Les interventions dans les **quartiers piétonniers** comme le secteur des Halles – Montorgueil ou les rues-marchés soulèvent des difficultés d'accès, en particulier en présence de barrières ou de bornes escamotables, et de stationnement lorsque les marchés ont lieu quotidiennement.



- Enfin, le stationnement le long de **couloirs de bus** peut poser aux déménageurs de sérieux problèmes, en particulier lorsque le couloir est protégé. Des problèmes de sécurité lorsque les hommes ont besoin de traverser la rue (4 % des opérations analysées). Les entreprises ne peuvent assurer la sécurité des employés dans ces conditions. Le cas de couloirs de bus à contresens ressort parmi les plus problématiques.

### Des conséquences négatives pour les déménageurs et pour les parisiens

Les difficiles conditions de stationnement pour les déménagements dans Paris génèrent des impacts négatifs, pour les déménageurs d'une part, particuliers et surtout professionnels, et pour les riverains et l'ensemble des parisiens d'autre part.

Pour les déménageurs, les problèmes rencontrés pour stationner ont d'abord des **conséquences sociales** : pénibilité du travail, incertitude, stress lié aux risques de verbalisation ou aux (rares) altercations avec des riverains ou des automobilistes mécontents... À Paris, « *on n'est jamais sûrs de pouvoir décharger* » se plaint un chef d'entreprise de déménagement. Au-delà des impacts sociaux, la Chambre syndicale du déménagement déplore des conséquences pour la santé des déménageurs (douleurs, fatigue...), en particulier lorsque les véhicules doivent se garer à distance, voire pour leur sécurité (obligation de traverser les voies).

Les conséquences sont aussi **environnementales**. Une enquête réalisée par la Chambre syndicale du déménagement a montré que les déménageurs tournent entre 15 minutes et 2 h 30 avant de trouver une place, ce qui, multiplié par le nombre de déménagements dans Paris, représente une source de pollution.

### Exemples de stationnements illicites de camions de déménagement à Paris



1 et 2 – Des camions de déménagement stationnés en double file sur des voies larges, ne perturbant pas la circulation.

3 – Un camion de déménagement bouchant une rue étroite à sens unique.

4 – Un camion de déménagement garé sur un arrêt de bus, à quelques mètres de l'arrêt.

5 – Un camion de déménagement stationné sur le trottoir, le long d'un couloir de bus à contresens.





Les conséquences sont également **financières** puisqu'un déménagement retardé ou dont la durée est rallongée par des problèmes de stationnement provoque un surcoût pour l'entreprise, qui est généralement répercuté sur les clients. On nous raconte ainsi l'exemple d'un déménageur nantais venu décharger à Paris dans le secteur piétonnier de Montorgueil. Malgré l'autorisation obtenue auprès de la mairie, l'accès au quartier lui a été refusé car le véhicule était trop gros. Il a donc fallu déposer les meubles dans un garde-meuble et décharger le déchargement avec plusieurs petits véhicules. L'opération a duré plusieurs jours et coûté près de 5 000 euros supplémentaires au client.

Pour les riverains, les piétons, les automobilistes, les troubles consécutifs aux difficultés de stationnement lors de déménagements peuvent être les suivants :

- troubles pour la circulation lorsque les véhicules sont garés en double file ou bouchent les rues,
- occupation des sorties de garages,
- occupation anarchique des trottoirs qui perturbe la circulation des piétons,
- nuisances sonores liées aux coups de klaxons.

Etc.

## Le régime actuel d'autorisations de stationnement

### Fonctionnement du régime actuel d'autorisation de stationnement à Paris

Depuis plusieurs décennies, et ce malgré le transfert des pouvoirs de police au Maire de Paris sur une partie du territoire municipal, les services de la Préfecture de Police de Paris gèrent les demandes d'autorisation de stationnement faites par les entreprises ou les particuliers. Pour obtenir une autorisation, ces derniers en font la demande au commissariat d'arrondissement (ou éventuellement la RATP si l'on souhaite stationner dans un couloir de bus). L'autorisation est délivrée en quelques jours.

Les autorisations, qui sont accordées « sous réserve du respect du code de la route », **n'ont pas d'effets réglementaires et correspondent à des tolérances administratives**. Elles donnent le droit de stationner le temps d'effectuer le déménagement et permettent, le cas échéant, aux déménageurs de prouver leur bonne foi et de stationner en double-file sans se faire verbaliser. Du point de vue de la Préfecture de Police, l'utilité des autorisations est d'informer les équipes de police qui patrouillent qu'un déménagement est en cours. Cela permet également aux services de police, lorsque c'est nécessaire, de communiquer aux déménageurs les prescriptions en matière de sécurité.

### Un système largement utilisé par les professionnels

Selon la Préfecture de Police de Paris, on compte environ **40 000 demandes d'autorisation de stationnement pour déménagement par an**. Rapportées à l'estimation du nombre d'opérations de chargement et déchargement annuel dans la capitale (260 000), ces autorisations concerneraient environ 15 % des déménagements. Ces demandes sont à 85 % le fait de professionnels, les particuliers ne représentant que 15 % des autorisations accordées.

Selon l'enquête menée par l'Apur sur 70 déménagements parisiens réalisés par des professionnels, 83 % des opérations de chargement ou déchargement avaient donné lieu à une demande d'autorisation de stationnement. Le système actuel est donc largement utilisé par les professionnels. Pourtant, la majorité d'entre eux dénonce les limites de ce régime d'autorisation.

### Les limites du régime actuel

La principale limite au système actuel est que la délivrance des autorisations de stationnement pour déménagement **ne s'accompagne d'aucune mesure concrète sur le terrain**. Par conséquent, la demande d'autorisation est principalement motivée par le souci d'éviter la sanction (PV). Plus précisément, l'analyse du dispositif en vigueur suscite chez les professionnels plusieurs remarques :

- Les autorisations délivrées ne donnent pas lieu à la prise d'arrêtés.
- En dehors des déménagements importants (entreprises par exemple), les autorisations délivrées par les commissariats s'accompagnent rarement d'une visite préalable sur les lieux



- Il n'y a pas de suivi de l'autorisation, ni de réservation de place de stationnement.
- Les autorisations de stationner sont délivrées « sous réserve de ne pas gêner la circulation », ce qui peut donner lieu à des interprétations variées de la part des services de police.
- L'impossibilité de réserver un emplacement de stationnement au droit de l'immeuble dans lequel le déménagement a lieu compromet souvent l'utilisation d'un monte-meubles.
- Les **délais de traitement** des demandes sont encore trop longs. Les déménageurs n'ont souvent pas le temps de faire une demande d'autorisation de stationner entre le moment où ils sont sollicités par un client et le jour du déménagement.
- Enfin, le système actuel pâtit de son **manque de lisibilité**, surtout pour les particuliers qui sont peu nombreux à connaître son existence.

