MAIRIE DE PARIS

Secrétariat Général de la Ville de Paris

**2011 SG 127**

Communication du Maire de Paris : « De nouvelles mobilités pour un Paris regagné ».

Les pratiques et les usages de la ville ont beaucoup changé au cours de cette dernière décennie. Ces évolutions touchent l'ensemble des villes : les « villes mondiales » comme les villes françaises, grandes, moyennes ou petites. Paris n'échappe pas à ce mouvement général. Une récente enquête auprès des habitants de 7 grandes villes[1] montre que 58 % des citadins souhaitent voir la place de la voiture réduite via des zones qui leur seraient interdites ou des voies réservées aux bus, et qu'ils souhaitent développer en priorité des modes de transports collectifs comme le bus (67 %) et le métro (61 %), loin devant la voiture (19 %). La ville change et ces changements sont sans doute d'abord le fait des Parisiens et de l'ensemble de ses usagers.

Depuis 2001, la fréquentation du métro a augmenté de 24 % et celle des bus de 10 %, soit environ 600 000 déplacements quotidiens supplémentaires. Le nombre de déplacements à vélo a plus que doublé, avec un tiers de ces déplacements faits en Vélib'. Sans oublier les 3 600 000 déplacements quotidiens à pied, ce qui fait de Paris une des villes européennes où on marche le plus, grâce à la densité et à la mixité des activités urbaines. La dernière enquête INSEE sur les déplacements des Français (2008) nous montre que la marche et le vélo représentent, à Paris, un déplacement quotidien sur deux, un jour de semaine. Beaucoup d'aménagements ont donc transformé notre ville pour accompagner et encourager cette mutation avec 190 km de couloirs de bus, la transformation des boulevards des Maréchaux à travers le tramway, l'aménagement d'un réseau cyclable de 600 km à ce jour… C'est une manière de se déplacer, mais aussi de vivre la Ville qui change.

Cette politique est non seulement volontariste mais pragmatique et adaptée aux différents modes de déplacements nécessaires à une ville dense de 2,2 millions d'habitants et de 1,7 million d'emplois, ainsi qu'à la métropole tout entière. L'objectif est d'offrir aux Parisiens et Franciliens un panel de solutions alternatives à l'utilisation d'un véhicule individuel avec à la fois un renouveau du partage de l'espace public au profit des mobilités douces et une augmentation de l'offre de transports publics. Par le biais du STIF, que la Ville de Paris finance à près de 50%, l'offre de bus a augmenté de 22% de 2001 à 2010 et la création de la ligne de tramway T3 permet déjà un bien meilleur maillage de l'agglomération.

Dans le même temps, les Parisiens disposant d'une voiture l'utilisent très peu (41% des ménages en sont équipés) et les Franciliens eux-mêmes utilisent de moins en moins la voiture pour venir à Paris. Le trafic automobile dans Paris a donc baissé de 24 % en 9 ans, soit environ 450 000 déplacements quotidiens en voitures particulières en moins. Pour autant il ne s'agit pas d'interdire les véhicules dans Paris, indispensables pour un certain nombre de déplacements professionnels ou personnels. Des solutions innovantes s'organisent donc pour que chacun puisse disposer d'une voiture quand il en a vraiment besoin : une politique efficace de stationnement résidentiel bien sûr, mais aussi le développement des taxis, de l'autopartage et bientôt le lancement d'Autolib'.

Enfin si l'enjeu urbain est bien de mieux partager l'espace public, il est aussi de réduire la pollution. Alors que de récentes études montrent aujourd'hui que la pollution de l'air dans les grandes villes, liée en particulier au trafic routier, a un impact direct sur l'espérance de vie, cet objectif reste pour la municipalité une priorité. Depuis 2001, la pollution a fortement baissé dans la capitale : la pollution de proximité de 32% entre 2002 et 2007, et les gaz à effet de serre de 9%. Plus spécifiquement, les concentrations du benzène, composé cancérigène, et de monoxyde de carbone ont chuté de 80% tant en pollution de fond que de proximité ; les concentrations de dioxyde d'azote, gaz précurseur de l'ozone, ont baissé de 15% depuis 10 ans.

