

PROPOSITION DE DÉLIBÉRATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mes chers collègues,

L'espace public est aujourd'hui intensément sollicité. Si le nombre d'immatriculations de voitures a diminué à Paris, le nombre de deux-roues motorisés circulant dans la capitale n'a cessé d'augmenter depuis le début des années 2000 (+62 % entre 1997 et 2017 selon l'observatoire des déplacements). Récemment se sont ajoutées les flottes de vélos et de trottinettes sans station d'attache.

Nous sommes confrontés à une situation de saturation et de désorganisation qui porte préjudice au partage harmonieux de la voirie et des trottoirs. Dans l'intérêt général, il est impératif de mieux ordonner et d'apaiser l'espace public parisien.

Notre assemblée a également voté à l'unanimité les objectifs ambitieux du Plan Climat Air Énergie. Afin de réussir la transformation durable de notre ville, il est devenu nécessaire d'activer de nouveaux leviers et d'agir plus efficacement sur des sources de pollution qui n'ont pas été suffisamment prises en compte jusqu'à présent.

La question des deux-roues motorisés demande à ce titre d'être traitée de manière plus active dans la politique municipale, tant sur le plan de la lutte contre la pollution que sur le plan des dispositifs offerts à leurs usagers pour s'intégrer de façon plus vertueuse dans la ville.

En effet, selon une étude réalisée à Paris entre le 18 juin et le 16 juillet 2018 par le Conseil international pour un transport propre (ICCT), les deux-roues motorisés émettent en moyenne 11 fois plus de monoxydes de carbone et 6 fois plus d'oxydes d'azote qu'une voiture essence. Le rapport ajoute que « bien qu'ils représentent un faible pourcentage du total des kilomètres parcourus par les véhicules, les deux-roues motorisés peuvent avoir un impact disproportionné sur les niveaux de polluants atmosphériques d'une zone urbaine ».

Les deux-roues motorisés constituent également une source de pollution sonore importante par les bruits émergents qu'ils génèrent. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) considère qu'il y a un risque pour la santé lors d'une exposition à un bruit supérieur à 68 dB(A), tandis que les motos et scooters dépassent majoritairement les 80 dB(A). Au-delà du contrôle de la réglementation par la municipalité, qui en a désormais la compétence, de nouvelles actions doivent être menées.

La politique du stationnement est un levier important afin de donner une prime aux deux-roues motorisés non polluants. Actuellement, la gratuité du stationnement ne distingue pas les engins

électriques des engins thermiques, ce qui n'est pas incitatif pour les propriétaires à faire évoluer leurs deux-roues motorisés vers des modèles « propres ».

Cette exception de gratuité du stationnement a pu se justifier par le passé, mais apparaît aujourd'hui déconnectée des impératifs écologiques, des contraintes de l'espace public et de considérations d'équité de redevance vis-à-vis des autres modes de déplacement motorisés.

En Ile-de-France, des villes comme Vincennes et Charenton-le-Pont ont décidé en 2018 de rendre payant le stationnement des deux-roues motorisés, avec des retours d'expériences positifs.

La présente proposition de délibération vise à l'instauration du stationnement payant pour les deux et trois roues-motorisés afin d'ouvrir la voie à un meilleur partage de l'espace public. Cette mesure s'accompagnera au préalable de la création effective de 15.000 places supplémentaires de stationnement afin d'apporter des solutions concrètes et opérationnelles pour ces usagers.

Dans l'optique d'accélérer la transformation écologique de la flotte des deux-roues motorisés parisiens, un dispositif renforcé d'incitation à l'achat de deux-roues électriques sera mis en œuvre.

I/ Création de 15.000 places pour les engins motorisés à deux et trois roues pour un meilleur partage de l'espace public

Selon les comptages effectués par les services de la voirie, le nombre de deux-roues motorisés circulant dans la capitale a augmenté de 62 % entre 1997 et 2017. Aujourd'hui, entre 100 et 150.000 deux et trois roues circulent chaque jour dans les rues de Paris.

