



# **PLAN LOCAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE PARIS**

**Participation du public par voie électronique  
du 10 mars au 8 avril 2025**

**Annexe B :  
Pièces jointes aux contributions**

# Sommaire

Pièce jointe à la contribution n°3 – Contribution citoyenne.....	p3
Pièce jointe à la contribution n°42 – Contribution citoyenne.....	p4
Pièce jointe à la contribution n°61 – Contribution citoyenne.....	p12
Pièce jointe à la contribution n°62 – Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV).....	p102
Pièce jointe à la contribution n°66 – Contribution citoyenne .....	p107
Pièce jointe à la contribution n°78 – Mairie du 8e arrondissement de Paris.....	p108
Pièce jointe à la contribution n°85 – Contribution citoyenne.....	p110
Pièces jointes à la contribution n°121 – Contribution citoyenne.....	p171
Pièces jointes à la contribution n°177 – Contribution citoyenne.....	p172
Pièce jointe à la contribution n°179 – Paris en Selle.....	p174
Pièce jointe à la contribution n°181 – Collectif Riverains du 11.....	p179
Pièce jointe à la contribution n°190 – Groupe « Changer Paris .....	p181
Pièce jointe à la contribution n°200 – Contribution citoyenne.....	p186
Pièce jointe à la contribution n°206 – Chambre de Commerce et d’Industrie (CCI) de Paris.....	p191
Pièce jointe à la contribution n°208 – GRDF.....	p196
Pièce jointe à la contribution n°211 – ENEDIS.....	p212
Pièce jointe à la contribution n°213 – Les Shifters.....	p214
Pièce jointe à la contribution n°214 – DELIPOP.....	p218
Pièces jointes à la contribution n°219 – Association des habitants et riverains du Quartier Jean Moulin - Paris 14 (QJM14) .....	p221

*Note : certains éléments de pièces jointes ont été caviardés pour masquer des informations à caractère personnel.*

# REGISTRE NUMERIQUE

AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DÉMATÉRIALISÉE



## REGISTRE NUMÉRIQUE DE PARTICIPATION DU PUBLIC

### PPVE PARIS PLAN DE MOBILITÉ

Bonjour Madame Sophie PONS ,

Nous accusons réception de la confirmation de votre réservation d'une réunion publique le Mercredi 12 Mars 2025 à 18h30.

---

#### Détails de la réservation :

- **Date** : Mercredi 12 Mars 2025
- **Heure** : de 18h30 à 20h30
- **Durée** : 120 minutes
- **Accès** : La présentation d'une pièce d'identité vous sera demandée
- **Lien** : [Détails de la réunion publique](#)
- **Ajouter le RDV à votre calendrier** : [Google Calendar](#) [Outlook.com](#) [iCal](#) ou [OutlookYahoo Calendar](#)

---

Si jamais vous rencontrez un empêchement qui ne vous permette plus de participer à la réunion publique, merci d'annuler votre réservation en cliquant sur le lien ci-dessus

Pour toute question relative à cette réunion publique, vous pouvez consulter les questions fréquentes accessibles [ici](#).

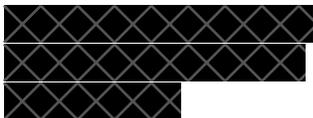
Sincères salutations,

L'équipe du pôle numérique de PubliLégal

Le registre dématérialisé de participation du public est un service de PubliLégal © 2014 - 2025

19, rue Lagrange 75005 Paris - [www.registre-numerique.fr](http://www.registre-numerique.fr)

Vous recevez cet email dans le cadre de la réservation d'une téléprésentation. Votre adresse email ne sera pas utilisée dans un autre cadre sans votre consentement.



Monsieur VAUGLIN  
Maire du 11ème arrondissement  
12 place Léon-Blum  
75536 Paris Cedex

PARIS le 9 mars 2025

**Objet :** nuisances sonores provoqués par l'établissement 

Monsieur le Maire,

Je me permets de vous écrire afin de vous faire part de mon inquiétude concernant les nuisances sonores persistantes provoquées par l'établissement  situé au   en face de mon domicile. Malgré mon courrier daté d'octobre 2024, je n'ai malheureusement pas reçu de retour de votre part, et la situation demeure inconfortable pour les riverains. Je sollicite donc votre aide pour trouver une solution à ce problème qui affecte ma qualité de vie. Je vous remercie par avance pour votre attention à ce sujet.

En effet, cet établissement organise régulièrement des événements qui génèrent des nuisances sonores importantes, notamment par le biais de musique amplifiée forte et de cris de consommateurs, rendant la tranquillité de ma rue insupportable le soir et la nuit. Cet établissement n'est pas du tout approprié pour organiser des concerts d'autant qu'il n'est pas insonorisé phoniquement. De plus, il semble procéder à une distribution gratuite d'alcool, probablement sans autorisation légale pour attirer une clientèle (cf photographie 4 relative à une publicité de l'établissement). J'ai également constaté une occupation abusive de l'espace public sur le trottoir, ce qui entrave la circulation des piétons et met en danger la sécurité des usagers. Enfin, la propreté de notre espace public est compromise par des déchets tels que des mégots, des bouteilles et d'autres débris abandonnés en bas de mon immeuble.

Vous trouverez en annexe des photographies à différentes dates montrant la présence de la clientèle le soir au niveau de l'établissement .

Je souhaite par ailleurs attirer votre attention sur une question cruciale qui mérite notre considération collective : l'impact du bruit sur la santé humaine. L'Organisation des Nations Unies a récemment alerté sur les effets néfastes que le bruit ambiant peut avoir sur notre bien-être physique et mental. Des études montrent que l'exposition au bruit peut entraîner des problèmes de santé tels que l'hypertension, le stress accru, des troubles du sommeil, et même des maladies cardiovasculaires.

Il serait bénéfique pour les habitantes et habitants du 11ème d'explorer des initiatives pour réduire la pollution sonore dans notre ville, que ce soit par des mesures réglementaires ou des campagnes de sensibilisation. Je vous encourage à prendre en compte cette problématique dans vos projets futurs. A toutes fins utiles vous trouverez ci-dessous un rapport de l'Onu à ce sujet

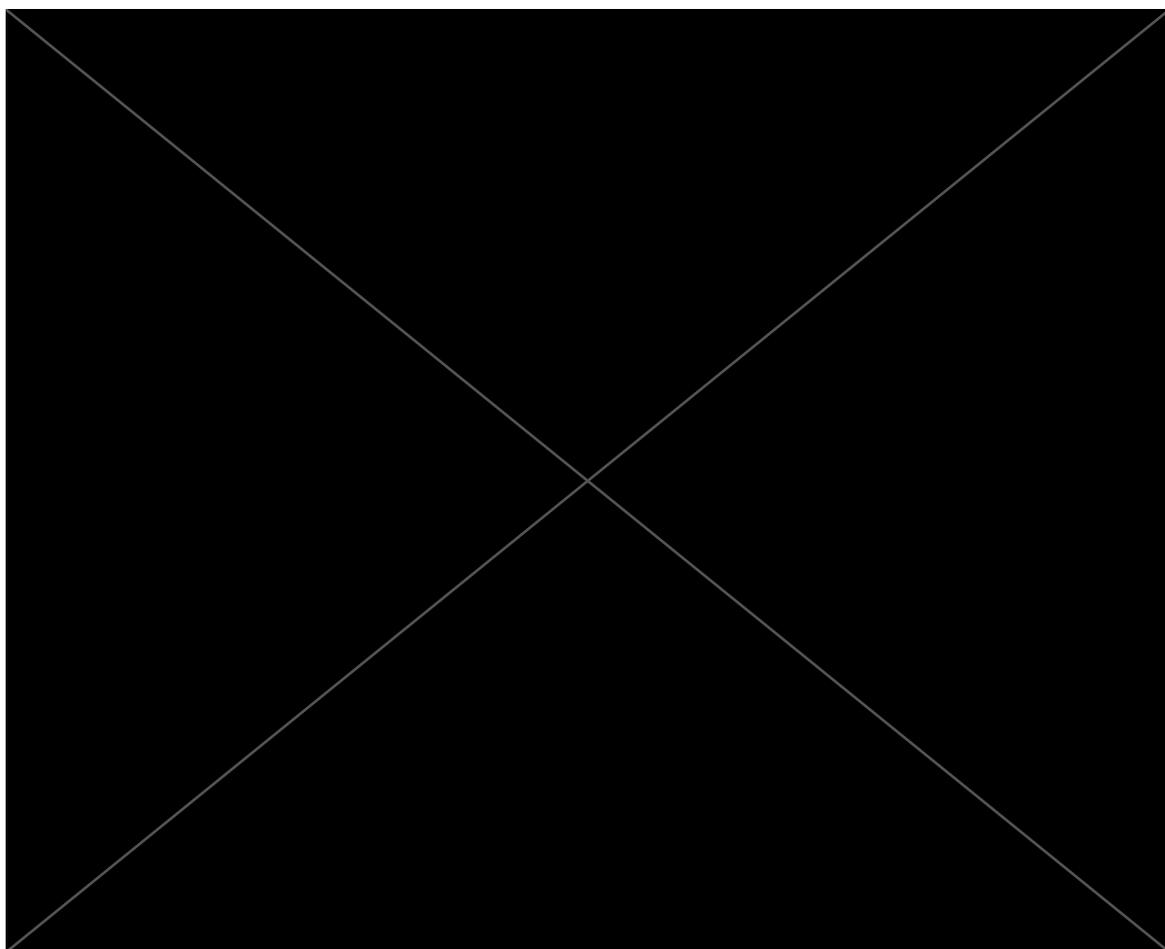
<https://www.unep.org/fr/resources/frontieres-2022-bruit-flammes-et-decalages>