---

[1] enquête de l'observatoire Véolia menée, du 16 mars au 15 avril 2010, auprès d'un échantillon représentatif de 7 grandes villes (Pékin, Londres, Sao Paulo, Bombay, Paris, Le Caire, Chicago) soit plus de 7000 personnes

La baisse de la pollution est un objectif prioritaire, pour cela aussi la circulation doit encore diminuer et des solutions innovantes doivent être trouvées pour encourager les véhicules propres. **Le point préoccupant reste les particules fines :** les taux restent élevés contrairement aux autres polluants. L'étude sur les zones d'action prioritaire pour l'air est engagée avec Paris Métropole et l'ADEME, pour réduire encore la pollution due aux particules. **Mais sans attendre les résultats de ce travail, la Ville a d'ores et déjà proposé au Préfet de Police des mesures de renforcement du dispositif de surveillance de la pollution aux particules en y incluant, avec une baisse des seuils d'alerte et l'introduction de mesures plus restrictives sur la circulation, de nouvelles d'incitations à ne pas utiliser la voiture.**

Au-delà de ces mesures contraignantes, nécessaires pour améliorer la qualité de l'air, la Ville de Paris doit montrer l'exemple. Le Conseil de Paris délibérera donc ce mois-ci sur le **plan de déplacement de l'administration parisienne : il engage notre collectivité dans une réduction importante du nombre de véhicules et de leur usage** (-15% d'ici 2014), une mutualisation accrue du parc et une généralisation des véhicules électriques ou peu polluants.

La baisse de la circulation et les aménagements menés par la Ville ont également permis une baisse des nuisances sonores : depuis 2004 on mesure une baisse de la population soumise à un bruit important le jour comme la nuit et une augmentation très nette du nombre de personnes habitant dans des zones plus calmes, de moins de 60 décibels (dB). Cela a été rendu possible par des aménagements comme les bus Mobilien ou les espaces civilisés. Le Mobilien n° 27 a par exemple entraîné un gain acoustique de 2,2dB de jour et 3,9dB de nuit ; dans le quartier Tombe-Issoire Alésia, le nombre de personnes exposées à plus de 65 décibels a baissé de 20%. Les exemples les plus frappants sont enfin les couvertures du boulevard périphérique, et par exemple la Porte de Vanves où le niveau de bruit a diminué de 10 à 15 dB.

Il est essentiel de continuer cet effort pour la santé de tous les Parisiens. Car il n'est pas sans lien avec la structure même de la population parisienne qui a changé en 10 ans, avec 13.000 familles supplémentaires et donc plus d'enfants, plus de jeunes actifs, plus de seniors, eux-mêmes plus autonomes et plus mobiles dans la ville... Si Paris veut conserver cette diversité et son attractivité, il faut prolonger notre action et aller plus loin dans la qualité de vie et la liberté de déplacement des Parisiens.

1. Un nouveau partage de l'espace public

Jusqu'au début des années 2000, plus de 60% de l'espace public parisien était consacré à l'automobile, entre la chaussée elle-même et les places de stationnement sur voirie, les tunnels ou viaducs. L'ensemble des autres usagers - piétons, cyclistes mais aussi toutes ces personnes qui souhaitent profiter des rues et places de Paris pour jouer et se détendre- devait se partager les 40% qui restaient. Il convenait d'inverser cette situation et redonner Paris à ceux qui y habitent, à ceux qui y travaillent, aux touristes…

*a. La marche en ville et le vélo : des modes de transport quotidien primordiaux*

La marche couvre maintenant 54 % des déplacements réalisés dans Paris, en dehors des trajets pour rejoindre le métro, le bus, les parkings. Si l'on prend l'exemple du boulevard Saint-Germain un samedi, 41% des usagers qui l'utilisent sont piétons, seulement 24% sont automobilistes.

