apur

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

NOTE n°154
MAI 2019

## VOLET 2 : ÉVOLUTIONS DES USAGES DE LA BANDE DE STATIONNEMENT

© Apur- David Boureau

**197 ha**

occupés par le stationnement de surface

Les évolutions de comportement des Parisiens et les objectifs de la Ville de Paris, portés par les différents plans Climat Air Énergie, Paris-Pluie, Biodiversité, Piéton, Vélo… ouvrent un contexte favorable à l'évolution de certains espaces aujourd'hui dédiés au stationnement.

**L'Apur propose une approche prospective de cette évolution à travers cinq thématiques :**

- **l'évolution des mobilités,**
- **la présence d'activités économiques et commerciales,**
- **la valeur des différents usages,**
- **l'adaptabilité de la ville au réchauffement climatique,**
- **la nature en ville et les usages et appropriations de l'espace public.**

**Chiffres clé :**

- **2 770 ha** d'espaces publics, soit 26 % de la surface de Paris.
- **197 ha** de stationnement de surface :
  - 129 ha de stationnement payant mixte et rotatif.
  - 18,5 ha d'aires de livraison
  - 17,5 ha de deux-roues (motos, vélo, Vélib').
  - 32 ha des différents stationnements réservés (police, taxis, GIG-GIC…).
- **80 %** du linéaire des voies parisiennes sont stationnés (tous modes).

# L'évolution des mobilités

La Ville de Paris s'est fixée comme objectif, à travers le Plan Climat Air Énergie, de réduire de 100 % les émissions de GES intra-muros à horizon 2050, soit un zéro émission directe sur le territoire parisien lié à la consommation énergétique des secteurs résidentiels, tertiaires, industriels et des transports intra-muros, ainsi que les émissions associées aux déchets produits à Paris.
Côté mobilité des personnes et des biens, cet objectif se traduira par la fin des moteurs diesel en 2024 et essence à l'horizon 2030 et l'accélération de l'évolution des comportements (véhicules mieux partagés, déplacements plus actifs et moins subis,...).

## Le développement des mobilités propres et la demande en bornes d'avitaillement

L'objectif d'une mise en service d'une borne de recharge électrique sur l'espace public parisien pour 10 véhicules électriques en circulation a été fixé.
Cet objectif est d'ores et déjà atteint par l'offre actuelle, constituée des 1 270 bornes réparties parmi les 90 stations Bélib'et des 1 000 bornes remises en service dans 200 stations de l'ancien service Autolib'. Les bornes non réactivées de l'ancien service Autolib'permettront de répondre aux besoins en avitaillement électrique estimés à l'horizon 2025.

## Le renforcement des véhicules partagés et des services de covoiturage

Le service SVP (Service de Véhicules Partagés) réserve d'ores et déjà 1 000 places, localisées à proximité ou dans les anciennes stations Autolib'.
Par ailleurs, 1 500 véhicules en libre-service sans infrastructure dédiée (free-floating) sont en service à Paris (4 000 sont attendus courant 2019). Il est prévu de réserver 1 500 bornes non réactivées de l'ancien service Autolib' pour le stationnement de ces véhicules électriques en free-floating.

*La Ville de Paris s'est fixée comme objectif, à travers le Plan Climat Air Énergie, de réduire de 100 % les émissions de GES intra-muros à horizon 2050*

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Borne Autolib'— boulevard Vincent Auriol, Paris 13e