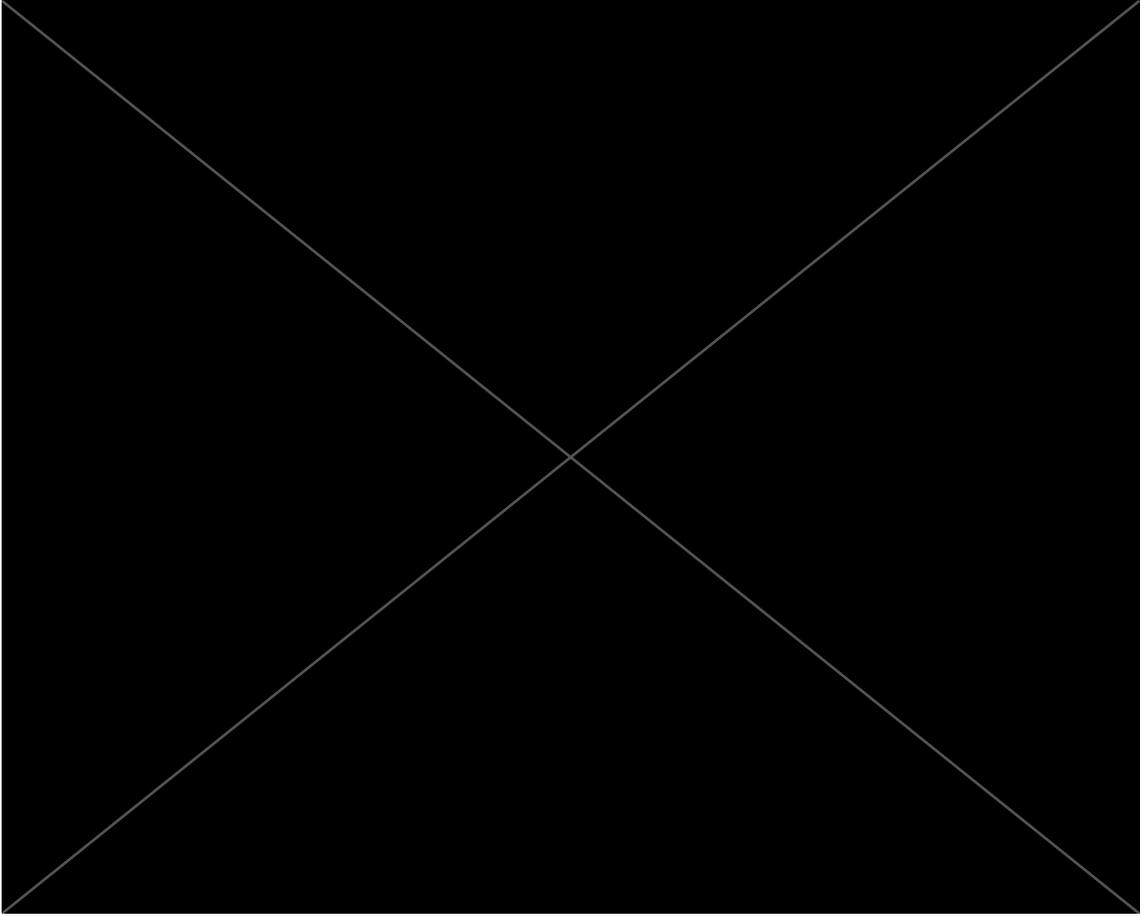
Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces préoccupations concernant l'établissement [REDACTED] mais également [REDACTED] et d'agir en conséquence afin de rétablir un cadre de vie serein et respectueux pour tous notamment dans le 11ème arrondissement.

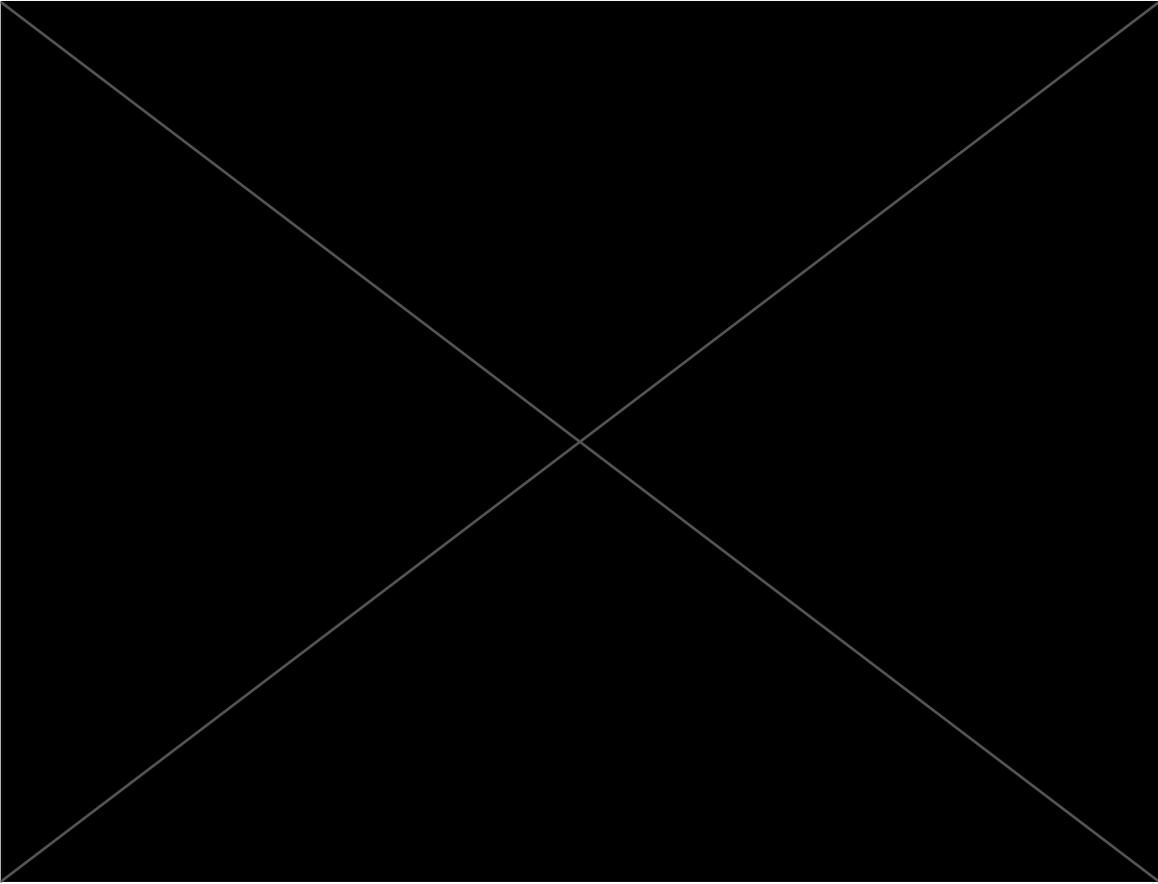
Je vous prie de croire, monsieur le maire, en l'expression de ma considération la meilleure.

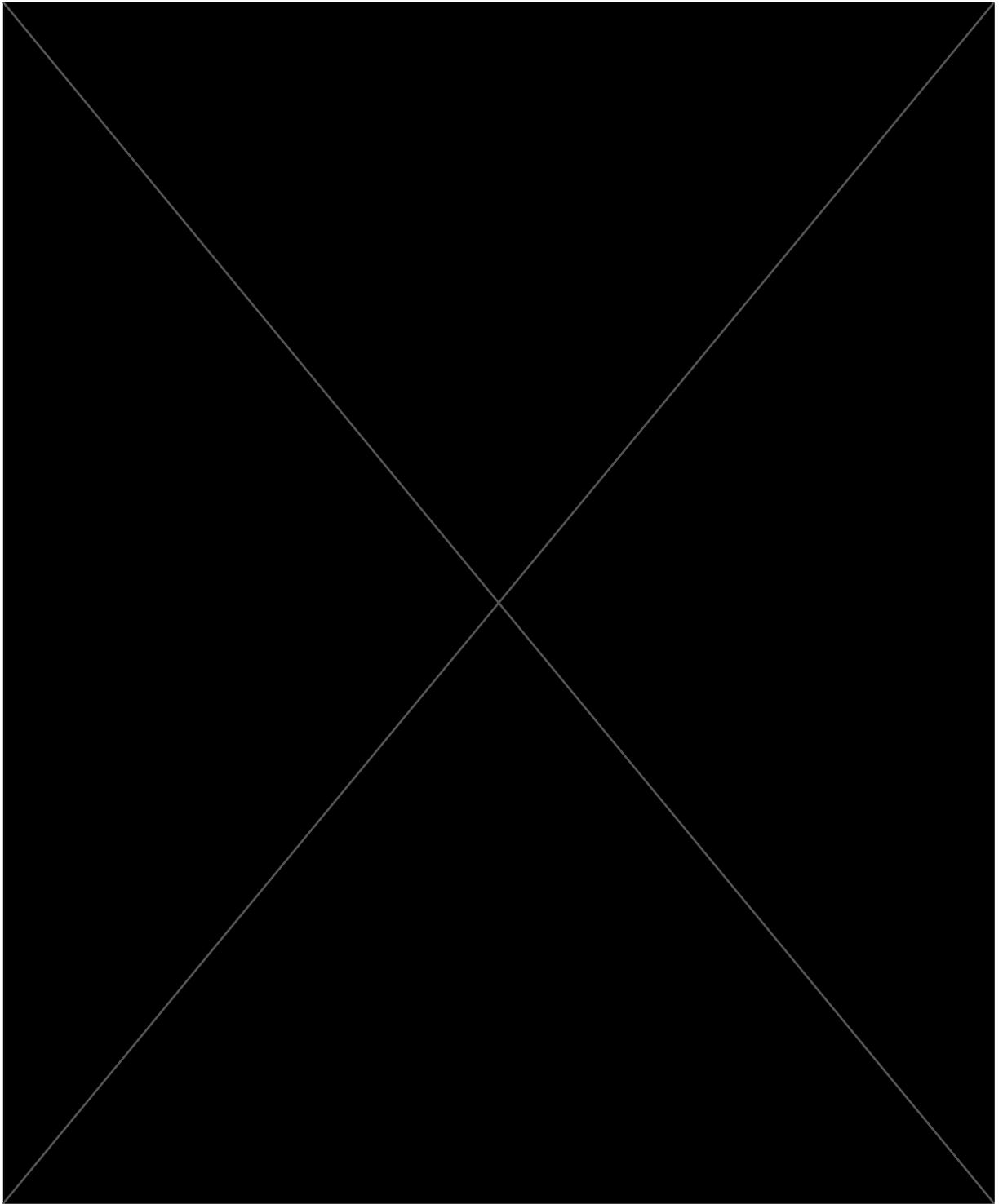
[REDACTED]