La Ville s'est engagée dans une démarche systématique pour favoriser le piéton : **la surface globale de trottoir a augmenté de 7% dans les dix dernières années**. L'aménagement même des trottoirs a changé, pour favoriser l'accessibilité de tous avec des bateaux et bandes pododactyles aux passages piétons et 100% des lignes de bus désormais accessibles aux personnes à mobilité réduite ou aux

poussettes. Mais il faut aller plus loin. Le Conseil de Paris délibérera avant la fin de cette année sur un **Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics** proposant un ensemble de mesures (amélioration des traversées piétonnes, conception plus ergonomique des lieux). Le désencombrement des trottoirs est également un objectif permanent de notre politique de gestion de l'espace public, qui doit s'accompagner d'une sensibilisation des usagers pour davantage de civisme (respect des places de stationnement, des couloirs bus, respect de l'interdiction de circulation des deux-roues sur les trottoirs…).

S'il faut limiter l'encombrement des trottoirs, il ne faut pas pour autant supprimer le mobilier urbain qui répond à une véritable fonction d'accueil et d'information sur l'espace public. C'est l'objectif de l'appel à projets lancé en ce début d'année sur le **mobilier urbain intelligent** qui permettra aux inventeurs et entreprises innovantes de tester leurs idées et produits dans l'espace public parisien. Cet appel à projet s'est clos le 1er mars avec une quarantaine de propositions de projets d'expérimentation. Les lauréats seront désignés mi avril et les premiers projets mis en œuvre avant l'été. Le mobilier urbain, qui fait partie intégrante de l'esthétique parisienne, fait également l'objet d'une réflexion en matière de *design* (sanisettes, corbeilles…) et un appel à idées sera engagé avant l'automne pour améliorer **l'esthétique des potelets** à l'instar de ce qu'ont imaginé certaines associations de quartier.

Pour accroître la place accordée aux piétons et améliorer la coexistence entre les voitures et les autres moyens de transport, deux projets concrets verront le jour à court terme :

- Etudier **l'extension de la limitation à 30 km/h sur l'ensemble des rues de desserte des quartiers, ainsi que sur les secteurs d'avenues plus importantes si l'activité commerciale ou la proximité d'établissements scolaires justifient de ralentir la circulation** ;
- Etendre, la nuit, le dispositif « Paris-Respire » d'interdiction temporaire de circuler pour créer des zones « **Paris Respire la Nuit** ». Ainsi seront diminuées les nuisances dues aux véhicules de passage.

Vélib' transporte chaque jour autant de voyageurs que 5 lignes de bus ou que le tramway des Maréchaux sud. Avec 16 000 stations et 40 000 bornettes à Paris ou dans 30 communes de proche couronne, son maillage est unique au monde. Et il faut qu'il continue à évoluer pour tenir compte des attentes des usagers, réunis en comité depuis 2010. Dès cette séance, le Conseil de Paris délibère pour **adapter les formules d'abonnement**, et les mettre en vigueur dans les toute prochaines semaines. Nous créerons également un abonnement à tarif réduit pour les jeunes -notamment les boursiers et les jeunes en insertion- dès la rentrée scolaire, en septembre prochain. Tous ces abonnements pourront être souscrits très facilement en ligne, avec une action commerciale particulière vis-à-vis des salariés mais aussi des touristes.

**Le schéma vélo**, voté à l'unanimité du Conseil de Paris, accompagne cette croissance des déplacements cyclables avec la mise en œuvre, en concertation permanente avec les associations cyclistes, de 2000 places de stationnement vélo par an (sur voirie et dans les immeubles d'habitation), de nouveaux aménagements cyclables pour atteindre 700km en 2014, de campagnes de sensibilisation et de formation, ou encore de l'aménagement de dix portes de Paris pour faciliter les parcours des cyclistes de toute la métropole. Le succès des doubles sens cyclables réalisés dans les zones 30 parisiennes témoigne de la forte demande de souplesse des cyclistes, mais va aussi dans le sens de plus de sécurité puisque aucun accident n'a été constaté depuis leur mise en place en 2010. **Le tourne-à-droite au feu rouge,** nouvelle mesure du code de la route, **sera également déployé dans l'année 2011,** partout où cela ne pose pas de problème de sécurité : ce dispositif, permettant aux cyclistes de tourner à droite sans être mêlés aux démarrages de la circulation générale, permet en effet une pratique encore plus fluide du vélo.