### Autres règles

Les déménagements parisiens sont soumis à des règles spécifiques, et notamment celles concernant la circulation des véhicules et l'utilisation de monte-meubles.

#### Règles applicables aux véhicules de déménagement en fonction de leur surface, du type de voie et des heures

Surface au sol du véhicule	Voies de bus ordinaires	Voies bus avec séparateurs	Voies où le stationnement est gênant	Autres voies
43 m <sup>2</sup> et plus	Circulation interdite sauf autorisation spéciale			
Entre 29 et 43 m <sup>2</sup>	Arrêt et stationnement interdits de 7h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h30	Circulation, arrêt et stationnement interdits entre 7h00 et 22h00		Pas de restrictions autres que le respect du code de la route
Moins de 29 m <sup>2</sup> véhicule non propre		Circulation, arrêt et stationnement interdits entre 17h00 et 22h00		
Moins de 29 m <sup>2</sup> véhicule propre		Pas de restrictions autres que le respect du code de la route		

### La réglementation concernant les monte-meubles

L'utilisation d'un monte-meubles est réglementée, et soumise à un contrôle technique, à la formation du personnel et à un balisage spécifique (réglementation sur les appareils de levage) établissant un périmètre de sécurité. Par ailleurs, lors de leur utilisation, le cheminement des piétons doit en théorie être dévié afin qu'ils ne passent pas en dessous de la grue, ce qui en pratique est rarement le cas.

### Conclusion : des conditions de stationnement et d'autorisation inadaptées aux déménagements parisiens

Déménager à Paris semble être devenu une gageure pour qui entend observer la règle de droit. Les conditions de stationnement des véhicules de déménagement, généralement encombrants, sont très difficiles et obligent souvent les professionnels ou les particuliers à contourner les règles du code de la route. Les solutions trouvées sont rarement satisfaisantes, avec des conséquences sociales et environnementales qui nuisent à la fois aux déménageurs, aux habitants, aux piétons et aux automobilistes.

Aujourd'hui, la majorité des acteurs concernés (Préfecture de Police, Ville de Paris, Chambre syndicale du déménagement, déménageurs professionnels, particuliers...) reconnaissent le manque d'encadrement réglementaire des déménagements parisiens. Le « système D » est la règle. Tout se fait au cas par cas. Par son absence de suivi sur le terrain et de dispositif concret de réservation de places de stationnements, le système actuel d'autorisation de stationnement est insuffisant et ne répond pas aux attentes des déménageurs et, plus largement, des parisiens.



## Exemples de systèmes de gestion des déménagements

Plusieurs villes françaises ou étrangères ont depuis des années proposé à leurs habitants un système de réservation de places de stationnement afin de faciliter leurs déménagements. À ce titre, Lyon apparaît comme un exemple mais les expériences de certaines communes de la banlieue parisienne, de villes moyennes de province ou de métropoles régionales ayant mis en place un tel dispositif méritent d'être signalées.

### L'exemple lyonnais

À Lyon, depuis la fin 2003, la Ville propose aux particuliers ou aux professionnels qui déménagent, de réserver un emplacement pour stationner un véhicule à proximité du lieu de chargement, et d'y interdire le stationnement aux autres usagers.

Le dispositif, créé en partie pour mettre fin aux contestations qui pouvaient avoir lieu quand un véhicule gênant pour un déménagement était mis en fourrière, est géré par le service d'Occupation Temporaire de l'Espace Public (OTEP) de la Ville de Lyon. Celui-ci traite **environ 12 000 demandes de réservation de stationnement annuellement**. Le système lyonnais est fréquemment cité en **exemple par les déménageurs professionnels** parisiens qui voient en lui un modèle de réussite et un dispositif à appliquer à la capitale.

En octobre 2007, une visite à Lyon, organisée par l'Apur, a permis à une délégation, composée de personnels de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, de la Préfecture de Police et de l'Apur, de rencontrer les différentes personnes en charge de la mise en œuvre du dispositif.

### Description du service rendu à l'utilisateur

À Lyon, moyennant la somme de 50 euros, un particulier ou un professionnel qui déménage, peut demander, s'il le souhaite, que soit pris un arrêté temporaire lui réservant un emplacement de stationnement de 20 mètres de long, soit un emplacement permettant de garer quatre voitures, pour une durée allant d'une demi-journée à 3 jours, au droit de son lieu de chargement. À noter que 90 % des arrêtés sont pris pour une seule journée.

La plupart du temps, il est possible de réserver des places de stationnement, payantes ou non. Dans ce cas, la Ville de Lyon se charge de faire poser des panneaux matérialisant l'emplacement réservé à une date donnée et sur lesquels est apposé l'arrêté signalant aux autres automobilistes l'interdiction d'y stationner. Chaque panneau s'appuie sur un socle en béton et pèse environ 350 kg, ce qui assure une bonne stabilité et évite que les panneaux soient déplacés.

S'il s'avère impossible de poser des panneaux (absence de places de stationnement), les règles de circulation peuvent être modifiées localement. La signalisation temporaire définissant les nouvelles règles est prêtée par la mairie au particulier, qui a alors la charge de la mettre en place à l'aide d'une fiche explicative. Il existe neuf fiches différentes couvrant l'ensemble des cas de modification de la circulation : comment barrer une rue, comment faire si le lieu de stationnement est situé dans un couloir de bus...



Les panneaux d'interdiction de stationner



## La gestion du service

Le service de l'OTEP, qui travaille en collaboration avec la Police Municipale, s'occupe de l'ensemble de la réglementation temporaire de l'espace public pour la ville de Lyon. 24 000 arrêtés temporaires sont pris chaque année, dont la moitié environ concerne des déménagements.

Trois personnes sont affectées à temps plein au traitement des demandes concernant les déménagements : un agent administratif saisit les arrêtés et gère les envois, un régisseur instruit les demandes, principalement à partir de photos aériennes et d'une base de photos des immeubles de la ville de Lyon, et un contrôleur vérifie sur le terrain la pose correcte des panneaux et de la signalisation. Ce dernier effectue des repérages et environ 25 contrôles inopinés par jour. Pendant les congés de ces personnels, d'autres employés du service OTEP peuvent prendre le relais.

## Coût et financement

Le service de réservation de stationnement est facturé 50 euros, soit 100 euros si le service est demandé pour le chargement et pour le déchargement. Pour plus de simplicité et de rapidité dans le traitement des dossiers, le paiement peut s'effectuer sur Internet (30 % des demandes) ou par chèque, par courrier ou directement sur place. Certains professionnels référencés disposent d'un « compte » et peuvent faire leur demande par fax.

Le coût du service est le même pour les professionnels et pour les particuliers. À noter que les déménagements faits par des professionnels représentent 75 % des demandes de réservation de stationnement.