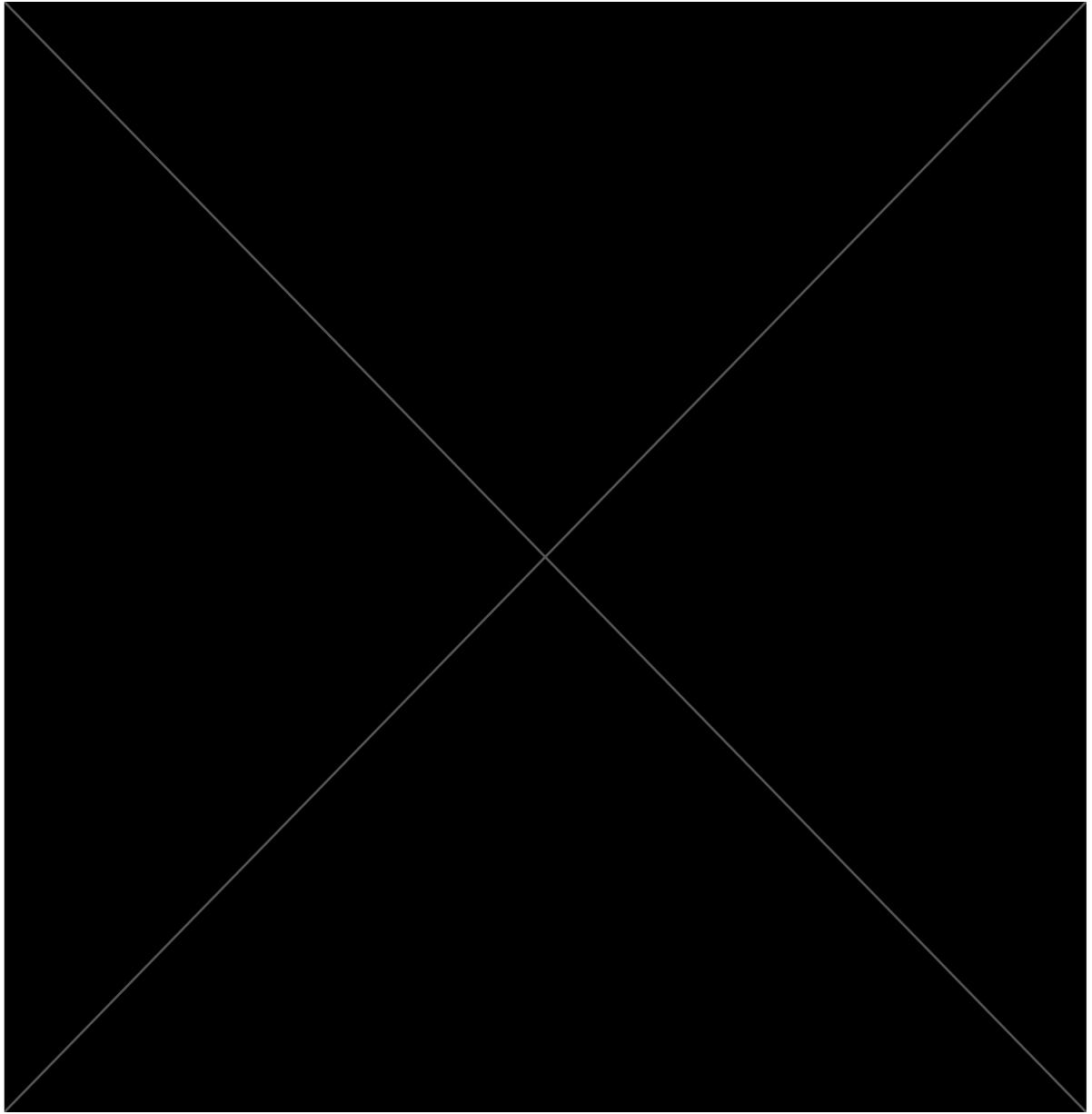
**Annexes au courrier :**

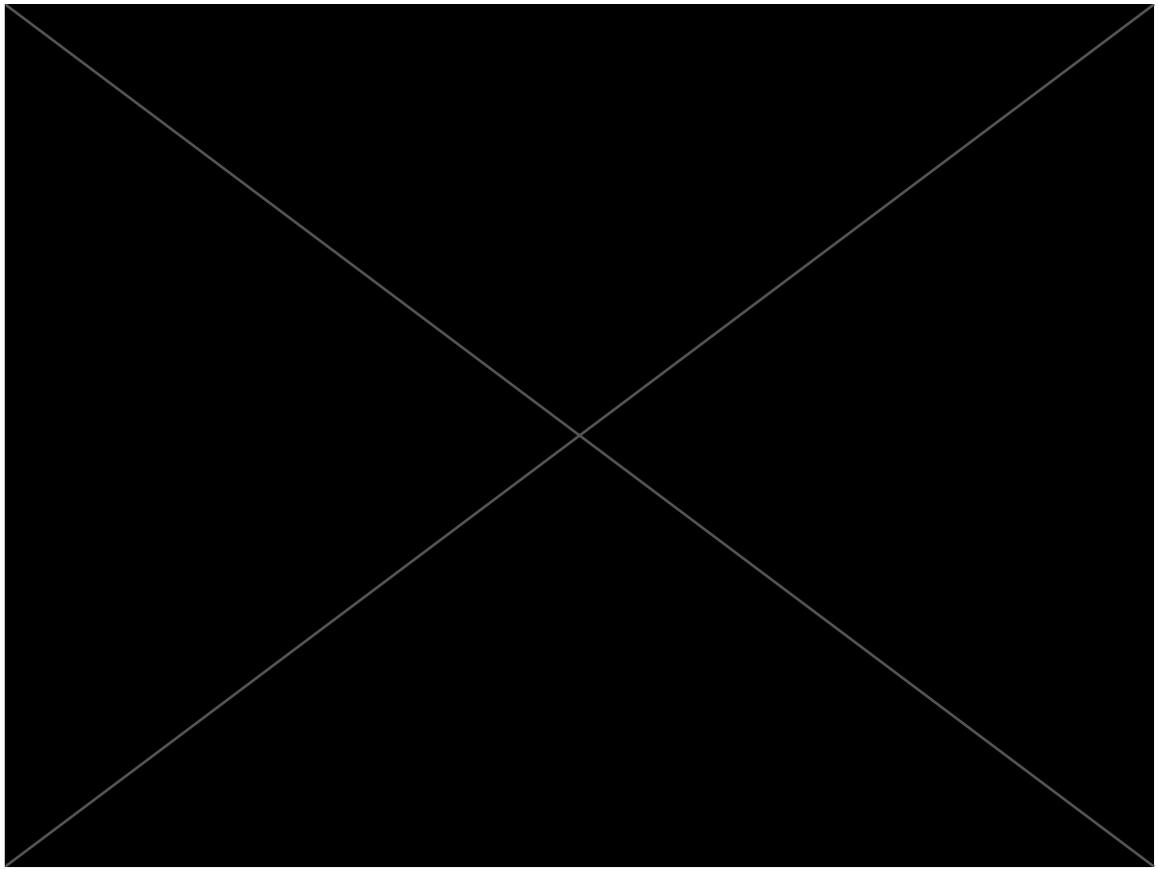












# REPENSER L'ESPACE RUE PARISIEN PAR LA MOBILITE DOUCE ET LE CONCEPT DE SUPERBLOCK



FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
UMONS

---

REPENSER L'ESPACE RUE PARISIEN PAR LA MOBILITE DOUCE ET LE CONCEPT  
DE SUPERBLOCK

ARNAUD Théo

Année académique 2021-2022

Travail de fin d'études présenté en vue de l'obtention du diplôme de Master en Architecture



## **Remerciements**

Je tiens à remercier toutes les personnes ayant contribué de près ou de loin à la finalisation de ces études, aux personnes qui m'ont soutenue, inspiré et guidé au travers de ce parcours universitaire.

En priorité à mon promoteur de mémoire, Monsieur Thomas Waroux, professeur à la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'UMONS. Qui est resté disponible tout au long de ce travail et dont les conseils ont été aussi précieux qu'encourageant.

Je voudrais remercier l'ensemble des professeurs qui m'ont permis par leur enseignement d'élargir mes connaissances tout au long de ces 5 années d'études.

Également un merci sincère à ma famille et mes amis, présent au quotidien dans les moments les plus difficiles comme les plus beaux.

Et plus particulièrement à mes parents qui m'ont permis d'utiliser les mobilités douces dès mon plus jeune âge et de m'avoir permis d'évoluer au long de ces études.

Merci à ma sœur, pour la correction de l'orthographe de ce travail.

Enfin, merci à l'Université de Mons de m'avoir permis de suivre ces études.

# Sommaire

Avant-propos.....	VIII
Introduction.....	11
Chapitre 1 : Généralités et impact négatif de la circulation automobile en ville.....	15
1) La pollution de l'air.....	15
2) Impact sur la santé.....	21
3) Définition et avantages de la mobilité douce.....	21
3.1) Définition de la mobilité douce.....	21
3.2) Avantages de la mobilité douce.....	22
a) Rapidité des transports.....	22
b) Réduction des coûts liés au transport.....	22
c) Amélioration de la qualité de l'air.....	22
d) Impact positif sur la santé.....	23
e) Amélioration de la sécurité liée à la circulation en ville.....	23
f) Intermodalité et connectivité des différentes mobilités douces.....	24
Chapitre 2 : Histoire de Paris et de ses modes de déplacements.....	25
1) Historique de Paris.....	25
1.1) Introduction.....	25
a) Naissance de Lutèce, intérêt géographique, stratégique et économique du lieu.....	25
b) De l'époque Romaine à la fin du XVIII siècle.....	25
c) De la fin du XVIIIème siècle à nos jours.....	27
1.2) Evolution de la démographie à Paris depuis le XIX <sup>e</sup> siècle.....	29
2) Les déplacements dans Paris.....	31
2.1) La voiture.....	31
2.2) Les transports en commun.....	31
2.3) Les vélos personnels.....	32
2.4) Les vélos et trottinettes en libres services.....	33
Chapitre 3 : Exemple de villes ayant entamé une transformation vers la mobilité douce.....	37
1) Les Pays-Bas et la contestation citoyenne.....	37
2) Barcelone et ses superblocs.....	38
3) Pontevedra, une ville piétonnisée.....	42
4) Oslo, une volonté politique forte.....	43
5) Strasbourg une ville pionnière en France.....	46
6) Paris, des projets à connecter.....	49
6.1) Les quais de Seine.....	49