Nous proposons d'aller encore plus loin en mettant en place des **« Vélib' pour enfants »** dans les parcs et dans les bois, en cohérence avec le nouveau règlement des parcs et jardins, de manière à faciliter la pratique du vélo dès le plus jeune âge. Ce projet pourrait voir le jour en s'appuyant sur une entreprise d'économie solidaire et s'attacherait à proposer des tarifs compatibles avec un usage familial. **Une délibération sera proposée sur ce sujet au Conseil de Paris avant la fin de l'année.**

*b. Des grands projets emblématiques d'un nouveau partage de l'espace public*

Le changement d'approche de l'espace public et des déplacements se lit d'abord sur les grands projets urbains que sont Clichy-Batignolles, Paris Rive Gauche ou Paris Nord Est. Ce dernier projet en est l'exemple le plus frappant. Il intégrera les réseaux existants tout en accueillant une nouvelle offre inédite de transport en commun avec l'extension du tramway T3 et l'aménagement de la Gare Éole Évangile qui prendra le nom de Rosa Parks. Il s'accompagnera aussi de l'implantation d'une forêt linéaire protégeant le quartier du périphérique et l'aménagement des berges du canal Saint Denis en promenade piétonne. Tous **ces nouveaux quartiers sont emblématiques d'une « ville offrant une liberté de déplacement » et conçus dès l'origine dans une logique de partage de l'espace public**. Ils tissent et renforcent les liens avec les communes riveraines en facilitant les connexions, en réduisant l'impact de la barrière que représente le périphérique. **La couverture des portes** de Vanves ou des Lilas créera aussi une véritable couture urbaine avec les villes voisines. Ce sera également le cas de la couverture du boulevard périphérique au niveau des portes de Villiers, Ternes et Champerret pour laquelle l'engagement financier de l'Etat doit être à la hauteur du coût du projet évalué à 200 millions d'euros.

Un autre projet emblématique de ce renouveau des quartiers et notamment des quartiers périphériques est le **prolongement du tramway des Maréchaux (T3)** sur 15 km, de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, qui sera mis en service fin 2012 avant un nouveau prolongement jusqu'à la Porte d'Asnières prévu en 2016 ou, au plus tard, en 2017. Ce prolongement donne lieu à une requalification de l'espace public particulièrement importante dans les quartiers populaires de l'Est parisien, avec un accompagnement artistique sous la forme d'une dizaine d'oeuvres variées proposées par des artistes internationaux. C'est un projet de transports parisien parce qu'il renforce le lien et dessert des quartiers enclavés de la capitale. Il est aussi pleinement métropolitain puisque, sur les 275 000 voyageurs attendus chaque jour sur le tramway prolongé, 60 % ne seront pas parisiens : le tramway des Maréchaux est une réponse concrète, dès aujourd'hui, aux besoins de transports collectifs pour des déplacements de banlieue à banlieue, sans attendre les nouvelles grandes infrastructures qui seront réalisées dans les dix ans.

Donner plus d'espace et de liberté de mouvement aux Parisiens : voilà l'optique qui préside au réaménagement de tous les grands et petits espaces. La place de la République, dont la rénovation sera achevée au printemps 2013, accordera 50 % de place en plus aux piétons et sera transformée en un grand espace populaire, polyvalent. Elle garantira la continuité des itinéraires cyclables ainsi qu'une accessibilité totale pour les personnes à mobilité réduite. Mais cette évolution n'est pas terminée. **Le projet de l'aménagement des voies sur berges** en est le meilleur symbole, en rendant aux Parisiens l'accès à leur fleuve et les berges aux piétons, en diversifiant les usages, en valorisant ce site unique porteur de l'identité de Paris. Elle **s'accompagnera d'une série de projets importants d'amélioration des transports collectifs à court terme** : l'automatisation de la ligne 1 du métro, l'extension de Voguéo sur l'ensemble du linéaire de la Seine, du Val-de-Marne aux Hauts-de-Seine, et l'amélioration du RER C.