© Apur – Maud Charasson

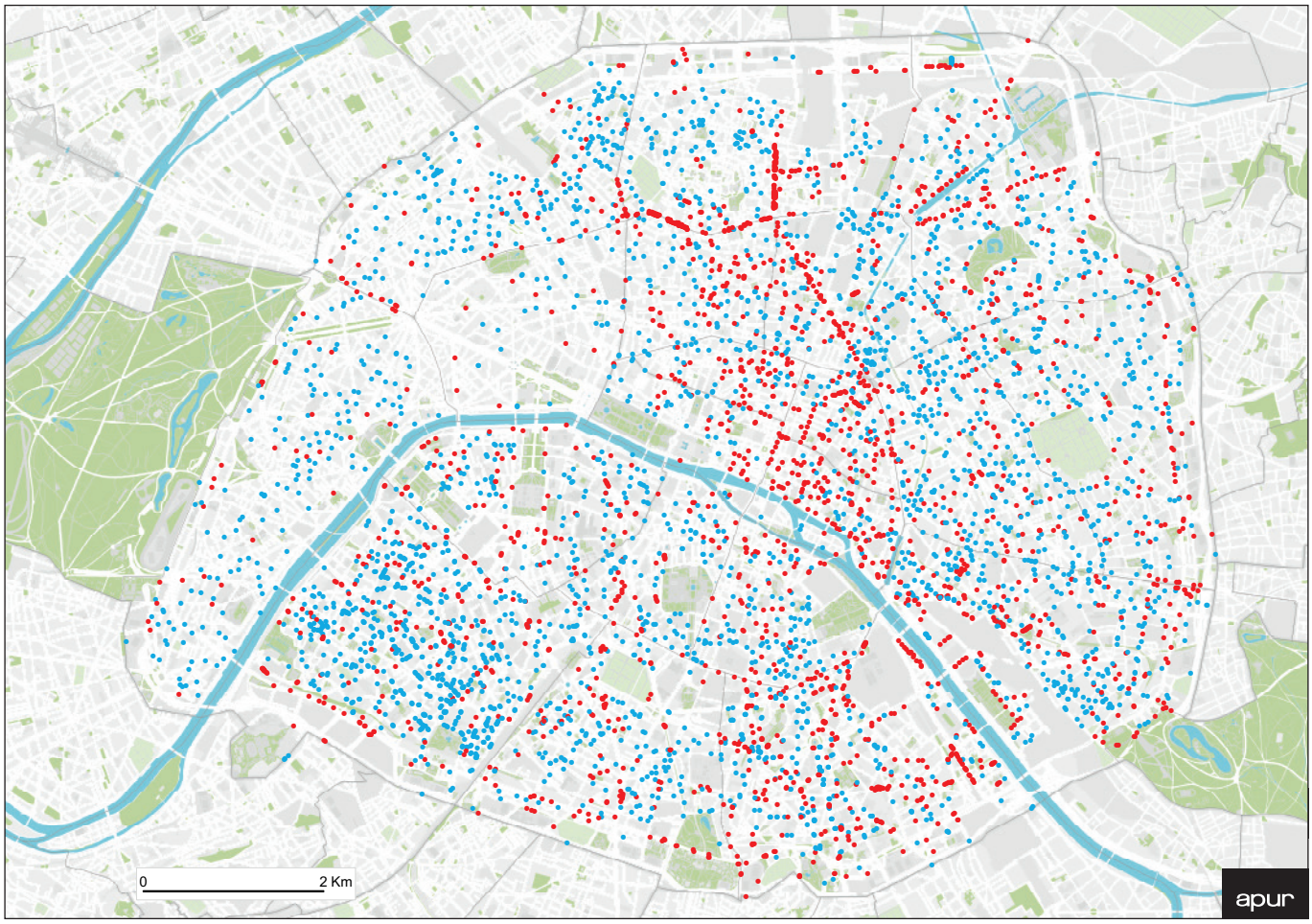
Borne Bélib', boulevard Henri IV, Paris 4e

© Jean-Louis Zimmermann – 2.0

Autopartage — Mobizen à Paris

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Autopartage — Communauto à Paris




**RÉPARTITION DES 5 107 AIRES DE STATIONNEMENT VÉLO A PARIS EN 2017**

- 2 982 aires de stationnement sur chaussée
- 2 125 aires de stationnement sur trottoir

Source : DVD

**35 927**

places de stationnement dédiées aux vélos

## La part croissante des deux-roues motorisés sur l'espace public

L'offre de stationnement des deux-roues motorisés compte 35 694 places réparties sur 6 433 aires majoritairement sur chaussée. Leur stationnement est gratuit à Paris. Il est interdit sur les trottoirs et autorisé sur les aires de stationnement dédiées et la bande de stationnement payant.

Pour renforcer l'offre actuelle, la Ville s'est fixée pour objectif la création de 10 000 places supplémentaires sur voirie d'ici 2020. Plus de la moitié de ce programme était réalisée à l'été 2018.

## Le développement de l'offre de scooters électriques en free-floating

Paris compte aujourd'hui près de 3 400 scooters électriques en free-floating en circulation. Ces véhicules sont gérés par les opérateurs Cityscoot et Coup. Ces scooters obéissent aux mêmes règles de stationnement que les deux-roues motorisés. Le 27 juin dernier, la Ville de Paris a signé avec les acteurs du secteur du free-floating la « Charte de bonne conduite relative à la location de scooters électriques en libre-service ».

## Le stationnement des vélos

Pour constituer une ville 100 % cyclable et atteindre l'objectif de 15 % de déplacements à vélo d'ici 2020, de nouvelles voies cyclables sont réalisées ainsi que des aires de stationnement plus nombreuses et de plus petite capacité.

L'objectif d'aménager 10 000 places de stationnement supplémentaires sur voirie a déjà été atteint à l'été 2018, ce qui porte l'offre actuelle à 35 927 places. Un nouveau programme de création d'arceaux sera lancé courant 2019. En complément de cette offre, la Ville développe une offre de stationnement sécurisé sur voirie : les vélo-box. Le marché a été lancé, un prototype est en test. Au terme de ce premier marché 300 places seront créées.

## Le stationnement des vélos-cargos, biporteurs et triporteurs

Afin de favoriser le développement des vélos cargos, biporteurs et triporteurs une subvention pour l'acquisition de vélos-cargos 2 ou 3 roues a été mise en place.