Selon le responsable de l'OTEP, la facturation du service permet de couvrir les frais de fonctionnement de l'équipe de 3 personnes affectée aux demandes pour déménagement et la rémunération du prestataire qui pose et dépose les panneaux. Elle permettrait même à la Ville de Lyon de dégager quelques bénéfices.

## Le délai de traitement des demandes

La question du délai de traitement des demandes a été primordiale dans la conception du dispositif lyonnais. En moyenne, à peine 30 % des déménagements effectués par les professionnels sont planifiés plus de deux semaines à l'avance<sup>25</sup>. Pour que la majorité puisse bénéficier du système, il était important que le délai de traitement des demandes soit plus court. Dans le cas lyonnais, à compter de la réception du paiement, ce délai est d'une semaine environ.

À Lyon, comme à Paris, le stationnement résidentiel permet aux automobilistes résidents de stationner leurs véhicules sur voirie pendant une semaine. Or, il existe à Lyon un arrêté municipal qui impose aux propriétaires de véhicules stationnés sur voirie, de vérifier toutes les 24h si les règles de stationnement n'ont pas été modifiées. Cet arrêté ouvre la possibilité d'interdire le stationnement en un lieu précis en mettant en place les panneaux l'avant veille. Cet arrêté permet des délais d'affichage courts. La durée légale entre la pose des panneaux et l'intervention est ainsi réduite à 3 jours.

Près d'une fois sur deux, l'interdiction de stationner n'est pas entièrement respectée le jour du déménagement et il y a au moins un véhicule sur l'emplacement réservé. Dans ce cas, le particulier a la possibilité de faire procéder à l'enlèvement du véhicule concerné. Cependant, dans la moitié de ces situations, l'enlèvement n'a pas lieu, les emplacements libres étant suffisants pour la réalisation du déménagement.

## Le prestataire

C'est une société privée (SFL), titulaire d'un marché public d'une durée de 4 ans, qui s'occupe de la pose des panneaux et de la signalisation, de la gestion des tournées etc. Chaque pose de panneau est facturée 21 ? HT à la Ville de Lyon. Cette mission mobilise en tout trois personnes : une personne chargée de la préparation des tournées et deux poseurs. En période haute (de mai à septembre), les effectifs doublent.

25. Source : entretiens réalisés par l'Apur.





Camion de la société SFL  
(à gauche)

Chargement d'un panneau  
sur le camion (à droite)

SFL dispose aujourd'hui d'un stock total d'environ **400 panneaux**, qui suffit juste à faire face à la demande en période haute. Ces panneaux, achetés par la ville au prix de 500 ? TTC l'unité, sont généralement **posés 5 jours à l'avance** (au plus tard l'avant veille du déménagement), ce qui permet de gérer les modifications d'arrêtés. En effet, sur une cinquantaine d'arrêtés pris quotidiennement, environ 2 font l'objet d'une modification, notamment dans les cas où le stationnement n'est pas possible au droit de l'immeuble souhaité. Les panneaux sont **retirés au plus un jour après le déménagement**. La pose des panneaux s'effectue principalement la nuit, afin d'éviter les pertes de temps dans les embouteillages. Elle nécessite un **camion équipé d'une grue** pour soulever et positionner les panneaux. Toutes les opérations de pose sont effectuées par un seul employé, **en moins d'une minute**, ce qui ne perturbe que très peu la circulation.

Les tournées des véhicules de la société SFL sont préparées au moyen d'un logiciel nommé WIN-ROUTE®, grâce auquel il est possible d'optimiser le trajet suivi par les véhicules de pose, de façon à ce qu'il n'y ait que deux tournées par jour. La pose et la dépose des 60 à 70 panneaux sont effectuées au cours de la même tournée et, grâce au logiciel, il n'est jamais nécessaire que le camion retourne au dépôt.

### L'évaluation du dispositif

Le nombre de demandes traitées par le service chaque année est d'environ 12 000, comme indiqué précédemment. Ce nombre est en légère croissance depuis 2004 où il avoisinait 11 000.

Année	2004	2005	2006	2007 (au 6 septembre)
Nombre de demandes traitées	11 092	11 583	11 801	8 291

Source : Ville de Lyon

Il existait auparavant à Lyon un système identique au système en vigueur à Paris. Celui-ci enregistrait à peu près autant de demandes que le système actuel. La fin de la gratuité du service n'a donc pas fait baisser le nombre de demandes et a attiré de nouveaux utilisateurs prêts à payer pour bénéficier d'un service de réservation plus efficace.

Selon l'OTEP, les retours des usagers sont bons. Les mécontents représentent moins de 1 % des usagers et les contestations lors de mises en fourrière ont diminué. Par ailleurs, seulement deux plaintes ont pour l'instant été reçues concernant le bruit généré par les poses de nuit. Aucune évolution du dispositif de réservation pour les déménagements n'est prévue actuellement. Une extension à d'autres domaines est en revanche à l'étude.



## Autres exemples en Ile-de-France et en province

### Des services très différents d'une ville à l'autre

Le tableau ci-dessous présente quelques exemples de villes, en Ile-de-France et en province, ayant mis en place un dispositif de réservation de stationnement pour les déménagements.

Ville	Prêt de panneaux	Pose de panneaux	Coût (chiffres donnés à titre indicatif)
Versailles	Non	Oui	118 €/jr
Neuilly-sur-Seine	Non	Oui	Gratuit
Vincennes	Non	Oui	90
Rouen	Non	Oui	74
Rennes	Oui	Non	Gratuit
Montpellier	Non	Non	Gratuit
Grenoble	Oui	Non	3,80 € fixe + 6,40 €/jr
Avignon	Non	Non	De 11,5 €/jr à 18,5 €/jr
Nice	Non	Oui	18 €/jr
Strasbourg	Non	Non	Gratuit
Toulouse	Non	Non	Gratuit

Les services offerts par les municipalités varient du plus simple au plus complet :

- dans la gamme des services simples, à l'image de ce qui est actuellement réalisé à Paris ou à Marseille, une autorisation de stationner est délivrée et le paiement du stationnement est réclamé (si zone payante)
- certaines villes ajoutent à ce service la prise d'un arrêté municipal (comme Strasbourg ou Montreuil avec un délai d'instruction de 2 semaines)
- enfin, les services les plus complets comportent la pose de panneaux interdisant le stationnement, qui sont soit prêtés au demandeur (Rennes, Grenoble, Le Mans...) ou posés par la ville (Lyon, Nice, Rouen, Issy-les-Moulineaux, Neuilly-sur-Seine, Versailles...)

Les prix pratiqués pour ces services sont extrêmement variables : Grenoble facture les panneaux 6,40 € par jour mais ne les pose pas, alors que Rennes et Besançon ne facturent pas le service équivalent. Issy-les-Moulineaux pose les panneaux gratuitement mais les véhicules gênants ne sont pas enlevés.