Au-delà de ces grands projets, partout dans Paris, l'espace public est transformé : la **nouvelle Place Clichy**, inaugurée en 2010, offre désormais plus d'espace pour la promenade et les animations urbaines immédiatement appropriées par les riverains, les usagers comme les promeneurs. Le

réaménagement de **l'avenue de Clichy,** des **Grands Boulevards** ou encore de la **rue de Rennes** s'inscriront dans ce même esprit en redonnant de l'espace aux piétons et en dynamisant l'activité commerciale. La **rue d'Avron** dans le 20ème bénéficiera de trottoirs élargis, d'une végétalisation importante et de nouveaux mobiliers urbains, les **Quai de Seine** dans le 19ème verront s'installer une piste cyclable bidirectionnelle et la **rue Rambuteau** dans les 3ème et 4ème arrondissement bénéficiera d'un nouvel aménagement apaisant la circulation et dynamisant le tissu commercial. Il faut mener aussi une vraie réflexion sur **le quartier de la Goutte d'Or**, pour concilier les différents usages de ce quartier plein de richesses sans les cloisonner.
Plus globalement, la gestion de la voirie fait l'objet d'une attention constante au quotidien dans tout Paris, de l'entretien des chaussées et trottoirs à l'attention portée au déroulement des chantiers afin de minimiser la gêne occasionnée aux Parisiens et de garantir leur sécurité.

### *c. Poursuivre le développement des transports collectifs à Paris et dans la métropole*

L'augmentation de la demande porte le réseau de transport à Paris à saturation : le RER A ou la ligne 13 par exemple connaissent un taux de charge qui dépasse régulièrement les 100 %. Les collectivités franciliennes ont investi massivement pour améliorer encore l'offre de transport. Dans les dix dernières années, Paris l'a considérablement renforcé avec un tramway de rocade transportant quotidiennement plus de 110 000 voyageurs, et qui sera prolongé de 15 km d'ici fin 2012. Le prolongement du tramway T3 à la porte d'Asnières apportera une offre de transport nouvelle essentielle pour désenclaver les quartiers du Nord-Ouest de Paris. L'offre de bus a aussi beaucoup augmenté avec notamment 19 lignes « Mobilien » disposant d'aménagements dédiés. **Les nouveaux aménagements du Mobilien 26** qui amélioreront les conditions de circulation des bus entre la gare du Nord et la gare St Lazare seront ainsi inaugurés avant l'été. Quant au **nouveau service de bus de quartier dans les 17ème et 18ème arrondissements, récemment attribué à la RATP,** ils seront dotés de véhicules entièrement électriques d'ici la fin de l'année.

Mais il faut poursuivre l'effort sur le long terme. Dès juillet 2007, le Conseil de Paris a approuvé un plan de mobilisation pour les transports convenu entre la Région et les Départements franciliens. Après le vote de la loi sur le Grand Paris, un débat public sur les projets de l'Etat et de la Région s'est conclu par un accord signé entre les partenaires en février 2011 sur un réseau commun aux deux projets. Il s'agit de réaliser un grand projet de transports collectifs pour la Métropole, avec une rocade de métro desservant des secteurs densément urbanisés de la proche et moyenne couronne et pourtant enclavés en raison du manque d'infrastructures. Ce projet s'appuie également sur le prolongement de la ligne 14 et du RER E à l'ouest.

Il faut aussi engager très vite des travaux sur le court terme, car la situation de congestion des transports collectifs ne peut attendre seulement des solutions effectives dans quelques années (livraison complète du réseau prévue en 2025). De manière très immédiate, une série de projets sont d'ores et déjà en cours : l'automatisation de la ligne 1 du métro et l'amélioration du RER C en lien avec le projet de reconquête des voies sur berges, mais aussi le changement des deux tiers des matériels du RER A, ou encore des améliorations de la ligne 13 dès 2012 (portes palières et nouveau matériel, renforcement des lignes de bus longeant la ligne, rénovation du système d'exploitation), améliorations qui devront être complétées par d'autres dans les années suivantes tant la congestion de cette ligne est préoccupante. Dans les toutes prochaines années sont prévus la rénovation des RER et le prolongement de lignes de métro dont les travaux sont déjà engagés (ligne 4, ligne 12, ligne 8…) ou devront être mis à l'étude (ligne 10 à Ivry), et bien entendu le prolongement du tramway à la porte d'Asnières.