Au regard de la croissance actuelle des vélos-cargos et de l'essor qu'elle devrait prendre d'ici 2024, la question de l'arrêt et du stationnement de ces véhicules se pose, tant sur chaussée qu'en ouvrage. Aujourd'hui, l'absence d'un stationnement adapté aux vélos-cargos incite les usagers, à stationner et s'arrêter sur les trottoirs, générant un encombrement supplémentaire des espaces dédiés aux piétons.

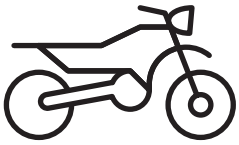
## Vélib' et les vélos free-floating

Suite à la fin du contrat d'exploitation du service Vélib', attribué en 2007 à JCDecaux, le consortium Smovengo s'est vu attribuer le marché en 2017. Sur les 1 400 stations prévues à terme sur l'ensemble des 60 villes concernées, 951 ont été réouvertes fin 2018 et plus de 10 000 Vélib' sont déjà en circulation, dont un tiers est électrique (service unique au monde).

Durant la période de transition entre ces deux opérateurs, plusieurs services de location de vélo en free-floating se sont déployés sur le territoire parisien, totalisant plus de 7 500 vélos en circulation fin 2018.

## Les trottinettes électriques en free-floating

Une offre nouvelle de trottinettes électriques en free-floating se développe depuis l'été 2018. Si le stationnement de ces « deux-roues » est toléré sur les trottoirs, leur foisonnement génère localement un fort encombrement de l'espace public. Pour apporter une réponse au stationnement libre des vélos en free-floating, la Ville de Paris expérimente un système de marquage au sol, et accompagne, avec le Pavillon de l'Arsenal et l'Apur, le collectif Vraiment Vraiment, lauréat de l'appel à projet Faire Design 2018.



**35 694**

places dédiées aux deux-roues motorisés

© Douze cycles

Vélo cargo : transport et logistique

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Stationnement deux-roues motorisés en Lincoln, avec arceaux, rue Marguerite Duras, Paris 13e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Stationnement vélo en amont d'un passage piéton, rue Hélène Brion, Paris 13e

© Apur – Maud Charasson

Station Vélib', rue Pasquier, Paris 8e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Aire de stationnement de vélos et trottinettes en free-floating sur trottoir

# Les activités économiques et commerciales

**19 210**

étalages et terrasses autorisés sur la voie publique

Les activités commerciales sur l'espace public parisien, qu'elles concernent les terrasses et étals, les occupations temporaires de la chaussée, ou du trottoir, ont pour objectif commun d'apporter un service de proximité aux parisiens, d'animer l'espace public et de le valoriser par la perception de redevances.

## Les terrasses et étals

On dénombre aujourd'hui 19 210 étalages et terrasses autorisés sur la voie publique, dont 8 % sur chaussée, dans les voies piétonnes, aires piétonnes, voies marché et zones de rencontres.

Les voies piétonnes et zones de rencontre concernent 6 % des voies pari¬siennes, soit 103 km, dans lesquelles sont réparties les 1 527 terrasses et contre-terrasses autorisées. La future zone à trafic limité (ZTL) comprenant les 1er, 2e, 3e et 4e arrondissements, à l'horizon 2020 pourrait doubler le linéaire de voies pouvant recevoir potentiellement des terrasses, contre-terrasses ou autres usages sur la chaussée, en accord avec le règlement actuel.