VI

6.2) Boulevard Sébastopol.....	52
6.3) Rue de Rivoli.....	53
6.4) Boulevard Magenta.....	54
Chapitre 4 : Propositions de réaménagement de l'espace rue dans Paris en faveur des mobilités douces.....	57
1) Méthodologie de sélection et urbanisme tactique.....	57
2) Repenser l'avenue d'Iéna.....	61
2.1) Présentation et situation.....	61
2.2) Caractéristiques et fonctions actuelles de l'Avenue d'Iéna.....	61
2.3) Analyse de la situation actuelle.....	63
2.4) Propositions d'aménagements par la mobilité douce.....	64
a) Urbanisme tactique.....	64
b) Aménagements à court terme.....	65
c) Aménagement à moyen terme.....	68
3) Repenser la rue de Lübeck.....	69
3.1) Présentation et situation.....	69
3.3) Caractéristiques et fonctions actuelles de la rue de Lübeck.....	69
3.4) Analyse de la situation actuelle.....	69
3.5) Propositions d'aménagements par la mobilité douce.....	70
a) Urbanisme tactique.....	70
b) Aménagements à court terme.....	70
c) Aménagements à moyen terme.....	72
Conclusion.....	74
Annexes.....	77
Table des figures.....	82
Bibliographie.....	84

## Avant-propos

Dès mon plus jeune âge, j'ai commencé à utiliser la mobilité douce comme moyen de déplacement principale en ville. La pratique du vélo a toujours été présente dans mon environnement, étant petit je ne prenais que très rarement la voiture et je faisais la plupart de mes déplacements à pied ou à vélo. Lorsque je devais aller à Paris je prenais les transports en commun. En arrivant au lycée, je devais me rendre tous les jours dans Paris pour suivre mes cours. La première année de lycée je n'y allais qu'avec le train et le métro ce qui me prenait environ quarante-cinq minutes. Puis j'ai reçu un pignon fixe, le vélo à la mode il y a quelques années par le fait de ne pas avoir de frein, ces vélos étaient utilisés principalement par les coursiers. C'est ainsi que j'ai décidé de réaliser ce même trajet quotidien avec mon vélo entièrement ou partiellement (train puis vélo dans Paris). C'est à partir de ce moment-là que le vélo est devenu une passion pour moi et j'ai réalisé que les villes n'étaient pas aménagées de manière à favoriser l'usage des mobilités douces. J'ai rejoint une communauté de cyclistes avec laquelle nous roulions tous les mercredis soir dans Paris. Lorsque nous étions en groupe, j'ai pu constater que les voitures n'avaient plus le même comportement en nous croisant que lorsqu'elle croisait un seul cycliste. J'ai vécu beaucoup d'expériences qui m'ont appris à rester prudent : accident, incivilité. J'étais un électron libre sur mon vélo au cœur de Paris, parfois tellement heureux de pouvoir m'aérer l'esprit avant de commencer une journée d'étude, puis d'autre fois énervé par toute ces voitures qui stagnent et s'accumulent dans les embouteillages. J'étais aussi agacé du non-respect par les automobilistes ou les scooters des « SAS vélo », espaces réservés aux cyclistes au niveau des feux rouges.

En étudiant le sujet, je me suis rendu compte que tout ne peut être résolu en un claquement de doigt. Les décideurs politiques doivent avoir des projets ambitieux pour initier et mettre en œuvre des plans d'urbanisme qui privilégient et promeuvent les mobilités douces et durables. Il faut aussi faire évoluer les mentalités des concitoyens et avoir des concertations avec les habitants, les associations d'usagers et les commerçants pour rendre les projets cohérents avec les réalités sociales et économiques des quartiers et acceptables par une grande majorité des usagers des espaces publics.

Utilisant très fréquemment ma bicyclette pour me déplacer en ville, je me suis rendu compte à quel point Paris et sa banlieue sont saturées de véhicules thermiques et que l'air y devient irrespirable. Il devient dès lors difficile de ne pas être convaincu que les mobilités

douces dont le cyclisme sont un des moyens de déplacement les plus durables et adaptés pour les zones urbaines aussi densément peuplées que celles de la métropole de Paris en plus du réseau de transport public et par conséquence diminuer le trafic automobile.

En tant qu'étudiant en architecture, j'ai toujours cherché à développer des projets en lien avec le vélo. Cependant, il est difficile de réaliser ses projets lorsque les aménagements urbains ne sont pas favorables à un développement rapide de la mobilité douce. Le rôle de l'architecte urbaniste est de penser les villes de demain, de les rendre plus agréables à vivre en fonction des demandes émanant des projets politiques. Je pense que l'aménagement de l'espace rue peut permettre d'augmenter le sentiment de confort pour les usagers qui l'empruntent, le traversent ou y habitent. J'ai aussi souhaité travailler sur ce sujet car depuis de nombreuses années, les scientifiques nous préviennent sur les dangers du réchauffement climatique, de l'émission de particules fines. Afin de pouvoir faire changer les mentalités, il faut avoir des aménagements urbains de qualité et sécurisés et que les citoyens en tirent des bénéfices de qualité de vie, de santé et financier. Ces changements permettront au plus grand nombre de se rendre compte qu'il est possible de mieux se déplacer en ville d'autant plus que le développement des vélos électriques permet maintenant aux plus faibles physiquement de se déplacer. Au fur et à mesure des siècles, l'aménagement urbain n'a cessé de se transformer en fonction des besoins de sécurité, sanitaire et politique du moment et des évolutions technologiques. L'aménagement des villes n'est donc jamais figé et à l'heure d'aujourd'hui il est plus qu'urgent d'agir pour la préservation de la planète. Cela, en réduisant drastiquement notre consommation d'énergie fossile et en diminuant les émissions de CO<sub>2</sub> et autres polluants.

J'ai conscience que ce projet est titanesque à l'échelle de la métropole de Paris et irréalisable dans un mémoire. C'est pourquoi j'ai décidé de créer une méthode inspirée des « superblocks » de Barcelone pour diviser Paris en plusieurs superblocks et ainsi recréer des îlots accessibles aux mobilités douces dans lesquels la circulation automobile sera minimale. Mes superblocks seront divisés par les grands axes majeurs les plus empruntés afin de ne pas uniquement déplacer le problème mais de trouver des solutions viables à long terme et que chaque usager pourra s'approprier. L'intérieur de ces îlots permettront de repenser l'espace rue quasiment sans la voiture. Ces îlots permettront aussi de développer un réseau local propre à chaque quartier le rendant plus attractif et agréable à vivre tout en le dynamisant socialement et économiquement. Afin de m'assurer que cette méthode fonctionne, je souhaite me focaliser sur un quartier que je viendrai travailler de manière à le rendre viable et durable dans le temps. De

plus, ce quartier test permettra de se rendre compte si l'objectif est tenable et reproductible à plus grande échelle.

## Introduction

Les avertissements donnés par les scientifiques sur le dérèglement climatique et les conséquences néfastes sur la santé de la pollution de l'air, nous oblige d'une part à repenser nos manières de nous déplacer. D'autre part à engager une réflexion sur le partage de l'espace rue afin que celui-ci permette des mobilités fluides, sécurisées et favorables à la santé humaine comme les mobilités douces. Les transports en commun bien qu'appartenant aux mobilités douces ne seront pas étudiés car déjà très développés dans Paris et encore en expansion.

Comme l'écrit Mikael Colville-Andersen, urbaniste international et expert en mobilité : « L'espace est juste là si vous voulez qu'il soit là. Supprimer les voies réservées aux voitures pour créer des pistes cyclables est faisable et de nombreuses villes dans le monde le font : non pas pour ceux qui font du vélo maintenant, mais pour ceux qui pourraient faire du vélo s'ils étaient sécurisés. » (Colville-Andersen 2021)

Connaître l'histoire de Paris est important pour comprendre son organisation urbaine, son riche patrimoine architectural afin de pouvoir repenser l'espace rue. Paris a connu de nombreux changements liés aux guerres, à sa démographie, aux progrès technologiques et industriels et à la politique pour devenir la métropole actuelle avec ses incohérences et perfectibilités.

Actuellement, les villes sont confrontées à différentes problématiques en rapport avec un taux de pollution trop important, une densification du trafic urbain, une augmentation des pathologies liées à la pollution et des tensions sociales (Nations s.d.). Afin de décarboner les villes et de lutter contre le réchauffement climatique les décideurs politiques avec l'aide des urbanistes sont dans l'obligation de repenser l'organisation urbaine des quartiers et de favoriser le développement et l'utilisation des mobilités douces. Les enjeux étant d'arriver à faire cohabiter les différents modes de mobilités, d'organiser l'espace rue de telle manière que la densité du trafic automobile chute. Afin de rendre les quartiers plus agréables à vivre et plus respirables dans un cadre sécurisant tout en permettant les échanges sociaux entre les usagers et en favorisant le développement d'un tissu économique local.

Depuis le XX<sup>ème</sup> siècle, les politiques de l'aménagement du paysage urbain ont considérablement évolué. Alors qu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les modes de déplacements étaient pedestres ou à traction animale, le XX<sup>ème</sup> siècle marque un tournant avec la production de la

voiture individuelle accessible au plus grand nombre grâce au développement de la production industrielle automobile développée par Henry Ford aux Etats-Unis puis imité en Europe par la suite (Robert 2005). Petit à petit, l'automobile va occuper de plus en plus l'espace urbain. Avec la croissance des villes, et le développement de l'habitat en périphérie des villes, les populations ont pu parcourir de plus grandes distances plus rapidement (Beaucire, Desjardins 2015). Depuis les années quatre-vingt-dix, le premier rapport du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) nous informe des problèmes de pollutions des villes (Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat, Organisation météorologique mondiale, Programme des Nations Unies pour l'environnement 1992). Les différentes Conférence des parties (COP) insistent sur la nécessité d'agir pour le climat en limitant l'émission des gaz à effet de serre en 1995 à Berlin, à une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> à Kyoto en 1997, et en 2015 à Paris à limiter le réchauffement climatique à + 2°C d'ici 2100. Les enjeux de l'après COP 21 étant que les états, les villes, les entreprises et les citoyens s'engagent dans des actions de réduction des émissions. Ainsi, petit à petit les aménagements en faveur des mobilités douces se sont peu à peu développées pour occuper une place de plus en plus importante visible dans le paysage urbain (Jeulin-Lagarrigue s.d.). Des villes européennes telles que Strasbourg, Bruxelles, Barcelone, Pontevedra, Copenhague, Amsterdam sont reconnues comme des villes favorables à la pratique du vélo.