Les services les plus complets, comprenant arrêté municipal, pose des panneaux et enlèvements de véhicules sont facturés de 50 € (Lyon) à 100 € (Saint-Germain pour 2 jours et 15 m) ou 120 € (Versailles pour 1 jour, mais avec enlèvement garanti des véhicules gênants).

Parmi ces villes, deux communes limitrophes de Paris sont fréquemment citées en exemple par les déménageurs professionnels intervenant en région parisienne : Neuilly-sur-Seine et Vincennes.

### Neuilly-sur-Seine : une réservation gratuite des places de stationnement

À Neuilly-sur-Seine (60 800 habitants en 2004), un système de réservation de stationnement existe depuis la fin des années 1990. Le service de l'occupation du domaine public de la mairie de Neuilly (une employée à temps plein) gère les autorisations. En moyenne, le service reçoit 2 500 demandes par an. Le délai d'obtention de l'autorisation est de 15 jours. Mais la responsable du service précise que beaucoup de demandes (50-100 par mois) arrivent trop tard pour la réservation d'emplacement. Ce dispositif, qui est gratuit, vise essentiellement à faciliter le travail des professionnels : aucune autorisation n'est délivrée pour un dimanche ou un jour férié.

En pratique, le système de Neuilly fonctionne de la manière suivante. Chaque semaine, le service de l'occupation du domaine public transmet à la police municipale la liste des adresses concernées par les demandes de réservation. La police vérifie que le stationnement sera possible et formule un avis technique (emplacement au droit de l'immeuble, plus loin, autorisation de se garer



en chicane...). Ensuite, l'arrêté est pris par le maire. Des panneaux de signalisation affichant l'arrêté et les dates d'interdiction de stationnement sont posés 3 jours avant le déménagement. L'emplacement réservé « standard » est de 15 m (3 places), et jusqu'à 30 m pour un porte-containers. Les aires de livraison peuvent également être réservées. La réservation est d'une journée minimum (de 7 heures à 22 heures) et sans limitation de durée.



Panneaux d'interdiction de stationner pour déménagement dans les rues de Neuilly

Un camion d'enlèvement (société privée) est chargé d'enlever les véhicules gênant le jour du déménagement. Mais selon la mairie, il y a peu de plaintes, les automobilistes étant plutôt « disciplinés ». Le principal problème de ce dispositif, qui dans l'ensemble paraît bien fonctionner, tient aux caractéristiques des panneaux, trop légers et parfois déplacés par les riverains.

### Vincennes : des tarifs de réservation susceptibles de dissuader les plus modestes

À Vincennes (46 600 habitants en 2004), les services techniques de la Ville délivrent des autorisations pour réserver un emplacement de stationnement en cas de déménagement et/ou d'utilisation d'un monte-meubles. Cette procédure n'est pas obligatoire, sauf dans le cas de l'utilisation d'un monte-meubles. Dans ce cadre, un arrêté municipal est établi ; une demande écrite doit être adressée aux services techniques municipaux 15 jours minimum avant la date du déménagement.

À titre indicatif, les tarifs suivants sont appliqués :

<b>Mise en place d'un monte-meubles</b>	36,3
<b>Pose de panneaux</b>	70,05
<b>Stationnement payant</b>	6,70 € / 5 mètres

Dans le cas où le site ne permet pas l'occupation du domaine public en toute sécurité et sans perturber la circulation, les services techniques contactent le demandeur et détermine avec lui la solution la mieux adaptée.





## Vers la mise en place d'un nouveau système de gestion des déménagements à Paris

Les conditions difficiles dans lesquelles se déroulent aujourd'hui les déménagements à Paris, en particulier les problèmes de stationnement, conduisent à envisager la mise en place d'un système de réservation d'emplacement sur voirie, inspiré de celui qui existe à Lyon ou dans d'autres villes françaises. À défaut d'apporter des réponses précises à cette question, qui seront formulées par les services compétents de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police, l'objectif de ce chapitre est de rappeler les enjeux essentiels et de proposer des pistes de réflexions qui pourront guider la mise en place de ce service.

*NB : les estimations proposées dans cette partie ont pour objectif de fournir des ordres de grandeur et reposent sur des données statistiques globales. Elles devront être affinées, notamment par des analyses de terrain, dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du dispositif.*

### Un constat partagé

Les réflexions engagées à Paris depuis quelques années sur la gestion des déménagements reposent sur un constat partagé : compte tenu des difficultés de stationnement rencontrées par les déménageurs, professionnels ou particuliers, et de leurs impacts sociaux (pénibilité du travail, stress, surcoûts...) et environnementaux (pollution, trafic perturbé...), il est devenu nécessaire de **proposer aux parisiens un véritable système de réservation de stationnement pour leurs déménagements.**

En septembre 2005, la Chambre Syndicale du déménagement sollicite une réunion sur le sujet avec les services de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police afin d'exposer les difficultés rencontrées par la profession dans Paris et d'envisager un plan d'action. Deux réunions de travail ont eu lieu en octobre et décembre 2005.

Fin 2005, un groupe de travail rassemblant les services de la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements) et de la Préfecture de Police a été mis en place pour élaborer une nouvelle procédure de gestion du stationnement des véhicules de déménagement dans la capitale. Certains membres de ce groupe de travail se sont notamment rendus à Lyon afin de rencontrer les responsables du service de l'Occupation temporaire de l'espace public.

Depuis 2006, des élus parisiens ont par ailleurs interpellé, à plusieurs reprises, le Maire de Paris et le Préfet de Police sur cette question <sup>26</sup>.

### Éléments de cadrage du dispositif

#### Caractéristiques de l'offre de stationnement automobile à Paris

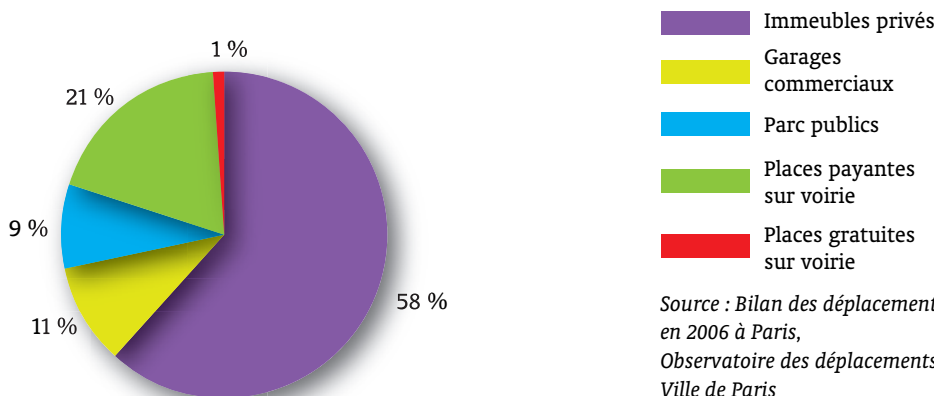
En 2006, Paris compte environ 800 000 places de stationnement automobile. Plus de la moitié de ces places (58 %) sont des places privées situées hors voirie, en général en parking sous des immeubles d'habitation ou de bureaux. 20 % des places de stationnement se situent hors voirie dans des parcs publics, concessions de la Ville de Paris, ou dans des garages commerciaux. Enfin, 22 % des places de stationnement parisiennes, soit une place sur cinq, sont implantées sur voirie, qu'il s'agisse de places payantes (159 000 en 2006) ou gratuites (6 000 en 2006). Parmi les places payantes sur voirie, 86 % permettent un stationnement résidentiel. Dans la très grande majorité des cas, ce sont ces 165 000 places de stationnement sur voirie qui sont utilisées lors de déménagements.