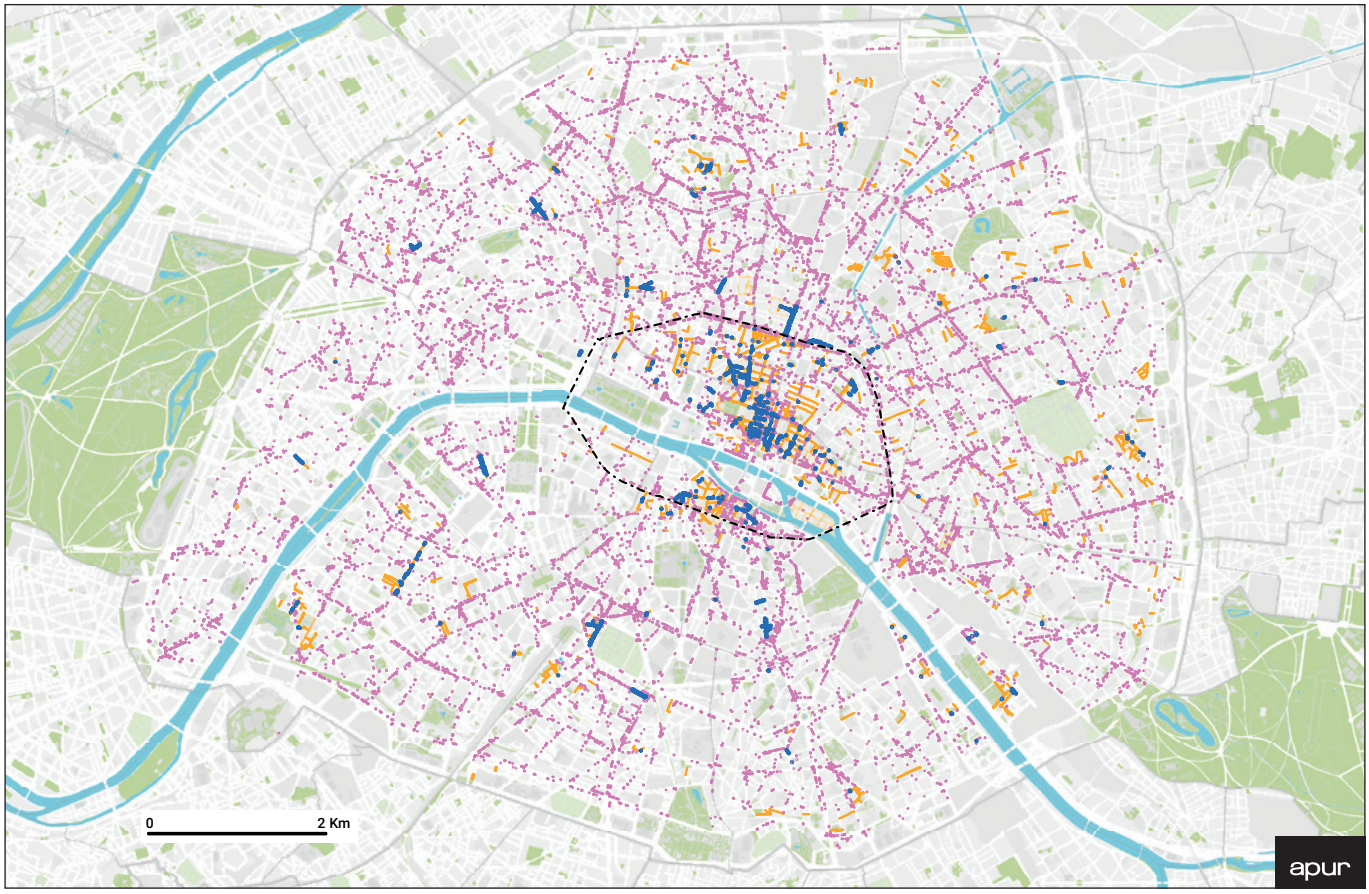
## Les commerces et services mobiles

Depuis 2014, plusieurs réflexions sur la place de la cuisine de rue et les commerces mobiles sont menées. De ces réflexions sont nés, notamment, les appels à projet des Popotes Roulantes qui a délivré des autorisations à 56 camions répartis sur 20 sites en 2015, puis à 41 camions sur 19 sites en 2017. La Ville réfléchit actuellement au lancement d'un nouvel appel à projet de ce type.

D'autre part, dans le cadre de la stratégie alimentation durable, le déploiement, d'ici 2024, de commerces itinérants de produits frais, bio, locaux et de saison est à l'étude et prioritairement dans les quartiers déficitaires.