Comme cela sera exposé, plusieurs villes européennes (Amsterdam, Barcelone, Pontevedra, Oslo, Strasbourg...) ont été radicalement transformées en faveur des mobilités douces. Elles ont réussi à faire changer les mentalités des habitants qui suite à ces changements se sont rendus compte que la circulation automobile en ville est néfaste pour l'environnement mais également pour tous les usagers de l'espace rue. La ville de Paris propose elle, depuis huit ans, des actions très prisées de la population comme une fois par an le dimanche, une journée sans voiture (« *Paris Respire* » : *en septembre, un dimanche sans voiture* 2022). Une fois par mois la circulation est fermée aux voitures sur les Champs-Élysées et le centre de la capitale. Tous les dimanches plusieurs zones de Paris sont entièrement fermées aux voitures (figure1).

## Paris Respire : un dimanche sans voiture

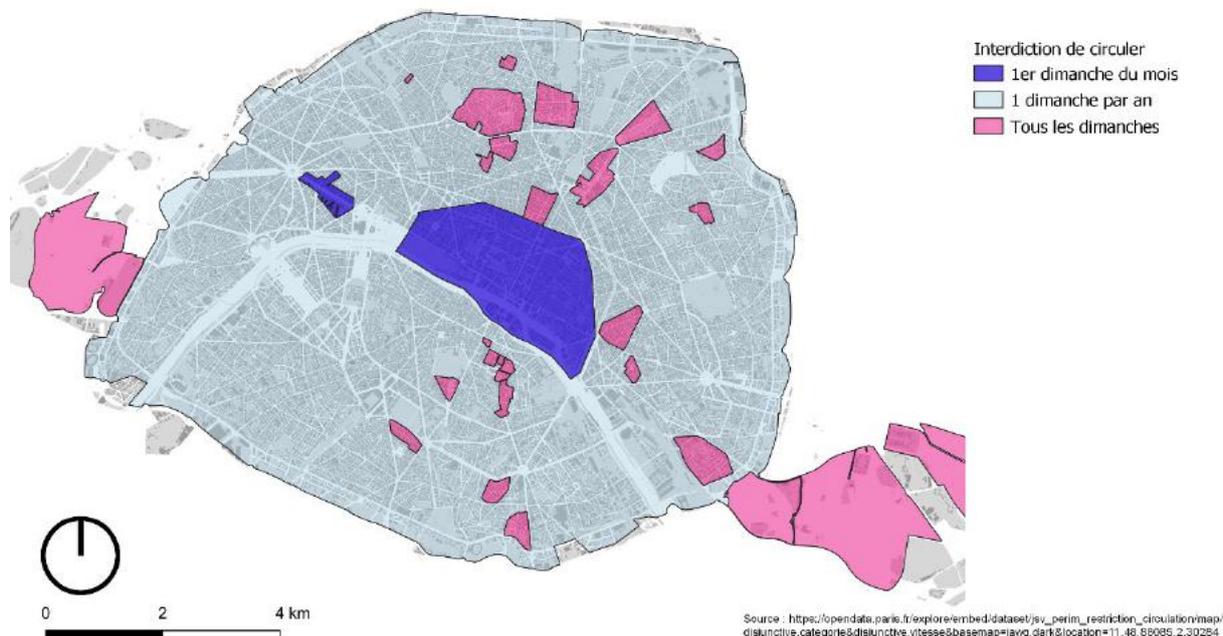


Figure 1 : Paris Respire : un dimanche sans voiture (Théo Arnaud 2022)

Il est même envisagé de réduire entièrement la circulation automobile dans certains quartiers. Cela permettrait d'augmenter grandement la qualité de l'air. Pour lutter contre l'épidémie de Covid 19, la France a instauré un confinement strict. Ce confinement a entraîné une baisse importante du trafic routier. Par conséquent la qualité de l'air s'est nettement améliorée comme cela a été confirmé par les mesures réalisées par Airparif (Airparif s.d.).

Deux voies de Paris, la rue de Lübeck et l'avenue d'Iéna seront étudiées pour proposer un aménagement en faveur des mobilités douces et d'amélioration de la qualité de vie.



# Chapitre 1 : Généralités et impact négatif de la circulation automobile en ville

La circulation automobile en ville engendre un nombre de problèmes conséquents. La pollution et la qualité de l'air sont un des problèmes majeurs. La pollution va également avoir des effets négatifs sur la préservation des bâtiments de l'espace rue. Le dioxyde de soufre émis par la pollution des automobiles noirci les façades (Leoz-Garziandia 2019). Le bruit émis par les voitures en ville crée également une pollution sonore pour les habitants. On peut également parler d'une pollution visuelle. « Suite à une politique favorisant les déplacements automobiles de 1950 au milieu des années 1990, en élargissant les voies, créant des autoroutes urbaines et en réduisant les trottoirs, la voiture occupe un peu plus de la moitié de l'espace rue en 2016 à Paris alors que les déplacements motorisés ne représentent que des 13 % des déplacements parisiens. Depuis 1996 des pistes de réflexions sont engagées pour mieux partager l'espace public en commençant à créer sur la voirie et les trottoirs un réseau de pistes cyclables. La Mairie de Paris souhaite diminuer cette zone d'occupation motorisée à 30% » (*A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile* 2016).

## 1) La pollution de l'air

La pollution de l'air est en lien direct avec les changements climatiques que nous vivons actuellement. Comme les récentes inondations en Belgique ou encore les fortes canicules que nous vivons l'été. Les pics de chaleur dépassant les 40°C, sont de plus en plus fréquents à Paris (figure 2).



Figure 2 : Température à Paris du 11 au 17 juillet 2022 (Météo France s.d.)

Dans l'Union Européenne, les transports représentent 30% des émissions de CO<sub>2</sub> dont 72% proviennent des transports routiers (*Émissions de CO<sub>2</sub> des voitures : faits et chiffres (infographie) | Actualité | Parlement européen* 2019).

Comme le montre ce graphique (figure 3), entre 1990 et 2016, le secteur du transport dans l'Union Européenne, n'a pas cessé d'augmenter ses émissions de CO2, alors que les autres secteurs sont en baisse.

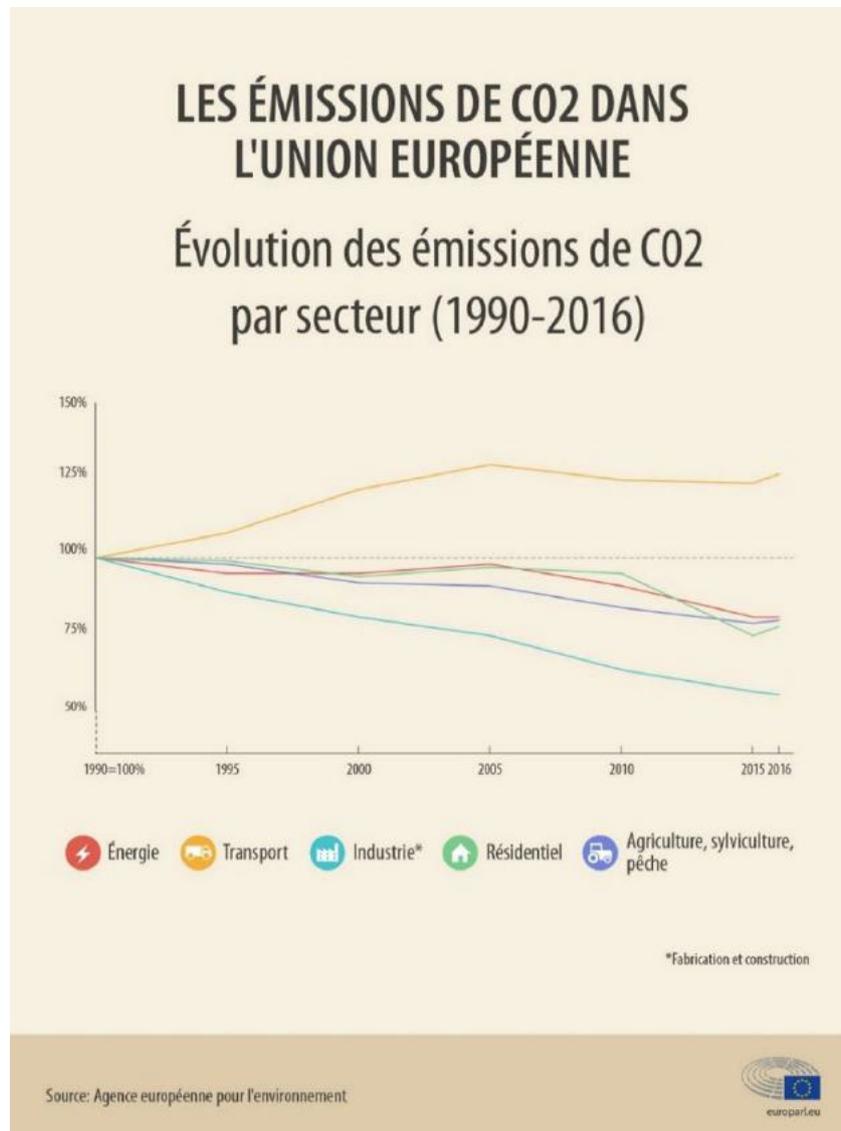


Figure 3 : Les émissions de CO2 dans l'Union Européenne : évolution de CO2 par secteur (1990-2016) (Agence européenne pour l'environnement 2019)

Se pose alors la question de savoir si cette augmentation est due au transport de marchandise ou au transport journalier des personnes étant dans leur voiture. Cette infographie (figure 4) montre que les voitures sont responsables à 60,7 % des émissions du transport routier. En moyenne, une voiture transporte 1,7 passagers alors qu'elle est prévue pour véhiculer 4 à 5 personnes.