26. Plusieurs questions orales ont été adressées au Maire de Paris et au Préfet de Police lors de séances du Conseil de Paris, parmi lesquelles :

- question orale n° 161 de Christophe Lekieffre et des élus du groupe UMP lors des séances des 15 et 16 mai 2006 concernant l'étude de la mise en place dans Paris d'un service équivalent au système lyonnais, et demandant des détails sur les conditions d'utilisation (tarif, date, obligation d'y souscrire...)
- question orale n° 449 de MM Taittinger, Goasguen, Leban, Cabrol, Courtois, M<sup>mes</sup> Baldini, Dreyfuss, Giuzzi et Louis lors du Conseil de Paris des 11 et 12 décembre 2006, rappelant les difficultés rencontrées par les déménageurs dans Paris, l'existence d'un service de réservation d'emplacement dans plusieurs villes de province et réclamant l'étude d'une telle mesure pour Paris.



## Répartition des 800 000 places de stationnement à Paris



### Les particularités de la situation parisienne

Les enseignements à tirer des expériences menées dans d'autres villes ne sont pas strictement transposables à Paris du fait des particularités suivantes :

- Absence de police municipale à Paris. Dans des communes comme Neuilly-sur-Seine, c'est la police municipale qui vérifie sur le terrain les emplacements à réserver ;
- Absence d'autorité unique, les compétences sur la voirie sont partagées par la Préfecture de Police (20 %) et la Mairie (80 %). Cette répartition n'est pas fixe et peut évoluer selon les besoins. Les arrêtés sont donc pris soit par le Préfet (signé par lui, donc prend du temps), soit par la Mairie (signature rapide). ;
- Le stationnement résidentiel est autorisé 7 jours sur la voie publique, ce qui impose (en théorie) d'afficher l'arrêté déclarant le stationnement gênant au moins 7 jours à l'avance.

À Paris, et pour reprendre les conclusions formulées par le groupe de travail Ville de Paris – Préfecture de Police, la mise en place d'un système de réservation de stationnement pour déménagements doit satisfaire les trois conditions suivantes :

- Garantir un véritable service de réservation de place de stationnement, fiable et relativement rapide, pour les opérations de déménagement.
- Être mise en œuvre à court terme (2-3 ans) ;
- Ne pas constituer une trop lourde charge de travail supplémentaire pour les services de la Ville de Paris (STV) et de la Préfecture de Police (commissariats locaux notamment) ;

### Estimation du nombre de demandes d'autorisation de stationnement

#### Une estimation qui dépend de plusieurs facteurs

Afin de définir les modalités d'application d'un système d'autorisation de stationnement lors de déménagements, il est important de pouvoir estimer le nombre de demandes potentielles. Cette estimation est complexe et dépend de plusieurs facteurs dont :

- le coût de la réservation, un coût élevé étant dissuasif pour les ménages les plus modestes.
- la communication faite autour du dispositif
- le type de prestation offert : par exemple, tous les habitants ne peuvent pas bénéficier d'un système se limitant à la réservation de places de stationnement payant (il n'y en a pas en bas de tous les immeubles parisiens).
- Les délais de traitement des demandes : plus les délais seront courts, plus grand sera le nombre de demandes de réservations acceptables.
- L'efficacité du dispositif (notamment l'enlèvement des véhicules gênants)

Notons qu'au minimum, le nombre de demandes d'autorisations de stationnement dépassera celui des autorisations demandées à l'heure actuelle qui atteint 40 000 par an alors même que le système actuel ne propose aucune mesure concrète et est largement méconnu des particuliers.

#### Proposition d'estimation à partir d'une comparaison Lyon – Paris

À Lyon, environ 12 000 demandes d'autorisation de stationnement sont enregistrées chaque année par les services de la ville pour des déménagements résidentiels ou d'entreprises<sup>27</sup>.





En comparant le nombre de résidences principales et d'entreprises à Lyon et à Paris, et en considérant que la mobilité des habitants et des entreprises est sensiblement la même entre ces deux villes, on peut estimer le nombre de demandes qui pourraient être faites à Paris.

#### Données statistiques générales pour Lyon et Paris (2005)

	Lyon	Paris	Rapport Lyon / Paris
Nombre d'habitants	467 400	2 166 200	1 / 4,6
Nombre de logements	264 600	1 329 800	1 / 5,0
Nombre de résidences principales	235 900	1 126 000	1 / 4,8
Part des résidences principales	0,89	0,85	
Nombres d'entreprises	33 600	295 400	1 / 8,8
Résidences principales + entreprises	269 500	1 421 400	1 / 5,2

Source : Insee, enquêtes annuelles de recensement 2004 à 2007, base SIRENE

En 2005, il y a 4,6 fois plus d'habitants à Paris qu'à Lyon et 4,8 fois plus de résidences principales. Par ailleurs, l'activité économique est beaucoup plus importante à Paris. On y trouve près de 9 fois plus d'entreprises qu'à Lyon. Cumulées, les résidences principales et les entreprises sont 5,2 fois plus nombreuses à Paris.

Ainsi, **on peut estimer à 60 000** (environ 5,2 x 12 000) **le nombre de demandes d'autorisation de stationnement qui pourraient être faites annuellement à Paris.**

#### Procédure obligatoire ou non

Certaines villes, comme Vincennes, ont rendu obligatoire, dans certaines conditions (usage d'un monte-meubles par exemple) le recours à une réservation d'emplacement de stationnement. Dans d'autres communes (Lyon, Neuilly...), il est tout à fait possible de déménager sans utiliser ce service.

Dans le cas d'une procédure obligatoire, les équipes en charge du service doivent être capables de contrôler : comment distinguer un véhicule effectuant un déménagement et un véhicule effectuant une livraison classique ? Par ailleurs, pour une mise en œuvre à Paris, cela nécessiterait de proposer un service tout de suite opérationnel. De plus, aucun engagement contractuel de résultat ne pourra être donné s'agissant de la disponibilité des emplacements réservés.