**TERRASSES ET ÉTALS AUTORISÉS À PARIS**

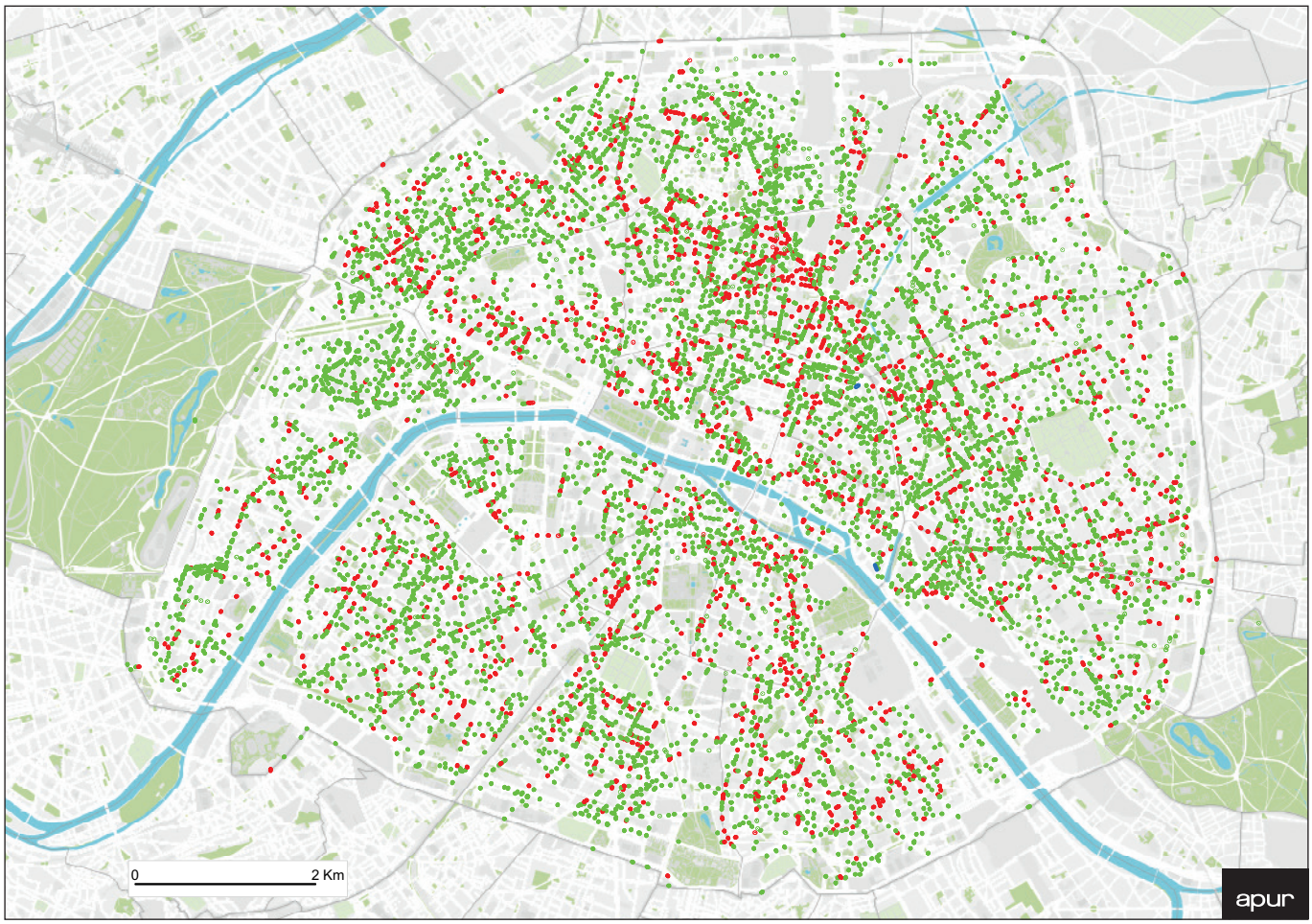
- Étalages et terrasses sur voies piétonnes et zones de rencontres
- Étalages et terrasses
- Zone de rencontre, voie piétonne et semi-piétonne
- Zone de trafic limité en réflexion



## La logistique, les livraisons et le e-commerce

La Ville de Paris souhaite soutenir une logistique urbaine bas-carbone jusqu'au dernier kilomètre. Pour cela, elle propose d'améliorer le stationnement des professionnels par l'inscription dans son PLU de l'obligation de créer une place de stationnement dite « servicielle » pour livraisons et services (médicaux, dépannage, artisans…) ; et par le développement d'ici 2024 d'un réseau de places Prolib', réservables à l'avance. Par ailleurs, la Ville de Paris met en place un test de monitorisation des aires de livraison dans le 4e arrondissement pour en améliorer les usages.

De plus, différents dispositifs de bases de logistique mobile sur voirie sont testés avec Paris and Co. Les modalités de leur développement à l'étude par les services de la ville.




**RÉPARTITION DES 7 242 AIRES DE LIVRAISONS MUTUALISÉES ET DES 1 800 AIRES SANCTUARISÉES**

**Aire de livraison**

- Mutualisée
- Sanctuarisée
- En voie BUS

Source : Open Data - Ville de Paris

© Christophe Belin/Ville de Paris

Signalétique des deux régimes de fonctionnement des aires de livraisons

# Valeurs et tarifications des usages sur l'espace public

© Mairie de Paris – DU – MCC – C. Jacquet

Horodateur parisien — Paris 15e

Les recettes générées par l'occupation de l'espace public proviennent aujourd'hui majoritairement du stationnement et des activités économiques et commerciales. Demain, l'évaluation de cette valeur intégrera les bienfaits sur l'environnement et la santé, plus difficilement monétarisables.

**Le stationnement sur voirie génère une recette annuelle d'environ 230 millions d'euros** (stationnement voiture, poids-lourds, autopartage, avitaillement électrique, transport de fonds et stations-service sur chaussée).

**Les activités économiques dans l'espace public génèrent de leur côté une recette globale d'environ 55 millions d'euros :**

- Les terrasses et étals
- Les ventes au déballage
- Les kiosques et food-trucks
- Les occupations temporaires pour des manifestations (culturelles, sportives ou associatives)

**La valeur liée aux externalités positives :**

- L'amélioration du cadre de vie,
- La lutte contre le réchauffement climatique,
- La biodiversité,
- La gestion de l'eau,
- La santé,
- Les liens sociaux.