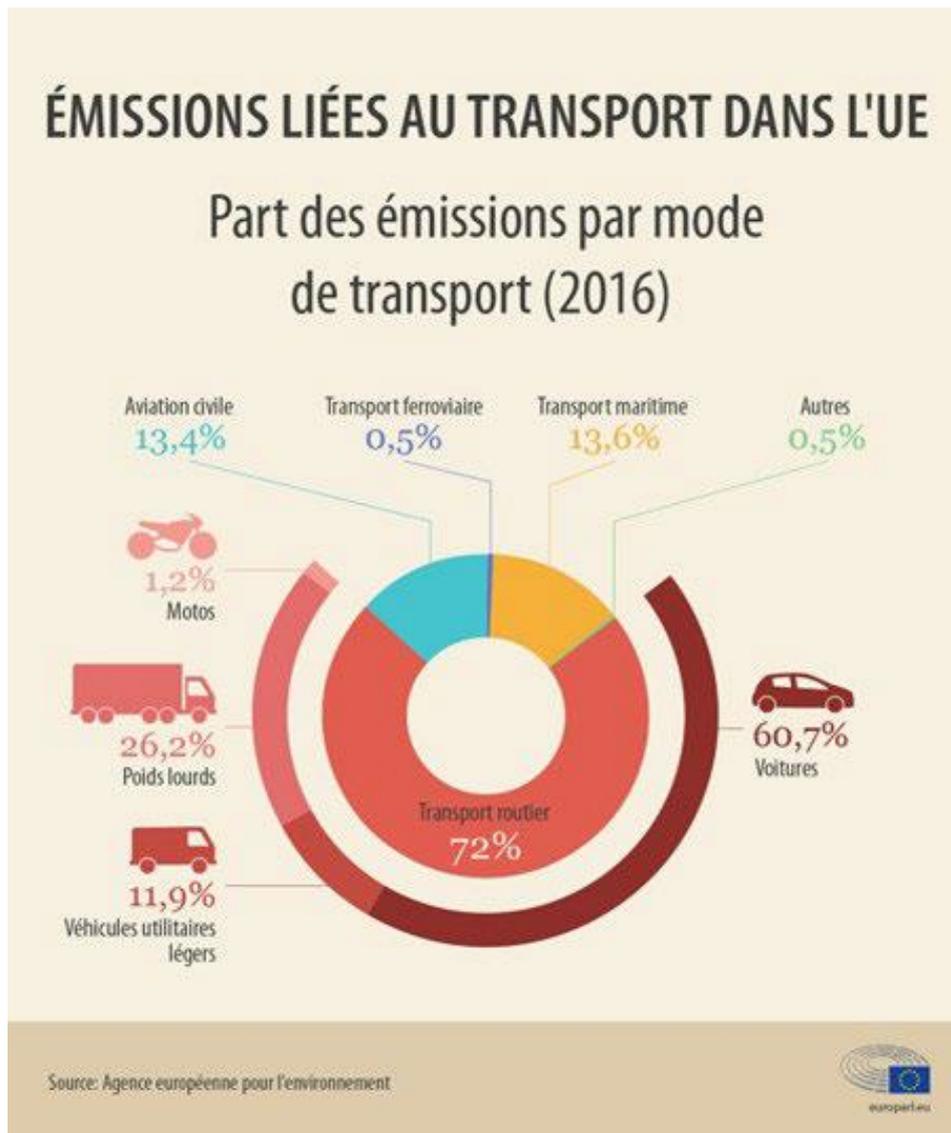


Figure 4 : Emissions liées au transport dans l'UE : Part des émissions par mode de transport en 2016 (Agence européenne pour l'environnement 2019)

La circulation automobile est donc une des principales sources polluantes dans l'union européenne (*Émissions de CO2 des voitures : faits et chiffres (infographie) | Actualité | Parlement européen 2019, p. 2*).

Dans la ville de Paris, la pollution est également très élevée. Selon Airparif, le trafic routier à Paris en 2017 est une des sources de pollution majeur à Paris. « Il représente plus de 10 % des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>), plus du tiers des émissions de particules PM10, plus de la moitié des émissions de PM2.5 [...], un tiers des émissions de composés organiques

volatils non méthaniques<sup>1</sup> (COVNM), un tiers des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre. » (Les sources de pollution | Airparif s.d.)

Lors de pics de chaleur, la pollution est encore plus élevée car les particules fines et le dioxyde d'azote stagne près de ses sources d'émissions. Pour améliorer la qualité de l'air, la ville de Paris est obligée de mettre en place un système de circulation différencié et le stationnement gratuit (*Pollution : gratuité du stationnement et circulation différenciée 2022*).

Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est un gaz qui constitue un des polluant majeure de l'atmosphère terrestre. Ce gaz est principalement produit par les moteurs à combustion. A Paris en 2018, l'oxyde d'azote est émis à 65 % par le transport routier (figure 5).

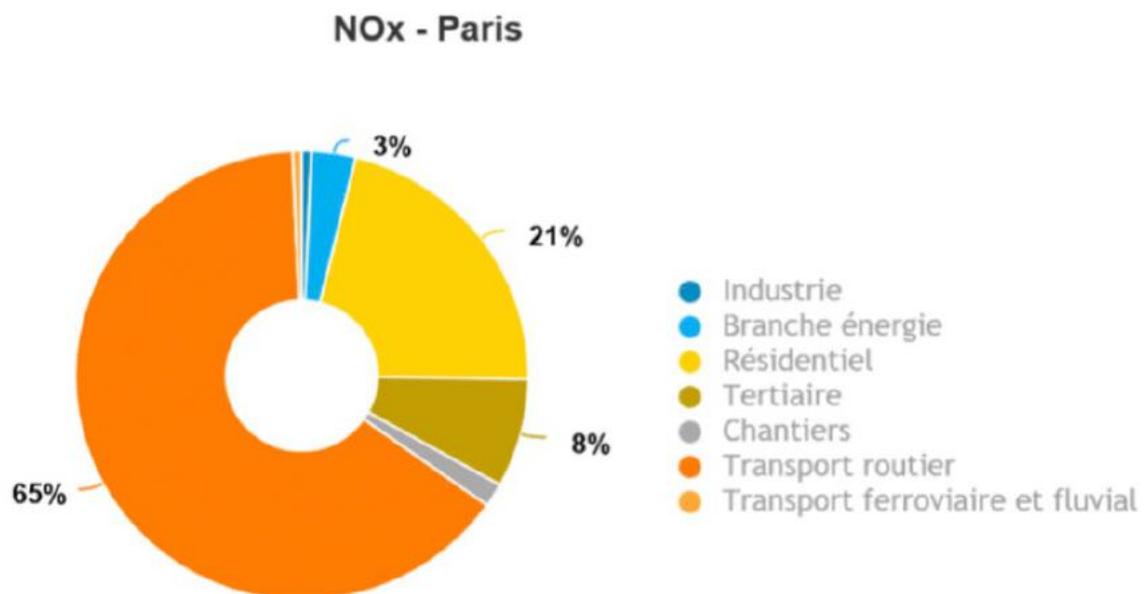


Figure 5 : Emissions par secteur de NO<sub>x</sub> à Paris en 2015 (Airparif 2018)

Les particules (PM<sub>2.5</sub>) sont des particules avec un diamètre inférieur à 2,5 micromètres. En 2015 à Paris, les particules PM<sub>2.5</sub> sont émises à 35 % par le transport routier (figure 6).

<sup>1</sup> « Les composés organiques volatils (COV) sont des molécules formées principalement de liaisons entre des atomes de carbone et des atomes d'hydrogène. » (Blavier et al. 2014, p. 1) Composé de benzène principalement rejeté par le transport routier. L'OMS estime que le benzène constitue un risque pour la santé quel que soit son niveau.

### PM 2.5 - Paris

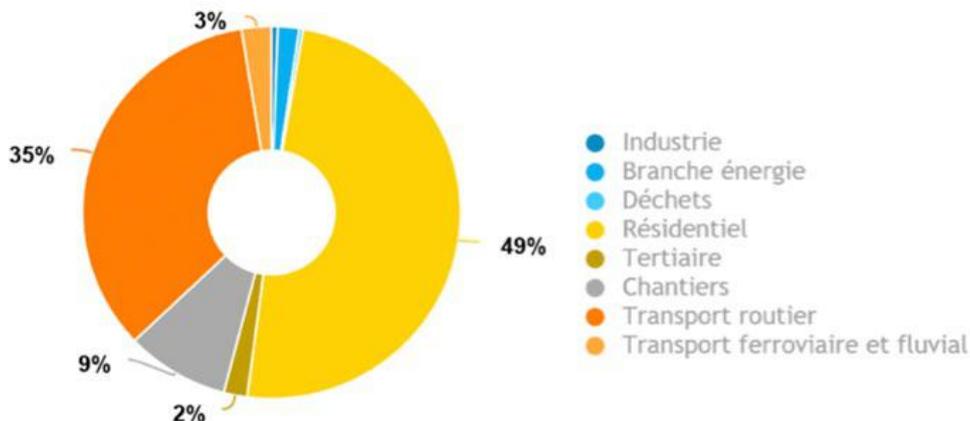


Figure 6 : Emissions par secteurs de PM<sub>2,5</sub> à Paris en 2015 (Airparif 2018)

Entre 2007 et 2021, les concentrations moyennes annuelles de dioxyde d’azote en Ile-de-France ont tendance à baisser dans l’agglomération parisienne. Cela est notamment dû au renouvellement du parc automobile et du fait qu’il y ait moins de véhicules fonctionnant avec du diesel. A proximité du trafic routier, les concentrations annuelles ont baissé de l’ordre de 45%. Cependant malgré ces diminutions, la concentration de dioxyde d’azote à proximité du trafic routier parisien reste supérieur à la valeur limite annuelle fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> (figure 7). (Bilans et cartes annuels de pollution | Airparif s.d.)