L'absence d'obligation offre plus de souplesse, à la fois aux usagers et à l'administration. Le service est une facilité apportée au déménageur, mais il est toujours possible de déménager sans l'aide de la collectivité (en respectant la réglementation). Cette option permet également une montée en puissance progressive du service.

#### La question du coût

Le coût du dispositif d'autorisations de stationnement est une question majeure puisqu'il aura un impact sur le nombre d'utilisateurs du service. Les tarifs pratiqués dans les différentes villes françaises pour réserver un emplacement avec pose de panneaux varient de 0 à environ 100 euros. Mais ce coût sera à multiplier par deux lorsque le déménagement s'effectuera de Paris vers Paris (deux emplacements à réserver). Il ne doit donc pas être trop élevé afin de ne pas dissuader les populations à revenus modestes ou les étudiants, nombreux et très mobiles. Un tarif de 50 euros semble être une limite acceptable pour les sociétés de déménagement consultées.

Outre la pose de panneaux, quel coût appliquer aux autres types d'autorisation comme le kit de signalisation par exemple ?

Dans le cas de déménagements professionnels, ces coûts seront sans doute directement inclus dans les devis proposés. Il est quasiment certain que les professionnels intègreront automatiquement ce surcoût à tous les déménagements effectués à Paris.

Du point de vue de l'économie globale du dispositif, les recettes générées par la facturation de ce nouveau service pourraient permettre, comme c'est le cas à Lyon, d'assumer les coûts de gestion du service. Il faut souligner que la gratuité peut à l'inverse bloquer le système par des demandes en surnombre.

27. Parmi ces 12 000 demandes, la part des déménagements résidentiels et celle des déménagements d'entreprises ne sont pas connues par les services de l'OTEP, car non cette information n'est pas précisée lorsque la demande est faite par un déménageur professionnel.



## Les choix techniques

### Quelle prestation proposer ?

À Paris, de nombreuses voies ou tronçons ne comportent plus de places de stationnement sur voirie. Exemple : le Marais, quartiers piétonniers... Selon nos estimations, environ 30 % des ménages (et entreprises) parisiens disposeraient en bas de chez eux de places de stationnement. Le fait de pouvoir stationner exactement au droit du lieu du déménagement est notamment nécessaire pour l'usage d'un monte-meubles. Le système de réservation d'emplacements sur voirie ne semble donc pas adapté à toutes les situations parisiennes. Par ailleurs, un système basé uniquement sur la libération de places de stationnement nécessite d'importants moyens en termes d'enlèvement de véhicules. D'autres solutions, complémentaires, pour faciliter le stationnement peuvent être étudiées.

À Lyon, le demandeur a aussi la possibilité de louer un kit de signalisation lui permettant de barrer sa rue. Mais cette pratique à Paris devrait être bien encadrée pour éviter les abus et les plaintes.

Veut-on mettre en place un système applicable à l'identique pour toutes les rues, comme à Lyon, en laissant au demandeur le choix entre le panneau d'interdiction de stationner ou le kit de signalisation ? Ou souhaite-t-on développer un dispositif plus complexe mais mieux adapté aux différents types de voies afin d'en faire bénéficier davantage de parisiens ? Il faudrait pour cela établir une typologie des voies parisiennes en proposant pour chacune d'elles des solutions adaptées : neutralisation du stationnement sur un axe important ou sensible, utilisation de contre-allée, fermeture d'une petite rue, neutralisation d'un segment de couloir de bus... Il faudra notamment distinguer les axes communs et les axes sensibles ou à autres particularités.

La réponse apportée au déménageur pourrait être modulée en fonction d'autres critères comme la taille du camion, le cubage du déménagement, ou l'utilisation ou non d'un monte-meubles. La réservation d'un emplacement pourrait également concerner une place de livraison, notamment en bordure des couloirs de bus.

### Les panneaux d'interdiction de stationnement

#### Le type de panneaux

Les panneaux d'interdiction de stationnement doivent être stables et d'un poids suffisant pour ne pas être déplacés par les riverains, par les piétons, voire par le vent. À Neuilly par exemple, les panneaux installés par la mairie sont trop légers et fréquemment manipulés par les habitants, problème qui ne se pose pas à Lyon avec des panneaux à socle en béton de 350 kg. Leur encombrement doit par ailleurs être réduit au maximum afin qu'ils puissent être posés sur des trottoirs étroits sans gêner la circulation des piétons, en particulier des poussettes ou des personnes à mobilité réduite.

#### La pose et la dépose des panneaux

La délégation de la pose/dépose des panneaux à une ou plusieurs entreprise(s) extérieure(s) permet à la ville de s'affranchir de l'opération et de concentrer sa mission sur la gestion des autorisations. Sur ce point, le système mis en place à Lyon avec la société SFL apparaît exemplaire. La pose/dépose des panneaux s'effectue avec un camion-grue en moins d'une minute, essentiellement la nuit, ce qui perturbe peu le trafic automobile.

#### Le nombre de panneaux

Le stock de panneaux d'interdiction de stationnement doit être bien calibré pour pouvoir faire face à la demande en période haute, de juin à septembre. Selon la Chambre syndicale du déménagement, entre le 15 juin et le 15 septembre, les déménageurs professionnels réalisent 40 % de leur chiffre d'affaires annuel.

Pour environ 12 000 demandes de réservations d'emplacements de voirie par an, la Ville de Lyon dispose d'un stock de 400 panneaux. Pour 60 000 demandes par an (estimation formulée au paragraphe 4.3.3.), on peut estimer qu'avec un système de gestion des panneaux équivalent à celui de Lyon (pose 5 jours avant et dépose le lendemain du déménagement), Paris aurait besoin d'acquiescir au moins 2 000 panneaux d'interdiction de stationnement.

Il faut noter que deux panneaux par emplacement réservé pourraient s'avérer nécessaires dans le contexte parisien, ce qui doublerait le nombre de panneaux à utiliser.





## Les choix organisationnels

Les réflexions concernant le mode de gestion du dispositif de réservation de stationnement ont déjà été engagées depuis plusieurs mois par le groupe de travail de la Ville et de la Préfecture de Police. Des propositions d'organisation ont été esquissées et formulées dans les comptes rendus des réunions de ce groupe de travail. Dans cette partie, nous rappellerons les principales idées développées lors de ces réunions, en insistant sur certains enjeux majeurs de la gestion du futur dispositif, et en complétant ces réflexions du fruit d'entretiens menés avec les services de la Ville, de la Préfecture de Police et des déménageurs professionnels.