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Station VULe, rue de Ponceau, Paris 2e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Les contre-terrasses et contre-étalages de la rue de Seine, Paris 6e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Jardinières de pleine terre, rue du Retrait, Paris 20e

© Apur – Arnauld Duboys Fresney

Végétalisation de la rue de Noisy-le-Sec, Paris 20e

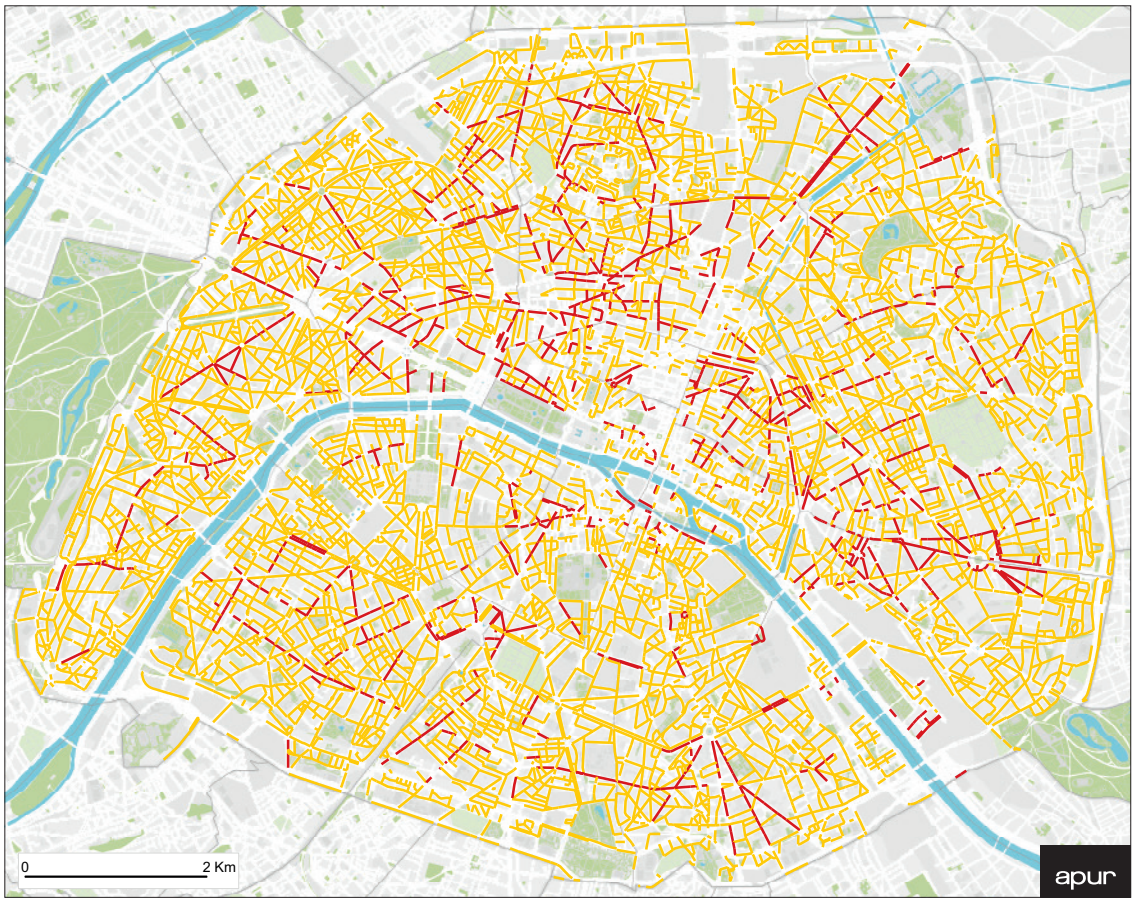
**La tarification des étals et terrasses** autorisées sur l'espace public varie selon les 5 catégories de voies et le type de matériel autorisé. Ces tarifs varient de 40 € à plus de 200 €/m² et par an.

## VALEURS COMMERCIALES DES VOIES

Situation depuis Mars 2011

- Hors catégorie
- 1
- 2
- 3
- 4

Novembre 2012



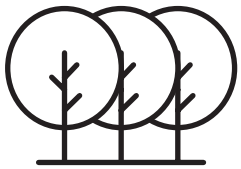

**Le stationnement visiteur** représente un coût annuel d'environ 7 920 € en zone 2 et 13 200 € en zone 1 (arr. de 1 à 11).
**Le stationnement des professionnels** représente un coût variable de 0,00 € à 1 661 €an.
**Le stationnement des poids lourds** représente un coût annuel d'environ 23 760 € en zone 2 et 39 600 € en zone 1 (arr. de 1 à 11).

## RÉPARTITION DU STATIONNEMENT

**Type de stationnement**

- Mixte et gratuit
- Rotatif

# L'adaptabilité de la ville au réchauffement climatique et le développement de la nature en ville



**104 702**

arbres d'alignement à Paris

Face aux enjeux liés au changement climatique et aux extinctions de certaines espèces (faune comme flore), la Ville de Paris s'est fixée comme objectif de replacer la nature au cœur de la ville en donnant une place éminente à la biodiversité pour offrir un cadre de vie plus harmonieux.