Mais l'offre de transport en commun passe aussi par des services innovants et adaptés à une demande de déplacements de plus en plus variée. Ainsi, en 2008, la ligne fluviale Voguéo a été mise en service pour une première phase expérimentale entre Maison-Alfort et la gare d'Austerlitz.

Elle est gérée par le STIF qui vient de voter le lancement, avant l'été 2011, d'un appel d'offres pour la création d'un service de transport public fluvial sur la Seine. Sur l'ensemble de la métropole parisienne, du Val-de-Marne aux Hauts-de-Seine, traversant tout Paris, **Voguéo permettra de répondre à un besoin de transport** tant pour des déplacements domicile-travail que pour des déplacements loisirs avec 20 à 30 escales et une fréquence comprise entre 10 et 30 minutes. Le développement de ce transport public fluvial accompagnera aussi la reconquête des abords du fleuve, souhaitée par l'ensemble des communes de la métropole situées en bord de Seine.

L'objectif est bien d'intégrer ce nouveau mode de transport dans l'ensemble du réseau collectif francilien, en connectant les escales aux stations de RER, métro, tramway et bus pour favoriser l'intermodalité, et plus largement dans **un bouquet de mobilité où tous les modes (Vélib', transports collectifs, Autolib'…) seront accessibles via un support unique, la carte Navigo.**

2. Innover pour de nouvelles formes de mobilité

*a. Favoriser toutes les alternatives à la possession d'un véhicule individuel*

Le contrat pour la délégation de service public Autolib' vient d'être signé entre le syndicat mixte Autolib' et le groupe Bolloré. **Autolib' va être la première expérience mondiale d'une flotte de véhicules électriques en libre service déployée de manière massive (3000 véhicules et plus de 1100 stations à terme) et à l'échelle d'une grande agglomération (46 communes déjà adhérentes)**. Autolib' doit également constituer un réel levier pour le développement du véhicule électrique : la Ville s'engage en parallèle à la mise en place d'un réseau de recharge constituant un maillage dense d'au moins 250 bornes sur voirie et de bornes dans les parcs de stationnement.

Ce service innovant s'ajoute à tous ceux qui limitent déjà les besoins de déplacements personnels et permettent une meilleure utilisation du parc de véhicules (label autopartage de la ville de Paris, services aux populations âgées et à mobilité réduite, télé-services, l'e-commerce, livraisons à domicile) pour créer **une économie de services qui offrent une alternative à l'usage exclusif d'un véhicule** …

Cette offre nouvelle sera donc complémentaire de l'offre existante, et notamment des taxis. Autolib' a vocation à apporter un nouveau maillon dans la chaîne des déplacements permettant aux Parisiens et Franciliens d'abandonner leur véhicule individuel et de n'utiliser une voiture que lorsqu'ils en ont vraiment besoin. Ce projet contribuera à diminuer encore le taux de motorisation des ménages de la Métropole. Ces derniers auront ainsi recours à Autolib' pour certains de leurs déplacements mais aussi aux taxis dans de nombreux autres cas. L'offre proposée par Autolib', qui nécessite pour l'usager d'être en capacité de conduire une voiture et de posséder un permis valide, est complémentaire du service offert par les taxis de porte à porte avec chauffeur. La mise en place des stations Autolib' ne supprimera aucune place de taxi et les voitures Autolib' ne seront pas autorisées à emprunter les couloirs de bus, au contraire des taxis.

**Concernant plus précisément les taxis,** le protocole, signé le 28 mai 2008 entre la Ministre de l'Intérieur et 7 organisations nationales syndicales de taxis, constitue une première étape qu'il convient d'accompagner et de compléter notamment par **une augmentation du nombre de licences et par l'attribution prioritaire de licences aux véhicules propres** (hybrides ou électriques) et/ou accessibles aux personnes handicapées. La Ville souhaite travailler avec la profession autour de deux mesures : d'une part, créer de nouveaux couloirs de bus qui facilitent les entrées dans Paris, en particulier au nord et au sud ; d'autre part, accompagner la profession dans la création d'un système plus moderne pour aider les usagers à trouver un taxi, grâce à la mise au point d'une application pour smartphones permettant de localiser la disponibilité des taxis présents en stations.