Pour autant, la création de places dédiées aux deux-roues motorisés n'a pas suivi cette tendance. On compte aujourd'hui moins d'une place pour quatre deux-roues en circulation. Les données du bilan 2017 des déplacements dénombrent 35.640 emplacements dédiés en surface.

Alors que 20.000 places supplémentaires devaient être créées d'ici 2020, seules 4.540 ont été réalisées selon les dernières statistiques disponibles.

La réforme du stationnement payant a permis d'augmenter le nombre de places de stationnement disponibles en surface. On estime que 12 % des 133.000 places de stationnements sont libres à un instant t, contre 3 à 4 % auparavant.

En transformant 3.000 places de voitures en emplacements pour 15.000 deux-roues motorisés, le taux de places vides se situerait autour de 10 %.

Ces emplacements seront définis en étroite coordination avec les mairies d'arrondissement, en privilégiant la transformation de places qui permettent d'améliorer la visibilité à l'approche des carrefours.

Au total, la capitale comptera 50.000 places dédiées aux deux-roues motorisés, soit près d'une place pour 2 deux-roues en circulation.

Les parkings de la Ville de Paris totalisent 3.778 places pour les motos à ce jour. Sur les 174 parcs de stationnement concédés, 41 ne sont pas accessibles aux deux-roues motorisés. Au fur et à mesure

du renouvellement des contrats de concession, le nombre de places réservées au deux-roues, avec des prises de recharge sera augmenté.

II/ Mise en œuvre du stationnement payant pour les engins deux et trois roues motorisés

Afin de garantir l'égalité de tous devant l'occupation du domaine public, la présente proposition de délibération instaure le paiement du stationnement des engins à deux et trois roues motorisés.

Il s'agit de dupliquer à cette catégorie de véhicules les mêmes modalités que pour les voitures. Compte tenu de l'encombrement moyen d'un deux ou trois roues, il est retenu un tiers du prix appliqué aux véhicules particuliers.

Le prix du stationnement rotatif sera ainsi fixé, applicable du lundi au samedi, les dimanches et jours fériés étant gratuits.

Durée de stationnement	Zone Centrale (du 1er au 11e arrondissement)	Zone périphérique (du 12e au 20e arrondissement)
1h	1,30 €	0,80 €
2h	2,60 €	1,60 €
3h	5,30 €	3,20 €
4h	8,60 €	5,60 €
5h	12,60 €	8,50 €
6h	16,60 €	11,70 €

Le stationnement étant limité à 6 heures consécutives en voirie, le montant du Forfait de Post-Stationnement est fixé à 16,60 € en zone centrale et à 11,70 € en zone périphérique. Un abattement de 30% est appliqué si le FPS est acquitté dans les 4 jours.

Les particuliers parisiens propriétaires d'un deux-roues pourront stationner à un tarif préférentiel dans les quatre zones situées à proximité de leur domicile. Le montant est fixé à 0,50 € par jour, soit 3 € par semaine. Un forfait mensuel à 12 € et un forfait annuel de 156 € sont mis en place pour faciliter le paiement.

Pour les professionnels, les deux-roues sont éligibles aux cartes de stationnement PRO Sédentaire et PRO Mobile. La première permet de stationner pendant 24h autour de son établissement pour 50 centimes par jour. La seconde permet de stationner dans la capitale pour 15 centimes de l'heure après avoir acquitté une carte à 80 € par an. Enfin, le dispositif PRO soins à domicile est aussi adapté aux deux et trois roues, conférant à son bénéficiaire la gratuité du stationnement sans payer au préalable une carte spécifique.

La carte virtuelle basse émission permettra de stationner gratuitement son deux ou trois roues électrique.

Avant la mise en œuvre de cette mesure, une période transitoire de 3 mois est prévue pour informer les conducteurs de deux-roues de leur obligation prochaine de payer le stationnement.

Les recettes supplémentaires attendues, de l'ordre de 30 M€ par an, permettront de rendre gratuite la carte de stationnement résidentiel pour tous. Elles permettront de financer un dispositif renforcé pour la transition du parc actuel de deux-roues motorisés vers les mobilités électriques.