## Le développement de la place de l'arbre en ville

Paris compte aujourd'hui plus de 300 000 arbres, dont 104 702 sur l'espace public. Chaque année près de 1 500 arbres sont renouvelés.

Un objectif de planter 20 000 arbres a été fixé d'ici 2020. Cet objectif a été réalisé pour moitié fin 2018 avec notamment 752 arbres plantés sur la voirie.

La ville s'est également fixée pour objectif d'augmenter de 1 % l'indice de canopée d'ici 2024, et de 2 % d'ici 2030, de constituer un canevas de petites forêts urbaines à Paris d'ici 2050. L'état de référence de l'indice de canopée est en cours d'élaboration.

L'objectif de créer une rue végétale dans chaque arrondissement a été fixé d'ici 2020. À ce jour 5 rues ont été aménagées et 7 sont à l'étude.

La DEVE et la DVD étudient également des projets de végétalisation dans le cadre de chaque nouvelles zones de rencontres. Pour les voies présentant de forts enjeux de plantations et dont les trottoirs ne permettent pas la plantation d'arbres, la Ville étudie la possibilité de planter sur chaussée. Paris compte déjà plus de 700 arbres sur chaussée.

Enfin, la DEVE a délivré 2 560 « permis de végétaliser » et aménagés les 209 sites identifiés dans le cadre de l'opération « Du vert près de chez moi ».

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Exemple de plantation d'arbres avec élargissement de trottoir, rue Boutebrie, Paris 5e

© Apur – JC Bonijol

Exemple de permis de végétaliser accordés en pied d'arbres, rue Faidherbe, Paris 11e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Jardinières de pleine terre, rue du Retrait, Paris 20e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Rue de Bruxelles, côté Place Adolphe Max, Paris 9e

### Agir pour une ville résiliente

Comme de plus en plus de collectivités, la Ville de Paris s'est donnée pour objectif de renforcer les trames vertes et bleues et de déminéraliser partout où cela est possible. Pour cela, les surfaces perméables seront augmentées significativement et l'infiltration naturelle des eaux pluviales sera facilitée.

Paris souhaite atteindre 32 % du territoire perméable d'ici 2020, 35 % d'ici 2024 et 50 % d'ici 2030. Aujourd'hui 29,6 % du territoire est perméable ; la désimperméabilisation théorique de l'ensemble du stationnement de surface permettrait d'atteindre l'objectif de 32 %.

Des études et expérimentations sont ainsi en cours, dont : un avaloir dépolluant étudié par Véolia et l'EIVP et soutenu par Paris & Co-UrbanLab ; un projet européen LIFE ADSORB, démonstrateur de dépollution des eaux pluviales de voirie, dans le Bois de Boulogne ; un dispositif de rétention des eaux pluviales, bocage urbain, soutenu par Paris & Co-UrbanLab.

### L'agriculture urbaine

Paris compte 8 926 arbres fruitiers comestibles, dont près de la moitié sur voirie (soit 4 % des arbres d'alignement parisiens).

La première rue comestible parisienne sera également expérimentée en 2019, et des vergers seront développés d'ici 2020. L'implantation d'un container agricole sur voirie est également testée dans le 13e arrondissement.

© Apur

Revêtement perméable en pied d'arbres, rue Cardinet, Paris 18e

## Agir pour plus de confort et de lien social

La Ville de Paris a accéléré son engagement en faveur des modes de déplacement actif, notamment la marche, pour plus d'hospitalité des espaces publics et de diversité des usages.

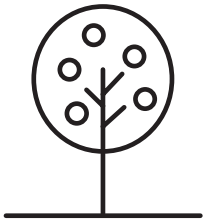
### Le partage de l'espace public

Un « plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics » (PAVE) a été adopté en 2012, puis en 2016 une stratégie Paris-Piéton s'est mise en place. Cette dernière met en lumière un certain nombre d'enjeux dont : contribuer à la mise en accessibilité universelle de l'espace public ; faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie ; favoriser la diversité d'usages de la rue ; multiplier les rues apaisées et végétalisées ; et d'étendre le dispositif Paris Respire dans la totalité des arrondissements, tous les dimanches et jours fériés d'ici 2024.

© Mairie de Paris-DVD

© Mairie de Paris-DVD, Insitua

Reconfiguration de la rue du Pont-Neuf, Paris 1er



**4 078**

arbres fruitiers
sur voirie
à Paris en 2018

## Les dispositifs de tri sur l'espace public

Pour atteindre l'objectif national d'un tri à la source pour tous à l'horizon 2025, Paris s'est engagé à généraliser les dispositifs de tri sur l'espace public. Une des premières actions sera la pose de 1 000 stations de tri (dont les Trilib') et 2 000 autres points de collecte supplémentaire dans Paris d'ici 2020.

