

# RÉSULTAT : 6 AXES D'ÉVOLUTIONS

## **axe 1** Revisiter le cadre et les modalités de la livraison urbaine et du stationnement professionnel

Les livraisons et interventions des professionnels dans Paris devraient être davantage facilitées. Cela doit passer par :

- Une évolution de la stratégie d'implantation et du dimensionnement des aires de livraison pour une plus grande réversibilité avec des espaces temporaires et des bases logistiques mobiles,
- Un processus de mutualisation via des hubs logistiques, des zones de stockage et des sas de dépôt partagés
- Une sanctuarisation appliquée par des contrôles, de la signalétique et par l'incitation au report des livraisons sur les créneaux de nuit et via des modes doux et durables comme des vélos cargos et des véhicules propres.
- Le stationnement des professionnels doit bénéficier d'une partie des espaces libérés en surface pour se voir proposer des espaces réservés dédiés, à proximité des zones commerciales ou des lieux d'interventions réguliers.
- Le cadre régissant l'attribution des droits de stationnement pour les professionnels (cartes et macarons professionnels) doit être plus adapté, efficace et ouvert.

## **axe 2** **Rendre les mobilités douces et partagées plus accessibles**

Pour inciter à utiliser des alternatives à la voiture individuelle dans le cadre personnel et professionnel, l'offre de mobilités partagées doit être davantage lisible et accessible.

- L'accessibilité à ces offres de mobilités partagées doit être économique (incitation tarifaire au renoncement à un véhicule personnel, abonnements accessibles aux offres de mobilités douces et partagées,) mais également pratique, en étant facilement repérable et accessible sur l'espace public. Les conditions d'accessibilité des personnes en situation de handicap aux modes partagés, avec ou sans chauffeur, doivent être garanties, en premier lieu concernant les transports en commun et le service PAM.
- La réduction du nombre de places de stationnement en surface doit avant tout bénéficier au stationnement et à la circulation des mobilités douces et/ou partagées, avec une signalétique renforcée et un contrôle intense.
- Des « hubs intermodaux » devraient être généralisés dans les lieux stratégiques de la ville par exemple près des gares, avec un accès simple et sécurisé.
- Il est indispensable que les moyens numériques qui permettent et facilitent l'accès en temps réel à l'ensemble de l'offre de mobilités partagées sur le territoire soient effectifs et accessibles.
- La visibilité des modes de mobilités partagées doit être fortement renforcée par une communication active de la Ville de Paris en faveur de l'autopartage et des mobilités douces et partagées.

### **axe 3** Réorienter le stationnement résidentiel en sous-sol et sanctuariser la surface pour les autres modes

Le stationnement résidentiel parisien doit être largement orienté vers les parkings souterrains, privés ou publics, par le biais d'incitations tarifaires, d'un cadre réglementaire et d'une communication forte de la Ville auprès des résident.e.s. Les places de stationnement en surface devraient être réadaptées (maillage, périmètre, équipement) et réservées aux personnes en situation de handicap, aux aires de livraison et au stationnement professionnel, aux pistes cyclables et stationnement de vélos, et aux véhicules propres et partagés. Dans ce cadre, l'équipement d'un grand nombre de places en bornes de recharge électrique devrait être facilité et généralisé (en sous-sol comme en surface). Pour être efficace, cette nouvelle organisation de la voirie doit s'appuyer sur une nouvelle signalétique plus explicite, la mise à disposition d'une information en temps réel sur la disponibilité et l'usage des places et un contrôle fort de la part des autorités.

### **axe 4** Créer une application d'information digitalisée et centralisée

L'information sur l'offre de stationnement disponible pour chaque mode et ses évolutions devrait être accessible, centralisée et actualisée en temps réel. Créer une même application regroupant l'ensemble des informations sur l'offre de stationnement et son évolution en temps réel à Paris, sur voirie et en dehors de la voirie, permettant la pré-réservation de places ou d'aires de livraison, faciliterait grandement les déplacements et l'activité de l'ensemble des usager.ère.s de chaque mode (personnes en situation de handicap, professionnel.le.s, livreurs.euses, usager.ère.s de modes partagés). Ces données centralisées et actualisées permettront, en retour, de faciliter le contrôle du bon usage des places de stationnement. Plus globalement, cette application doit s'inscrire dans un projet plus global de MaaS (Mobility as a Service) à l'échelle parisienne, outil offrant dans le même temps une entrée unique et une vision globale sur l'offre existante ainsi qu'une information personnalisée et adaptée aux besoins de chaque type d'usager.ère.s.

## **axe 5** Mettre en œuvre un véritable « code de la rue » parisienne

La densité urbaine et la cohabitation des nouvelles mobilités ainsi que des usages intenses au sein de l'espace public parisien créent un climat anxiogène et accidentogène pour l'ensemble de ses usagères et usagers, notamment les plus vulnérables (seniors, enfants, PMR..). Cet état de fait rend l'instauration d'un véritable « code de la rue » nécessaire.

- Il sera complémentaire au code de la route, différents principes devraient y être rappelés ou instaurés (principe de prudence, droit à la sécurité, inclusivité, etc.) et ce code devrait faire l'objet d'une vaste campagne de promotion afin de sensibiliser l'ensemble des Parisien.ne.s à ces bonnes pratiques, tous modes de transport confondus.
- Pour assurer son bon respect, ce code devrait être doublé d'une signalétique distinctive forte au sein de l'espace public, afin de mieux délimiter les usages réservés sur telle ou telle voie ou place de stationnement.

## **axe 6** Mener une démarche de végétalisation cohérente, pragmatique, et pensée à l'échelle micro-locale

Les bénéfices escomptés de la végétalisation des rues parisiennes sont importants. Elle permettra de :

- Rafraîchir la ville lors des pics de chaleurs qui seront de plus en plus nombreux avec le réchauffement climatique.
- De réduire la pollution
- De réduire le stress hydrique notamment en période de forte pluie.
- De façon générale, les essences choisies doivent être résilientes face aux nuisances urbaines (stress hydrique, pollution, ...)
- Les techniques de végétalisation devront reposer sur une vision micro-locale, adaptée aux environnements urbains très hétérogènes à l'échelle de la capitale.
- L'accès à l'eau, l'accompagnement de proximité de la part des services de la Ville ainsi que l'implication des habitant.e.s dans une dynamique collective d'entretien et de long terme constituent les conditions sine qua non de la pérennité et de la viabilité de ces nouveaux espaces végétalisés.

**En vue d'un futur passage des propositions contenues dans ces axes en Conseil de Paris, la ville de Paris travaillera à leur possible réalisation et mise en place en fonction de ses compétences.**