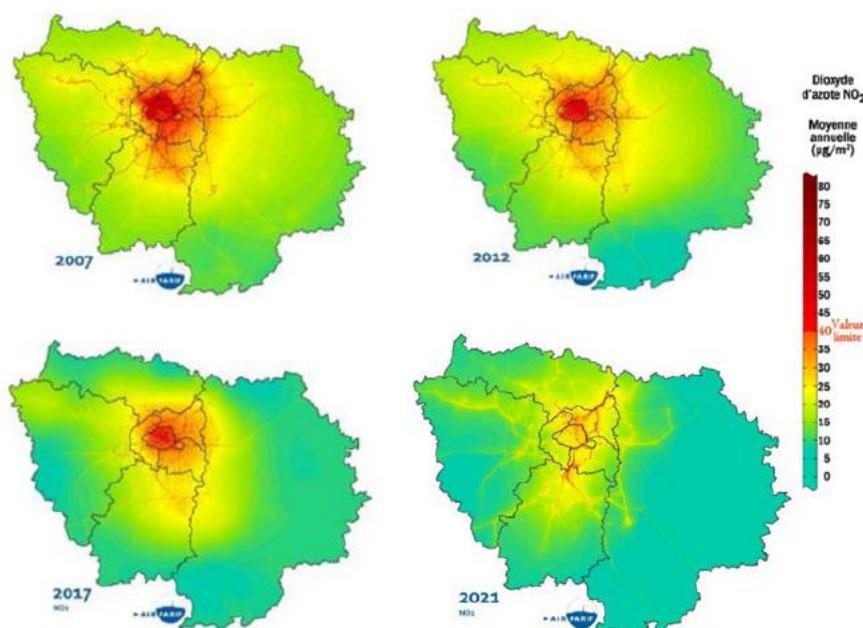


Figure 7 : Concentration moyennes annuelle de dioxyde d’azote (NO<sub>2</sub>) de 2007 à 2021 en Ile-de-France (Airparif 2022)

Depuis une décision radicale consistant à piétonniser les berges de Seine, les figures 8 et 9 montrent que la concentration de dioxyde d'azote a très fortement baissé le long de cet ancien axe routier principal. Cela peut être aussi une des conséquences des confinements pendant la période du Covid en 2020 ; un grand nombre de personnes ayant drastiquement arrêté d'utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Il est donc clair que les déplacements motorisés des personnes en zone urbaine est un facteur important qui influence la concentration de dioxyde d'azote dans l'air.



Figure 8 : Carte annuel de concentration moyenne de dioxyde d'Azote (NO<sub>2</sub>) à Paris en 2018 (Airparif 2022)



Figure 9 : Carte annuel de concentration moyenne de dioxyde d'Azote (NO<sub>2</sub>) à Paris en 2021 (Airparif 2022)

## **2) Impact sur la santé**

Selon l'ADEME (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) « la pollution atmosphérique est responsable de 40 000 décès par an en France » (*La pollution de l'air* s.d.).

Il existe différents effets à court ou long terme. « A court terme, les effets se traduisent par des manifestations cliniques, fonctionnelles ou biologiques (essoufflement, asthme, etc.) survenant dans des délais brefs (quelques jours, semaines) après l'exposition, les effets à long terme [...] (diminution des fonctions respiratoires, maladies chroniques, cancers, etc.) peuvent conduire finalement à un événement morbide ou même au décès. » (Leoz-Garziandia 2019).

L'ADEME démontre que lors des pics de pollution il n'est pas plus dangereux de respirer les polluants à vélo qu'à l'intérieur de l'habitacle d'une voiture (Praznocy 2015). Cependant, en voiture le risque est plus élevé lorsque celle-ci circule derrière un poids lourd, qui émet plus de dioxyde d'azote et de particules fines (Airparif 2019).

Lors de divers déplacements à vélo, nous avons pu nous apercevoir que lorsque nous rentrions chez nous et que nous passions la main sur le visage, nous pouvions ressentir une fine couche de particules sur celui-ci.

## **3) Définition et avantages de la mobilité douce**

### **3.1) Définition de la mobilité douce**

« La définition de la mobilité douce en matière de transports est large : elle englobe les modes de mobilité dits "actifs", qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (marche, vélo, trottinette...) mais aussi tout moyen de mobilité, collectif ou individuel, contribuant à une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>. » (*Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités* 2021). De nouvelles mobilités dites douces se sont développées ces dernières années comme les trottinettes électriques, les vélos à assistance électrique (VAE), ou encore les gyropodes ou mono-roue.

## 3.2) Avantages de la mobilité douce

### a) Rapidité des transports

Ces différents modes de transport qui se veulent plus respectueux pour l'environnement permettent également de diminuer les temps de trajet effectué dans l'espace rue du paysage urbain. Cela est dû au fait qu'un usager de la mobilité douce prendra moins de place dans l'espace rue qu'un usager automobiliste, ce qui entrainera un désengorgement de la circulation automobile des centres villes et donc une réduction de la perte de temps par l'absence d'embouteillage.

### b) Réduction des coûts liés au transport

La mobilité douce permet à ses usagers de faire des économies sur les frais de déplacement par rapport à un automobiliste qui sera dépendant de l'augmentation des prix du carburant et de l'entretien de son véhicule (*Comparaison des coûts, temps de trajet et pollution émise selon le mode de transport utilisé 2017*) Le coût d'une voiture est estimé à environ 5000 euros par an, alors qu'un cycliste du quotidien dépense en moyenne 500 euros par an (Misra 2015).

### c) Amélioration de la qualité de l'air

La mobilité douce permet également de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et l'émissions de composés organiques volatils non méthanique (COVNM) (Apur 2019). La mobilité douce pourrait ainsi permettre d'améliorer la qualité de l'air. En permettant à plus de personnes de se déplacer de manière durable, l'usage de la voiture en ville est très polluant dû aux effets de « stop and go » causés par les embouteillages et les régulations du trafic (feux de circulation, cédez-le passage, stop...). En réduisant drastiquement l'usage de la voiture les effets néfastes de cette dernière sur l'environnement pourraient diminuer. Comme nous avons pu le voir, l'effet que la crise Covid a pu avoir un impact bénéfique sur l'amélioration de la qualité de l'air. De plus, l'infographie réalisée par la ville de Paris (figure 10) montre que la pollution d'une voiture émise par mois est douze fois supérieure à celle d'un vélo et environ trois fois supérieure à celle du métro.

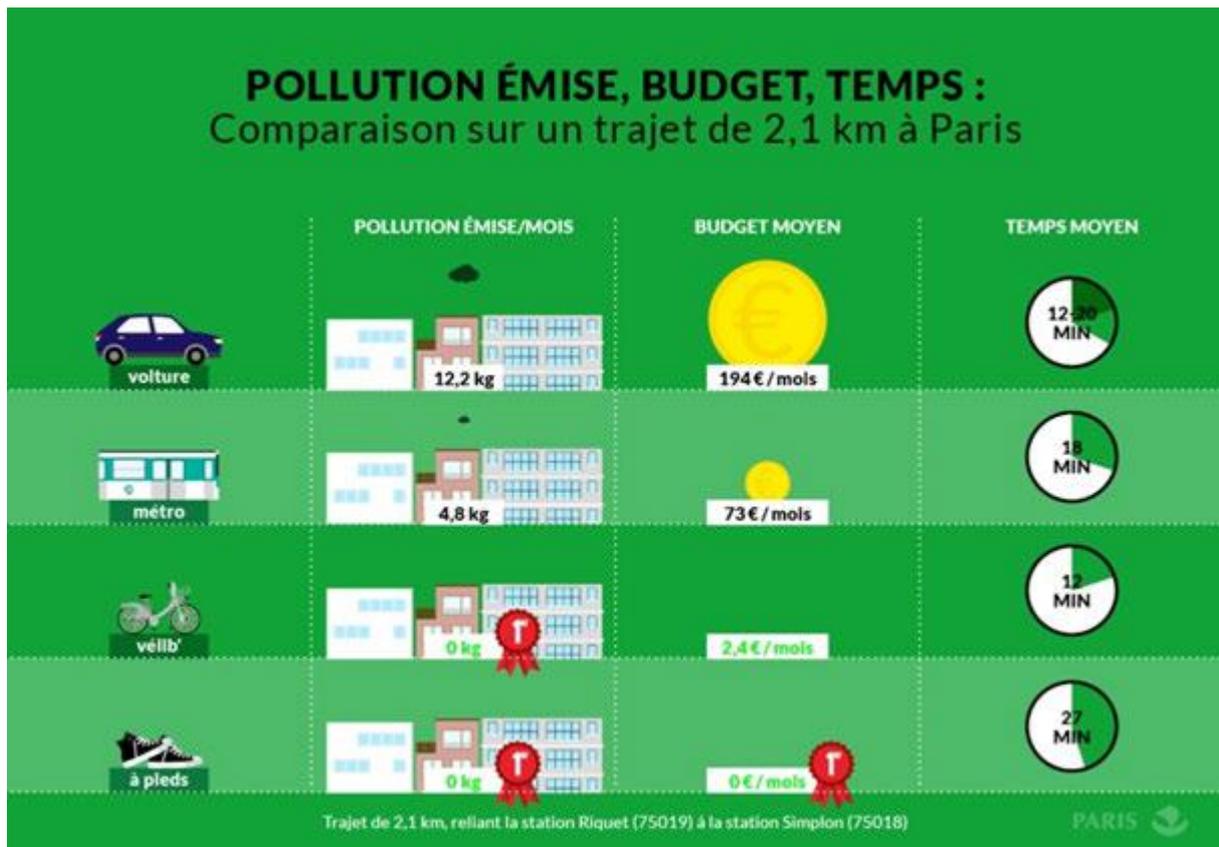


Figure 10 : Pollution émise, budget temps : comparaison sur un trajet de 2,1 km à Paris (Ville de Paris s.d.)

#### d) Impact positif sur la santé

Le fait de se déplacer avec les mobilités douces permet aussi d’avoir des citoyens en meilleure santé (Culot 2019). Selon le centre national de la recherche scientifique (CNRS), le sport incluant les moyens de déplacement en mobilité douce permettrait de faire réduire les risques cardio-vasculaires, de lutter contre la dépression et le vieillissement (Culot 2019) mais également d’avoir un meilleur sommeil. De meilleurs aménagements urbains sont encore nécessaires dans de nombreuses villes afin que plus de gens y adhèrent.

#### e) Amélioration de la sécurité liée à la circulation en ville

La ville de Barcelone a récemment mis en place dans certains quartiers des bus vélos qui permettent aux plus jeunes de se rendre à l’école à vélo tout en étant encadrés et sécurisés par des policiers et leurs parents.

