

**MUNICIPALES 2026****Le Grand Parisien**
Mardi 25 novembre 2025

PARIS | David Belliard, le candidat écologiste aux élections, souhaite empêcher ces véhicules « trop gros et trop lourds » de se garer en surface. Une mesure qui pourrait toutefois se heurter aux textes de loi.

Après le triplement du tarif, les SUV interdits de stationnement ?

Alexis Bisson

DANS les prochaines années, les SUV vont-ils encore avoir droit de cité dans les rues de la capitale ? Déjà soumis à une tarification différenciée depuis l'automne 2024, les véhicules lourds pourraient, à l'avenir, être interdits purement et simplement de stationner dans la rue. C'est en tout cas l'une des mesures que souhaite porter le candidat écologiste aux élections municipales à Paris, David Belliard, dans le cadre de son plan de sécurisation de l'espace public.

« L'espace public s'est complexifié », concède David Belliard qui plaide pour « une ville 100 % piétonne ». « Il faut mettre en sécurité tout le monde, on ne doit pas avoir peur quand on se déplace à Paris », appuie l'adjoint aux mobilités.

Une incitation à se garer en sous-sol

Pourquoi cibler, une nouvelle fois, les propriétaires de ces véhicules, dont la définition demeure complexe ? « Les SUV n'ont rien à faire dans les grandes villes, soutient auprès du « Parisien » David Belliard. Trop gros et trop lourds, ils ne génèrent plus la détection des enfants, des personnes en fauteuil et des piétons s'engageant sur les passages. Il faut agir concrètement contre leur présence. »

Si la mesure devait être mise en place, un automobiliste propriétaire d'un SUV sou-

haitant se garer en extérieur dans les rues de Paris ne pourrait pas se voir délivrer de ticket de stationnement. « C'est une mesure d'empêchement ou plutôt, une incitation à aller se garer en sous-sol », justifie le candidat.

Avec cette proposition, l'élue tente de trouver une manière

d'aller plus loin dans sa « chasse » aux SUV sans toutefois prononcer une interdiction pure et simple de circulation dans les rues parisiennes. Portée depuis novembre 2024 par le sénateur communiste Ian Brossat (par ailleurs candidat aux élections municipales), cette me-

sure aurait certes le mérite de la clarté mais s'avère plus complexe à instaurer juridiquement. Présenté dans nos colonnes il y a un an, le projet n'a pas, à ce stade, été mis à l'ordre du jour au Sénat. « Mais Ian Brossat va se battre pour qu'il le soit et va continuer à porter cette mesure dans la campagne », assure son entourage au « Parisien ».

La tarification différenciée, un succès selon la Ville

David Belliard, lui aussi, se dit « favorable » à une interdiction des SUV dans le centre-ville. « Mais la question, aujourd'hui, c'est : Comment une ville peut agir concrètement avec ses propres leviers », pose l'adjoint d'Anne Hidalgo. Le candidat s'appuie notamment sur les premiers résultats, jugés encourageants, de la tarification différenciée. « Cela a donné de bons résultats, plaide David Belliard. Il y a déjà moins de véhicules lourds dans la rue. » Trois mois après la mise en place du dispositif, la Ville estimait qu'il avait permis de réduire de deux tiers le nombre de ces SUV utilisant le stationnement de surface.

Mais interdire purement et simplement à des véhicules de se stationner en extérieur est-il légal ? Le Code général des collectivités territoriales octroie la possibilité au maire de « réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux ». « Il est exact que le maire peut interdire la circulation de certains véhicules dans sa ville », confirme M^e Rémy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier. Cependant, la mesure demeure difficilement applicable. « Il va déjà lui falloir trouver une définition précise de ce qu'il appelle un SUV, pose le juriste. Prend-il en compte le tonna-

Si la mesure était mise en place, un automobiliste propriétaire d'un SUV voulant se garer dans les rues de Paris ne pourrait pas se voir délivrer de ticket de stationnement.

ge, le gabarit ? Un SUV, aujourd'hui, ça veut tout dire et surtout rien dire. L'interdiction n'est juridiquement absolument pas certaine. »

Selon le spécialiste, la mesure devra également démontrer le lien entre cette interdiction et les buts recherchés, c'est-à-dire la sécurisation de l'espace public. « Il faut que cette interdiction soit pertinente et délimitée par rapport à des objectifs précis, abonde l'avocat. On ne peut pas juste dire : J'interdis le stationnement des SUV parce que je n'aime pas les SUV. Il risque de se confronter à la censure des juges administratifs. » David Belliard pourrait aussi trouver sur sa route l'opposition de droite, déjà très remontée contre l'application de la tarification différenciée. Sollicitée par « le Parisien », l'équipe de la candidate Rachida Dati n'a pas donné suite.

« 100 % des abords des écoles piétonnisés »

La « chasse » aux SUV n'est pas la seule mesure prônée par le candidat pour rendre les rues de la capitale plus sûres. L'élue aux mobilités promet notamment de piétonniser « 100 % » des abords des écoles. David Belliard entend, par ailleurs, créer une brigade dédiée de la police municipale « pour lutter contre les incivilités dans la rue ». « Avec tolérance zéro sur le non-respect des piétons et la mise en danger des vélos », appuie l'équipe du candidat.

L'élue écologiste propose enfin de « rendre » 100 ha supplémentaires aux piétons, notamment avec l'élargissement des trottoirs « pour marcher en toute sécurité, et sans soucis en fauteuil ou poussette ». Selon les chiffres de la Ville, 31 personnes sont décédées dans les rues de Paris en 2024, dont 14 piétons. Le 17 novembre, un cycliste a perdu la vie après un choc avec un poids lourd dans le XX^e arrondissement.



Il faut mettre en sécurité tout le monde, on ne doit pas avoir peur quand on se déplace à Paris

David Belliard, candidat (EELV) aux municipales

RÉSERVÉ AUX ABONNÉS

Gagnez des cadeaux exceptionnels avec Le Parisien !



Pour tenter votre chance, connectez-vous sur votre espace abonné sur leparisien.fr

Le Parisien