



L'inexorable fin des horodateurs

Paris|stationnement Alors qu'il ne reste plus que 3 700 « parcmètres », l'opposition de droite intime à la municipalité de les rétablir « de façon équitable » dans chaque arrondissement.

Alexis Bisson

Les bons vieux horodateurs seront-ils bientôt de l'histoire ancienne, promis au cimetière d'un mobilier urbain archaïque où gisent déjà, par exemple, les cabines téléphoniques ? À Paris, le « parcmètre » n'est certes pas encore tout à fait enterré mais ses jours semblent comptés. Les chiffres donnent la mesure du déclin en cours : il ne reste aujourd'hui, dans les rues de la capitale, plus que 3 700 machines contre quelque 12 000 unités. Il y a une quinzaine d'années. Au grand dam des élus de la droite parisienne qui s'inquiètent, à ce rythme, d'une disparition pure et simple dans les années à venir. Cette semaine, lors du dernier Conseil de Paris de l'année, c'est le groupe Les Républicains, les Centristes qui s'est dressé en sauveteur des horodateurs en déposant un vœu réclamant leur rétablissement « de façon équitable » sur l'ensemble du territoire parisien. Un vœu finalement rejeté par la majorité municipale.

« 7 automobilistes sur 10 » paient avec leur téléphone

« Les horodateurs sont aujourd'hui en voie de disparition dans notre ville », déplore Farida Kerboua, élue (LR) du XIX^e et membre du groupe d'opposition fondé par Francis Szpiner. Auprès du « Parisien - Aujourd'hui en France », l'élue l'assure, il s'agit d'un « vœu de remontée du terrain ». « Tout le monde m'en parle, et pas seulement les personnes âgées, assure Farida Kerboua. Aujourd'hui, la dynamique de la Ville, c'est de tous les supprimer. Nous, nous disons Attention, la suppression n'est pas la solution. »

La lente érosion des horodateurs est généralisée, mais elle ne se fait pas au même rythme partout dans la capitale. Ce sont dans les arrondissements de Paris Centre que leur disparition est la plus rapide — notamment parce que ces arrondissements comptent également le moins de surfaces de stationnement.

Le nombre d'horodateurs a ainsi baissé de 66,7 % dans le I^{er} arrondissement (29 en 2024 contre 87 en 2019) ; de 79,1 % dans le II^e (14 en

2024 contre 67 en 2019) ; de 73,7 % dans le III^e (35 en 2024 contre 133 en 2019) et de 71,9 % dans le IV^e (38 en 2024 contre 135 en 2019). À l'inverse, c'est dans le XVI^e arrondissement que les horodateurs sont encore les plus nombreux avec 515 unités, suivi du XV^e (403 places) et du XVII^e (337 places).

Rencontré du côté de la rue Saint-Charles (XV^e), Éric, habitant des Hauts-de-Seine, peste dans sa moustache en tentant, en vain, de s'acquitter du montant de son stationnement. « Non seulement il faut réussir à les trouver, ces foutus horodateurs, mais, en plus, ça marche quand ça veut, souffle ce conducteur d'un break, régulièrement amené à se garer dans Paris. Les applis ? C'est pareil, ça fonctionne une fois sur deux... » Les raisons d'une telle érosion sont connues. L'horodateur fait d'abord les frais de l'introduction de la dématérialisation des tickets et de l'adoption de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation. Pour payer son stationnement dans les rues de la capitale, l'automobiliste dispose désormais de quatre applications mobiles gratuites : PayByPhone, Flowbird, EasyPark et Indigo Neo.

« Aujourd’hui, 7 automobilistes sur 10 paient leur stationnement avec leur téléphone, reprend Farida Kerboua. Il ne s’agit pas de revenir sur cette évolution inéluctable et, par bien des aspects, souhaitable, mais de ne pas perdre de vue les trois automobilistes sur dix restants, qui doivent pouvoir payer leur stationnement dans de bonnes conditions. »

Dans leur vœu, les élus du groupe Les Républicains, les Centristes pressent ainsi la Ville de « garantir l’égalité de tous les usagers devant le paiement du stationnement à Paris, sans obligation implicite de posséder un smartphone ». « Notre ville ne doit laisser aucun Parisien sur le bord de la route et la modernisation, souhaitable, ne doit pas créer une société à deux vitesses ni accroître la fracture numérique », estiment-ils. Au-delà de la modernisation des modes de règlement, l’horodateur est aussi victime collatérale d’une politique municipale qui tend à sortir les voitures de la ville. Moins de voitures, c’est moins de places de stationnement, et donc... Moins de « parcmètres ».

Alors que les Parisiens sont toujours moins motorisés - 36 % des ménages parisiens

disposaient d’au moins une voiture en 2015 contre 46 % en 1990, selon l’Insee — le nombre de places de stationnement en surface s’élève aujourd’hui, selon la Ville, à plus de 134 000 places, hors bois et hors places de livraison. Dans les rues de la capitale, 12 688 places de stationnement voitures (gratuites, payantes rotatives, payantes mixtes) ont été supprimées depuis 2001, soit 10 % de l’offre. Aujourd’hui, 197 ha, soit 8 % de l’espace public, sont encore occupés par le stationnement motorisé.

« Garantir un accès raisonnable »

Les heures de l’horodateur sont-elles dès lors comptées à Paris ? Non, tente de rassurer la Ville. « On a bien conscience qu’ils continuent d’être utilisés, concède David Belliard, adjoint (Les Écologistes), à la maire, notamment chargé de la transformation de l’espace public et de la voirie. Nous n’avons pas, évidemment, l’intention de les supprimer. » Notamment parce que les « parcmètres » assurent à la Ville une rentrée d’argent non négligeable. « Les paiements par horodateurs représentent aujourd’hui encore 25 % de la totalité des paiements de sta-

tionnement, rappelle-t-elle. Le reste s’effectuant via des applications. » Selon les chiffres de l’Apur (l’Atelier parisien d’urbanisme), le stationnement sur voirie génère une recette annuelle d’environ 230 millions d’euros.

L’adjoint écologiste ne conteste pas pour autant la dynamique de baisse enclenchée depuis plusieurs années. « Nous en supprimons chaque mois un peu plus et le nombre d’horodateurs baissera logiquement en fonction du nombre de places de stationnement disponibles à Paris, insiste David Belliard. Notre objectif reste de garantir à chaque usager un accès raisonnable en conservant un horodateur pour 40 places de stationnement. » Selon nos calculs, il y aurait aujourd’hui un horodateur pour un peu moins de 37 places. ■



Paris, vendredi. Au-delà de la modernisation du paiement du stationnement, l’horodateur est aussi une victime collatérale d’une politique municipale qui tend à sortir les voitures de la ville.