En 2015, 359 728 bacs étaient mis à disposition des particuliers : 163 512 bacs verts, 122 890 bacs jaunes, et 73 326 bacs blancs. Considérant, pour l'ensemble des 3 bacs une emprise au sol moyenne de 0,50 m², on aurait donc à Paris, une surface d'un peu moins de 13 hectares occupée alternativement sur l'espace public et dans les bâtiments pour la collecte des déchets des particuliers.

Pour réduire le temps de présence des bacs sur l'espace public, la start-up Craft.ai a développé une application permettant d'informer en temps réel les citoyens, entreprises et concierges de l'heure de passage des camions de collecte.

## Vers un nouvel équilibre entre la vie de la rue et la circulation

Parmi les nouveaux usages testés actuellement, on peut noter la fermeture à la circulation de tronçons de voies pour les équiper et en faire des rues aux enfants. Ce projet est développé dans le cadre du Budget participatif parisien 2014 et a comme objectif d'ouvrir une rue aux enfants par arrondissement d'ici 2020.

Une expérimentation de « parklets » est à l'étude dans le cadre du Budget Participatif. Ce projet vise à développer sur des places de stationnement de nouveaux usages via un mobilier ad-hoc, offrant à la ville un outil complémentaire aux ZZ containers, aux bancs Mikado et aux modules de glisse urbaine qui permettent d'activer de nouveaux usages temporaires de l'espace public.

Enfin, dans le cadre de son engagement pour une ville plus sportive, Paris s'est fixé comme objectif de renforcer le maillage des équipements de proximité, pour que chaque Parisien (ne) s soit à moins de 5 minutes d'un équipement sportif, notamment par la mise en place de structures légères dans l'espace urbain et le développement de parcours sportifs sur l'espace public.

**Ce travail qui fait état des nombreuses évolutions culturelles, environnementales et sociétales engagées ces dernières années illustre l'intérêt de l'évolution de l'espace public à Paris.**

© Apur – David Boureau

Réappropriation artistique et citoyenne de l'espace public, rue Versigny (18e)

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Mobilier Mikado mis en place sur les Berges de Seine Rive Gauche

Un nouvel équilibre se dessine avec moins de stationnement de surface de véhicules particuliers, plus d'espace à disposition pour des mobilités partagées, mobilités actives et émergentes, plus de végétal, plus de trottoirs, plus de services et plus d'usages adaptés à la chronotopie des citadins.

**L'ensemble des connaissances réunies permet la mise en place d'une nouvelle stratégie alliant mobilités, climat, santé, écologie et diversité des usages autour de ce bien commun qu'est l'espace public.**

**Cette stratégie pourra s'organiser selon deux axes :**

- **L'élaboration d'une hiérarchie urbaine des voies et places renouvelée.**
- **La rédaction d'un nouveau référentiel de l'espace public de demain.**

**Axes qui prendront appui sur les réflexions suivantes :**

- Le maintien équilibré d'une offre de stationnement sur voirie pour les mobilités individuelles VL, électriques, partagées, visiteurs et un transfert vers les parkings en ouvrage, notamment pour la demande en stationnement voiture résidentiel ;
- Le renforcement du stationnement deux-roues motorisés sans arceaux sur chaussée et sur la bande de stationnement payant, avec la question de sa tarification et d'une meilleure utilisation des parkings en ouvrage ;
- Le développement de « hub mobilités douces » sur chaussée de préférence (stationnement de vélo particulier, en free-floating, vélo-cargo, trottinettes, etc.) ;
- L'adaptation du stationnement aux besoins des professionnels (place réservée,...) ;
- L'adaptation du stationnement aux évolutions des modes de livraison et de logistique (base logistique mobile, e-commerce, triporteurs, vélo cargos...).

- La réévaluation des barèmes de tarification des différents usages sur l'espace public au regard des services rendus et des attentes ;
- L'harmonisation de la tarification du stationnement de surface et en ouvrage ;
- L'intégration des externalités positives dans le calcul de la valeur.

- Le renforcement du commerce et services mobiles sur chaussée (foodtruck, autres biens et services, ludothèque,...) ;
- Le déploiement de terrasses et étals sur chaussée (éphémère ou durable).

- La plantation en pleine terre, dans la bande de stationnement, partout où cela est possible ;
- L'attribution de permis de végétaliser sur les espaces de stationnement ;
- La désimperméabilisation du stationnement sur trottoir.

- La poursuite du rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur des piétons ;
- Le désencombrement des trottoirs, en étudiant notamment le déploiement d'un système de point d'apport volontaire de déchets sur l'espace public ;
- Le déploiement d'une offre de mobilier flexible pour activer des usages, localement et ponctuellement dans le temps (« mikado », parklet, etc.) ;
- Le développement d'aménagements souples et réversibles adaptés à la chronotopie.

© Mairie de Paris-DVD

Reconfiguration de la place du Panthéon, Paris 5e

© Apur – Clément Pairot

Espace partagé rue des Rosiers, Paris 3e


Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

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

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique : **Apur**

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

Mise en page : **Apur**

www.apur.org



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