Pour les personnes handicapées et les seniors, la Ville de Paris propose depuis 2003 le **service PAM** désormais étendu aux autres départements d'Ile-de-France et récemment amélioré pour permettre aux voyageurs d'être accompagnés et pour rendre le service accessible jusqu'à 2h du matin le week-end.

*b. Adapter la politique de stationnement aux nouveaux usages*

Les modes de stationnement évoluent avec la mobilité. Aujourd'hui, sur les 790 000 places à Paris, seulement 20 % sont sur l'espace public, et le taux de remplissage des parkings souterrain reste globalement faible. L'analyse de l'offre de stationnement sur l'ensemble de la Capitale ne fait pas apparaître de carence sur de grands secteurs. C'est la raison pour laquelle il ne semble pas nécessaire de s'engager dans un programme de construction de parcs souterrains sur l'ensemble de notre ville. Cependant, dans le cas où un besoin très localisé se ferait sentir, un projet de parking pourra être envisagé, en s'appuyant sur une analyse de la demande et fondée sur une carence en parcs de stationnement à proximité, en stationnement de surface et en desserte en transports en commun.

La difficulté pour les automobilistes de connaître l'offre de stationnement au moment où ils cherchent à se garer provoque souvent le sentiment d'un manque de places. Les usagers du stationnement rotatif doivent être mieux réorientés vers les parcs publics. **Nous mettrons en place dès 2012, avec les concessionnaires de parkings, un jalonnement (permettant de voir le nombre de places vacantes par des affichages dynamiques sur voirie) pour l'ensemble des parcs afin de guider les usagers vers les places vacantes.**

Mais cette carence est aussi due au fait que le stationnement en surface ne fonctionne pas de manière optimale. **Il est indispensable d'inciter les usagers à utiliser le stationnement rotatif pour des périodes courtes, par un ajustement des tarifs.** Actuellement, il existe 3 zones tarifaires pour le stationnement des visiteurs, mais le découpage de ces zones est vieux de près de 20 ans. Il est ainsi proposé dès ce Conseil de réactualiser ce zonage pour rétablir cette cohérence tarifaire entre l'offre de stationnement en surface et en sous-sol afin d'encourager les visiteurs à stationner dans les parkings souterrains dont certains sont aujourd'hui sous-utilisés.

Ce nouveau découpage n'a aucune incidence sur le tarif des résidents, qui reste à 0,65€ par jour sur l'ensemble de Paris. Au contraire, en incitant les visiteurs à se garer dans les parkings, davantage de places seront disponibles pour eux et pour les acteurs économiques et de santé à qui la Ville propose par ailleurs des avantages tarifaires (carte de stationnement résidentiel, carte sésame artisan commerçant, carte sésame soins à domicile, carte sésame réparateurs).

**Sur voirie, le paiement par carte bancaire sera possible dès 2011 :** nous engageons en effet la centralisation de 8 000 horodateurs implantés sur le territoire parisien ce qui rendra possible de nouvelles modalités de paiement, plus adaptées et innovantes (carte bancaire, mais aussi téléphone portable…).

Evidemment, ces mesures doivent s'accompagner d'une amélioration du **respect du paiement** du stationnement. On constate en effet qu'à peine plus de 10% des automobilistes payent leur ticket de stationnement… C'est un comportement qui aboutit à un espace public privatisé par des usagers qui ne respectent pas le prix de sa rareté. Il est indispensable de revenir à un meilleur respect de la règle commune. Le Gouvernement s'est engagé dans la rédaction d'un décret prévoyant une augmentation de l'amende pour défaut de paiement du stationnement de 11 à 17 € : cette augmentation est malheureusement très faible et ne fonctionnera que si les usagers savent qu'ils risquent effectivement d'être verbalisés.

Or le nombre de PV pour absence de ticket ne cesse de diminuer à Paris depuis 2003 avec, par exemple, une baisse de 17% entre 2007 et 2008 et une nouvelle baisse de 2% entre 2008 et 2009. Les modalités et l'efficacité du contrôle doivent être renforcées en lien avec la Préfecture de Police.