### Mode de gestion du dispositif

#### Un guichet unique

La mise en place d'une structure gérant la relation avec l'utilisateur et s'assurant du bon déroulement de la procédure avec les différents contributeurs Ville de Paris et Préfecture de Police semble être la garantie du bon fonctionnement et de l'efficacité de la gestion du dispositif. Cela suppose :

- La création d'un guichet unique Ville de Paris/Préfecture de Police pour recueillir les demandes. Ce guichet unique apporte de la simplicité à l'utilisateur et simplifie la gestion du service (cette logique est déjà appliquée pour les permissions de voirie). Le guichet unique pourrait être soit centralisé au sein d'un service ad hoc de la Direction de la voirie et des déplacements, soit déconcentré dans les sections territoriales de voirie (STV).
- Le choix d'un système de prise des arrêtés centralisé ou déconcentré dans chaque STV.
- La mise en place d'un système de réservation sur Internet (arborescence sur paris.fr), permettant de saisir sa demande via un formulaire et de payer la prestation (mise en place d'une régie pour recevoir les paiements). La saisie des informations par le requérant pourrait également venir créer automatiquement l'arrêté.

#### Moyens humains

En termes de moyens humains, ce dispositif nécessiterait :

- Des personnes rattachées au guichet unique (service « déménagement ») jouant le rôle d'interface avec les usagers, chargés de coordonner en interne les différents services instruisant la demande, les relations avec l'entreprise prestataire qui pose les panneaux, les éventuels contentieux... soit un service de 5 à 10 personnes.
- Des instructeurs rattachés à chaque STV pour instruire les demandes (au moins 8 personnes, car 8 STV).
- Des contrôleurs rattachés à chaque STV, chargés notamment de vérifier la bonne installation des panneaux et leur dépose.

#### Moyens informatiques et de communication

La bonne gestion du service imposera également la mise en commun des moyens informatiques entre la Ville de Paris (DVD) et la Préfecture de Police. En phase d'instruction notamment, il est important que les transmissions d'information ne ralentissent pas les délais. Les moyens envisagés à ce jour pour communiquer entre les services sont d'abord la messagerie électronique, chaque commissariat disposant d'une boîte mail consultée chaque jour (BCO — Bureau de Coordination Opérationnelle), et également de donner accès aux services de la Préfecture de Police aux outils informatiques de la Ville (application plan de voirie sur laquelle pourrait être ajoutée une couche spécifique déménagement). La RATP devra être associée pour traiter le cas particulier des couloirs de bus. Un système cartographique SIG en cours de développement par la société Cardiweb permettra prochainement de connaître en temps réel les informations de voirie et les arrêtés en cours.

### La question des délais

Dans une note récente, le Groupe de travail constate qu'en l'état actuel de la réglementation, la demande de déménagement devrait parvenir au minimum 3 semaines avant la date souhaitée. C'est-à-dire la somme des délais suivants : pose des panneaux et affichage de l'arrêté (7 jours, en raison de la durée maximum du stationnement résidentiel), délai de signature (7 jours) et délai d'instruction (7 jours). Or, on sait d'après les déménageurs professionnels que seulement la moitié des déménagements sont confirmés plus de 7 jours avant l'intervention, et un tiers plus de 10 jours avant.



Dans ces conditions, comment parvenir à mettre en place un système garantissant des délais courts, si possible inférieurs à 15 jours pour pouvoir toucher un maximum de déménagements ?

Les résidents parisiens ont la possibilité de stationner 7 jours de suite. En cas de neutralisation du stationnement, il convient donc d'afficher l'arrêté et de poser les panneaux d'interdiction au minimum 7 jours à l'avance. La remise en cause de ce délai constitue une décision politique. Les délais qui devront être réduits au maximum seront donc davantage les délais d'instruction des demandes et de signature des arrêtés. Notons que des communes comme Lyon ou Neuilly ont réussi (mais dans quel cadre juridique ?) à mettre en place des délais d'affichage courts, les habitants étant supposés vérifier tous les jours (Lyon) ou tous les 2 jours (Neuilly) leurs conditions de stationnement.

Toutefois, selon les dernières informations transmises par la Préfecture de Police de Paris, ce délai de 7 jours pour l'affichage de l'arrêté et la pose des panneaux pourrait être réduit à 2 ou 3 jours, ce qui améliorerait l'efficacité du dispositif.

### **Un facteur de réussite du dispositif : l'enlèvement des véhicules**

La réussite du dispositif dépendra de l'efficacité de la réservation d'emplacements sur voirie, donc de la disponibilité de ces emplacements le jour demandé. L'enlèvement des véhicules gênants doit intervenir rapidement. Dans le cas contraire, la Ville s'exposerait au mécontentement des usagers, aux risques de contentieux et à la mauvaise publicité faite au dispositif. La Ville de Lyon traite ainsi 2 à 3 % de contentieux, principalement dus aux enlèvements trop tardifs. À Neuilly, les équipes d'enlèvement interviennent en environ une heure, délai qui semble satisfaire les déménageurs rencontrés.

Les moyens d'enlèvement actuels mis en œuvre par la Préfecture de police de Paris sont dimensionnés pour répondre en priorité au stationnement gênant, et en second lieu au stationnement abusif. Garantir l'enlèvement rapide sur demande pour stationnement abusif suite à un arrêté pour déménagement n'est pas possible dans les conditions actuelles compte tenu de la charge de travail des équipes mobilisées. L'enlèvement lié aux arrêtés pour déménagement pourrait donc faire l'objet d'un marché particulier, avec des moyens spécifiques. L'activité et le dimensionnement des parcs fourrières pourraient aussi être impactés par ce dispositif.

Pour faciliter les enlèvements, un numéro de téléphone pourra être créé afin de signaler la présence d'un véhicule gênant. Un système équivalent existe déjà à Lyon.

Le financement de l'enlèvement pourra être assuré soit par la recette générée par les PV dressés, soit par le coût de facturation du service.

### **Les différentes étapes de la procédure**

Reprenant les propositions établies par le Groupe de travail, nous rappellerons ici les différentes phases que devrait comporter la procédure d'autorisation de déménagement :

#### **1 – Saisie de la demande par le déménageur (professionnel ou particulier)**

Mise en place d'un masque de saisie (en français et en anglais) sur une page Internet permettant de formuler sa demande : coordonnées du demandeur, date du déménagement, durée prévue, adresse précise, type de véhicule utilisé (préciser si plusieurs), présence ou non de monte meuble, taille du linéaire demandé (multiple de 5 mètres linéaires).

#### **2 – Réception de la demande par le Service déménagement (le guichet unique)**

Le Service déménagement accuse réception de la demande et enclenche la phase d'instruction, au terme de laquelle il déterminera la faisabilité et les conditions du déménagement.

#### **3 – Vérification sur plan**

Le Service déménagement vérifie la validité de la demande sur plan (validité de l'adresse).