III/ Favoriser la transition énergétique du parc des deux et trois roues

La politique de stationnement n'est qu'un levier pour inciter à la transition vers des modes de déplacements plus respectueux de la ville et de ses habitants. Il faut par ailleurs accompagner les possesseurs de deux-roues vers l'acquisition de vélos à assistance électrique ou de deux-roues électriques.

Aujourd'hui, l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un deux-roues électrique est plafonnée à 400 €, dans la limite de 33% du prix d'achat hors taxe.

Afin de favoriser l'acquisition d'un mode de déplacement plus vertueux, il est proposé de majorer de 50% cette aide durant la première année qui suit la mise en œuvre du stationnement payant pour les possesseurs d'un deux ou trois roues thermique. L'aide serait ainsi de 600 € maximum. Cela correspond au tiers du prix d'un vélo à assistance électrique de moyenne gamme. Les services veilleront à ce que les délais de traitement des demandes d'aide ne dépassent pas un mois.

Pour accompagner l'essor du vélo, il faut également multiplier les emplacements de stationnement pour vélo : places avec arceaux sur voirie, vélos boxes sécurisés et végétalisés et parkings à proximité des gares.

Ces trois mesures concernant les deux et trois roues motorisés constituent autant de leviers pour accélérer la transition énergétique vers un parc plus respectueux de la ville et de son espace public, moins polluant et moins bruyant pour ses habitants.

Nous vous prions, mes chers collègues, de bien vouloir en délibérer.

Pierre-Yves BOURNAZEL et les élus du groupe 100% Paris

2019 100% PARIS 1 : Pour un parc de deux-roues motorisés plus respectueux de la ville

Le Conseil de Paris,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu les délibérations 2017 DVD 14-1°, 2017 DVD 14-2°, 2017 DVD 14-3° relatives à la municipalisation du stationnement payant ;

Vu la délibération 2017 DVD 68 relative aux modalités du stationnement payant de surface à Paris pour les professionnels de santé ;

Vu la délibération 2018 DVD 78-1 relative à l'aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un deux roues électrique ;

Vu la proposition de délibération en date du _____ par lequel le groupe 100% Paris propose la mise en place du paiement du stationnement pour les deux et trois roues motorisés ;

Sur le rapport présenté par Pierre-Yves BOURNAZEL au nom du groupe 100 % Paris ;

Délibère :

Article 1 : les modalités du stationnement payant de surface à Paris telles que prévues par les délibérations 2017 DVD 14-1 à 14-3 sont étendues aux véhicules thermiques à deux ou trois roues. L'ensemble des tarifs du stationnement rotatif, du stationnement résidentiel, des dispositifs spécifiques prévus pour les professionnels sont égaux à un tiers du tarif fixé pour les quatre roues, arrondi à la dizaine de centimes inférieure. L'éligibilité de la carte véhicule basse émission est élargie aux véhicules électriques à deux ou trois roues ;

Article 2 : la carte de stationnement résidentiel pour les particuliers est gratuite à compter de l'entrée en vigueur du stationnement payant de surface pour les deux ou trois roues ;

Article 3 : dans la perspective de la mise en œuvre du stationnement payant défini à l'article 1, 15000 emplacements dédiés aux deux-roues motorisés seront créés par la transformation de 3000 places de stationnement sur chaussée ;

Article 4 : lors de chaque renouvellement des contrats de délégation de service public des parcs de stationnement le nombre d'emplacements pour les deux-roues motorisés équipés de prise de recharge sera systématiquement revalorisé ;

Article 5 : l'aide financière pour les personnes domiciliées à Paris désirant acquérir un vélo à assistance électrique, un dispositif permettant de transformer un vélo en VAE, un vélo cargo ou un deux roues électrique de faible motorisation est bonifiée de 50 % pour les personnes précédemment propriétaires d'un deux ou trois roues thermique, dans la limite de 33 % du prix d'achat hors taxe et pendant un an à compter de la mise en œuvre du stationnement payant défini à l'article 1.