Il s'agit également d'adapter l'offre de stationnement aux besoins spécifiques. Le nombre de places GIG/GIC pour les personnes handicapées a ainsi été triplé depuis 2001. L'expérimentation parisienne de **partage des zones de livraison la nuit, qui s'est avérée un succès, est désormais passée dans le code de la Route et généralisée sur Paris** : cette mesure permet de mieux contrôler le respect de ces zones pour les livreurs au moment où ils en ont besoin, tout en permettant une utilisation plus souple pour les riverains.

Le stationnement doit aussi s'adapter aux autres modes en plein essor : vélos, autopartage (dont Autolib'), deux-roues motorisés. Nous avons plus de 47 000 places pour les deux roues aujourd'hui. **Nous avons créé 5 900 places pour les vélos depuis le début de la mandature et nous en créerons 2000 nouvelles par an jusqu'en 2014**.

L'explosion du nombre de deux-roues motorisés, souvent garés en désordre, nécessite également de répondre à cette demande spécifique. Il existe aujourd'hui 47000 places pour les deux-roues motorisés. **Nous avons créé 7 300 places pour les deux-roues motorisés depuis 2007 ; nous créerons 12 700 places supplémentaires pour les deux-roues motorisés d'ici 2014**
Enfin, nous mettrons en place d'ici la fin de l'année, en lien avec les professionnels, **l'Eco Pass Autocars** qui offrira aux autocars propres des facilités et des avantages tarifaires en matière de stationnement dans la capitale.

*c. Livrer autrement les marchandises*

La logistique est aujourd'hui une question fondamentale, au cœur du fonctionnement de l'agglomération parisienne. C'est un secteur créateur d'emplois, de richesses, et un élément majeur de l'attractivité de notre territoire. Mais, le transport de marchandises à Paris représente 60 % de la pollution de proximité, plus de 25% des émissions de $CO^2$ et des nuisances sonores importantes parfois durement ressenties par les Parisiens.

Pour faciliter ce dialogue et faire émerger des projets partenariaux, **la charte Marchandise sera mise à jour avant la fin du printemps entre la Ville et les professionnels**, en lien avec la Préfecture de Police, la Région et les départements d'Ile-de-France. Elle prévoit à un horizon de cinq ans, une série de mesures simples et concrètes : meilleur respect des aires de livraison, développement de projets de logistique fluviale ou ferroviaire avec Ports de Paris et les opérateurs ferroviaires, prise en compte des contraintes de chaque métier (artisans, déménageurs…), promotion d'une logistique électrique pour le dernier kilomètre avec des zones de stockage intermédiaires et la création de 10 nouveaux espaces logistiques urbains dans les 5 ans, et enfin la valorisation des initiatives allant dans le sens du développement durable (vélos triporteurs, etc.)...

Nous finalisons également une proposition aux professionnels pour les véhicules porte-voitures. Ces grands véhicules sont parmi les derniers encore autorisés à Paris : il s'agit de rejoindre le droit commun en les interdisant dans un délai court, tout en développant avec les professionnels des logistiques alternatives, par exemple par la voie fluviale, pour la livraison des voitures chez les concessionnaires.

La Ville développe un partenariat plus étroit avec Ports de Paris : le projet de reconquête des berges a permis d'ouvrir un dialogue très fructueux, pour définir les lieux où les berges doivent rester des sites d'agrément pour les usagers, et ceux où il faut développer une logistique portuaire

respectueuse des usages urbains. **Ainsi, plusieurs sites (port du Gros Caillou, Austerlitz, Bercy…) sont aujourd'hui étudiés avec Ports de Paris pour implanter des logistiques innovantes**, et organiser la livraison dans Paris en véhicules électriques de marchandises diverses (presse, habillement…). Là encore la Mairie de Paris se doit d'être exemplaire, à la fois dans les livraisons nécessaires aux divers équipements municipaux (cantines, crèches…), dans la collecte des déchets mais également dans la conception des grands projets urbains (Clichy-Batignolles, Bercy-Charenton…) pour intégrer la dimension logistique très en amont et limiter les nuisances pour les futurs riverains.