#### **4 – Vérification terrain**

Action menée par le Service déménagement avec l'appui des STV et de la Préfecture de Police. Recueil des informations de terrain nécessaires à l'instruction du dossier : relevé des aménage-



ments au droit de l'adresse (stationnement, couloir de bus, piste cyclable, etc.), étude des possibilités de stationnement des véhicules, autres occupations temporaires simultanées (chantier, benne à gravats, tournage de film, élagage, convoi officiel, manifestation...)

#### 5 – Proposition de mise en œuvre du déménagement

Le Service déménagement centralise les avis des différents contributeurs. Sur la base des informations recueillies, il accepte ou non la demande et formule une ou plusieurs proposition(s) pour la mise en œuvre du déménagement. Les cas suivants peuvent se présenter :

- neutralisation d'une place de stationnement sur voirie à la date et pendant la durée de l'intervention.
- fourniture d'un kit de signalisation si occupation d'un couloir de bus, neutralisation d'une voie étroite, d'une file de circulation
- pas d'action particulière pour voie piétonne
- autorisation particulière : accès sur réseau vert, nécessité de circulation en contre sens pour question d'accès...

Etc.

#### 6 – Facturation, réception du paiement

Après acceptation de la proposition par le déménageur, réception du paiement par un régisseur du Service déménagement. Le paiement doit pouvoir se faire par Internet (Carte de paiement, virement électronique) ou au guichet. L'absence de paiement bloque la procédure. Le paiement doit donc impérativement être reçu dans des délais compatibles avec les étapes suivantes.

#### 7 – Création et signature d'un arrêté

Création automatique de l'arrêté (grâce à la saisie des informations en première page) et signature soit par la Préfecture de Police, soit par le Service déménagement. Pour plus de rapidité, la signature serait déléguée aux services compétents.

#### 8 – Affichage de l'arrêté et pose des panneaux

L'entreprise prestataire pose le panneaux sur lequel est affiché l'arrêté pour indiquer le jour de l'interdiction de stationner. Pour éviter tout litige, l'entreprise devra être en mesure de justifier avoir réalisé sa prestation à la date demandée (par exemple en envoyant par fax une photo du panneau posé le jour même).

#### 9 – Enlèvement des voitures gênantes

Vérification de la présence ou non de véhicules gênants le jour du déménagement suivie le cas échéant d'une verbalisation par les agents de la Préfecture de Police et d'une demande d'enlèvement, puis intervention de l'entreprise prestataire chargée d'enlever les véhicules.

#### 10 – Retrait des panneaux après déménagement

#### 11- Traitement des litiges

Remboursement des frais facturés au déménageur si la prestation n'est pas remplie par la ville.

#### Remerciements

Christelle GODINHO – Ville de Paris, Direction de la Voirie et des déplacements  
 Hervé LEVIVFE – Ville de Paris, Direction de la Voirie et des déplacements  
 Yann LE GOFF – Ville de Paris, Direction de la Voirie et des déplacements  
 Gérard BRANLY – Préfecture de Police de Paris  
 Jean-Baptiste ROTONDO – Préfecture de Police de Paris  
 Jean-Pierre MEROUZE – Préfecture de Police de Paris  
 Christine FEJAN – Préfecture de Police de Paris  
 Lionel de ROZARIO – Mairie de Lyon, service de l'occupation temporaire de l'espace public  
 M<sup>me</sup> SCHIRATTI – Mairie de Neuilly-sur-Seine  
 Laura CIRIANI – Chambre syndicale du déménagement  
 Frédéric MORLET – Fédération française des déménageurs  
 Isabelle de SAINT-OURS – Transports des Buttes

Et tous les déménageurs qui ont accepté de répondre à nos questions.

## **LES DÉMÉNAGEMENTS À PARIS VERS UN NOUVEAU MODE DE GESTION DES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT**

À l'image des autres grandes métropoles, Paris est le siège d'une mobilité intense. L'analyse des taux de rotations dans les différents parcs de logements et des mouvements des entreprises permet d'estimer à environ 135 000 le nombre de déménagements se produisant chaque année dans la capitale. 20 % à 30 % d'entre eux sont effectués par des professionnels.

Mais déménager à Paris est parfois une gageure pour qui entend respecter la règle de droit. En tête des problèmes rencontrés arrivent les conditions de stationnement. Une enquête réalisée avec le concours de cinq sociétés de déménagement parisiennes montre que dans 40 % des opérations, les déménageurs sont confrontés à une difficulté de stationnement (places indisponibles ou trop petites, obligation de stationner à plus de 20 mètres de l'immeuble...) et que dans 25 % des cas, ils sont contraints de se garer de manière illicite, en double file ou sur les trottoirs.

Les nuisances générées par ces problèmes de stationnement touchent en premier lieu les déménageurs, professionnels ou particuliers, mais aussi les riverains, les piétons, les automobilistes, et plus largement l'ensemble des parisiens.

Face à ces difficultés, le dispositif administratif actuel n'apporte pas de réponse satisfaisante. Les autorisations de stationnement délivrées par la Préfecture de police en cas de déménagement ne permettent pas de réserver une place de stationnement. Accordées sous réserve de respecter le code de la route, elles sont demandées pour éviter les contraventions mais ne facilitent pas le stationnement.

Placées dans des conditions comparables, plusieurs villes françaises ont réussi ces dernières années à moderniser la gestion administrative des déménagements. C'est le cas en région parisienne de Versailles, Montreuil ou Neuilly-sur-Seine ; ou en province de Rennes, Strasbourg, Toulouse ou Lyon. À Lyon, le dispositif mis en œuvre depuis 2003 permet aux particuliers et aux professionnels d'obtenir la prise d'un arrêté temporaire leur réservant un emplacement de stationnement de 20 mètres pour une durée allant de 1/2 journée à 3 jours. Missionné par la ville de Lyon, un prestataire procède à la pose de panneaux non déplaçables (350 kg) qui matérialisent l'emplacement.

À l'instar de ce qui existe à Lyon et dans d'autres villes françaises, il apparaît aujourd'hui pertinent que Paris se dote d'un système de réservation d'emplacement sur la voirie pour permettre aux entreprises et aux particuliers de mieux organiser leurs déménagements. Par homothétie avec Lyon, on estime à 60 000 le nombre de demandes d'autorisations qui seraient faites annuellement sur la base d'un tarif unitaire de 50 euros (idem Lyon). Le dispositif, basé sur la réservation d'emplacement et la pose de panneaux provisoires, impliquerait des moyens humains et matériels. Des estimations sont proposées dans l'étude mais plusieurs questions restent soulevées. Elles concernent la mise en place d'un guichet unique entre la ville et la Préfecture de police ; le délai d'instruction des demandes, qui ne devrait pas excéder 15 jours pour atteindre une pleine efficacité ; et les moyens à mettre en œuvre pour l'enlèvement des véhicules contrevenants.