La pratique de la mobilité douce doit être enseignée dès le plus jeune âge afin que ce mode de déplacement devienne une habitude<sup>2</sup>. Ces différentes initiatives permettent à de plus

<sup>2</sup> La ville de Barcelone a récemment mis en place dans certains quartiers des bus vélos qui permettent aux plus jeunes de se rendre à l’école à vélo tout en étant encadré et sécurisé par des policiers et leurs parents.

en plus d'usagers de la route de passer à un type de mobilité douce, moins encombrante dans l'espace rue, moins bruyante, moins polluante, meilleure pour la santé tout en étant en sécurité. Mais beaucoup d'aménagements urbains sont encore nécessaires dans de nombreuses villes afin que plus de gens y adhèrent.

#### f) Intermodalité et connectivité des différentes mobilités douces

Les mobilités douces peuvent aussi se connecter entre elles comme par exemple les transports en commun avec les vélib' ou train plus vélo pour aller de la banlieue vers Paris et le vélo dans Paris. En effet, la ville de Paris et sa banlieue possèdent un des réseaux de transport en commun (bus, métro, tramway, train) les plus développés au monde qui permet de créer des intermodalités entre les différentes manières de se déplacer (*Développer l'intermodalité sur notre territoire | La préfecture et les services de l'État en région Île-de-France 2017*).

## **Chapitre 2 : Histoire de Paris et de ses modes de déplacements**

### **1) Historique de Paris<sup>3</sup>**

#### 1.1) Introduction

L'aménagement urbain de Paris et l'organisation de la circulation dans la capitale nécessitent de connaître l'histoire du développement de Paris d'un point de vue urbanistique. Il sera ainsi plus aisé de comprendre ses axes de circulation circulaires et radiaires. Mais aussi politique et économique pour ne pas oublier la bipolarité parisienne ; au sud de la Seine, la Rive Gauche la plus ancienne, étudiante et intellectuelle et au nord, la Rive Droite plus récente, plutôt commerçante et financière.

#### a) Naissance de Lutèce, intérêt géographique, stratégique et économique du lieu

Le sous-sol du bassin sédimentaire très riche (argile, calcaire, sable et gypse), les forêts et l'eau du fleuve favorisent l'installation des hommes dès le Paléolithique et c'est au Néolithique qu'apparaît une sédentarisation sous forme d'habitat dispersé sur la surface du Paris actuel. C'est ainsi qu'à l'âge du fer au milieu du III<sup>ème</sup> avant Jésus-Christ, le fleuve et ses affluents sont déjà utilisés pour la circulation des hommes et des marchandises. L'île de la Cité est située au fond de la cuvette du bassin parisien, sur l'axe de circulation entre la méditerranée et les îles Britanniques. De par sa place stratégique militaire et économique, les Parisiens s'y installent. Ainsi est née Lutèce qui prospère grâce au commerce fluvial et routier ainsi qu'aux taxes perçues.

#### b) De l'époque Romaine à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle

Cette période a connu de nombreuses guerres et envahissements. Suite aux destructions, incendies et des transformations de Rambuteau à Haussmann, il ne reste à l'heure actuelle que quelques vestiges de cette période.

---

<sup>3</sup> Cette partie puise principalement ses informations à la source suivante : Y. Combeau, *Histoire de Paris, Que Sais-je ?*, Presse Universitaire de France, Paris, 2008

De l'époque Gallo-Romaine persistent les arènes de Lutèce et les Thermes de Cluny. Les Romains ont facilité la circulation en créant des voies de circulations nord-sud permettant de relier les deux rives de la Seine ainsi qu'un axe est-ouest.

A l'époque médiévale la vie se concentre sur l'île, avec un réseau de petites rues de maximum cinq mètres de larges. A l'heure actuelle n'y persistent que quelques maisons de pauvres de deux ou trois étages en torchis et en bois et des demeures bourgeoises avec cheminées et cuisines et des hôtels fastueux. La rive droite étant plus praticable, le commerce s'y développe et le drainage des marais permet le développement du maraichage. La rive gauche confirme son rôle d'enseignement et intellectuel avec un clergé puissant. Il fera édifier de nombreuses églises dont Notre Dame. Au XIIème siècle, pour rendre la circulation moins dangereuse, les grandes artères et places recouvertes de boue commencent à être pavées.

Durant cette période des murailles sont construites. Le roi Louis Philippe fait construire le mur d'enceinte qui établit les limites de la ville d'abord au nord puis au sud de la Seine de deux mètres de large et huit mètres de hauteur au sein duquel s'ouvrent six portes en direction de grandes villes. Etienne Marcel, ordonne la construction d'une impressionnante muraille de cinq kilomètres sur la rive droite portant le nom de Charles V (1338-1380). L'accroissement de la population entraîne une extension des faubourgs et donc la création d'une nouvelle enceinte sur la rive droite achevée sous Louis XIII.

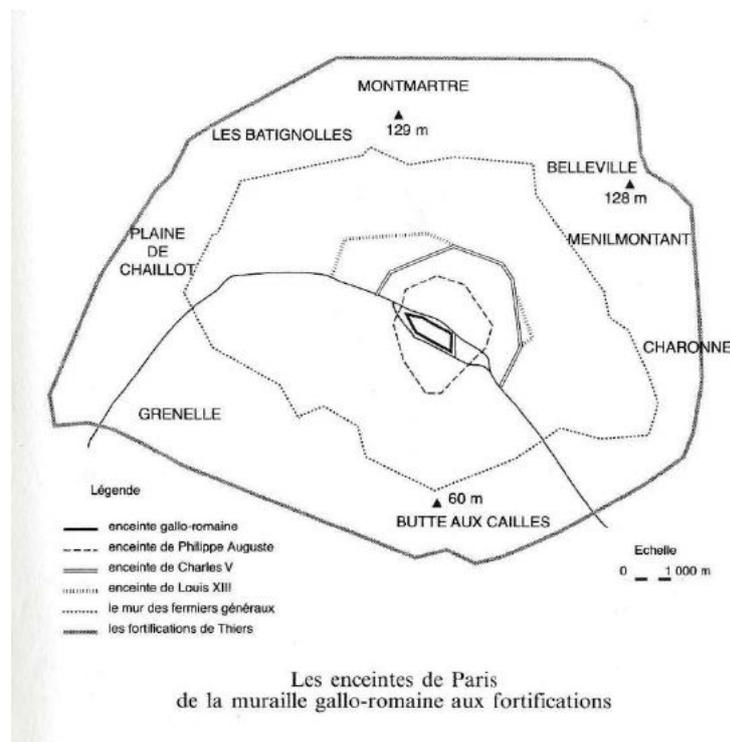


Figure 11 : Les enceintes de Paris de la muraille gallo-romaine aux fortifications (Combeau 2008)

Sous Henri IV, le paysage urbain se modifie avec l'apparition de fontaines, ponts, places et nouvelles rues. La distribution de l'eau est facilitée et la circulation est améliorée par la création de ponts comme le pont Neuf, sans habitation, véritable axe de circulation entre les deux rives de Paris et la création de trottoirs réhaussés.

Louis XIV, assuré par ses victoires militaires, ordonne la destruction des remparts et Paris devient une ville ouverte. Sur l'ancien tracé des remparts les grands boulevards parisiens naissent peu à peu, grandes avenues de circulation plantées d'arbres. Les déplacements en fiacres, carrosses et cabriolets remplacent les chaises à porteur amplifiant la circulation. En 1786, Louis XVI ordonne la construction du mur des fermiers généraux, de 25 km et de 4 à 5 m de hauteur et percée de 56 portes avec bureau de recette pour contrôler la circulation des denrées, faire payer des droits de péage et bien marquer la limite de Paris et des faubourgs.

### c) De la fin du XVIIIème siècle à nos jours

Bonaparte fait construire des voies larges, claires et commodes pour manœuvrer les troupes. De nouveaux grands axes de circulation apparaissent comme l'avenue de l'Observatoire et le boulevard Soufflot. La Seine se borde de quais sur les deux rives et les berges sont pavées. La construction de nouveaux ponts comme le pont des arts, premier pont métallique, améliore encore la circulation entre les deux rives.

De 1841 à 1845 une nouvelle enceinte de 36 km, du nom de Thiers, est créée. Elle permet à Paris, de faire passer sa population de 400 000 habitants à 1 600 000 grâce à l'intégration de petites communes périphériques (Auteuil, Passy, Batignolles, Montmartre, La Chapelle, La Villette, Belleville, Charonne, Bercy, Ivry, Gentilly, Montrouge, Vaugirard, Grenelle). De 1812 à 1830, le préfet Chabrol va être à l'origine du développement de nouveaux quartiers confiés à des sociétés privées (Batignolles, Saint Georges, de l'Europe...) entraînant le début de la spéculation immobilière.

Rambuteau, préfet de Paris de 1833 à 1848, change la physionomie de Paris. De nombreux chantiers sont démarrés entraînant expropriation et démolition pour ouvrir 110 voies. Pour faciliter la circulation les rues sont élargies telle la rue d'Arcole reliant Notre Dame à l'Hôtel de Ville qui passe à 12 m et la rue Rambuteau de 13 m de large connectant le Marais avec le Halles. Pour lutter contre l'insalubrité les contres allées des boulevards sont nettoyées, les rue sont bombées et de nombreux trottoirs sont construits. Le bitume fait son apparition au

Palais Royal. Des milliers d'arbres sont plantés. Le puits de Grenelle est percé et 2 000 bornes fontaines viennent compléter les nouvelles fontaines.

Le baron Hausmann, nommé préfet de la Seine en 1853, mettra à exécution les désirs de Napoléon III. Il donnera à Paris sa nouvelle physionomie et organisation. Paris, encore ville de style médiéval au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle avec de nombreuses rues étroites, se transformera en ville moderne. De grands axes de circulation bien droits et très larges plantés d'arbre avec contre-allées pour les cavaliers verront le jour. Ils débiteront autour de grandes places (12 grandes avenues autour de la place de l'Etoile) ou des gares au nombre de six ou des grands monuments (avenue de l'Opéra), reliant le centre avec la périphérie, le nord au sud (boulevards de Strasbourg, de Sébastopol et Saint Michel) de l'est à l'ouest (rue de Rivoli, Saint Antoine, avenue des Champs Elysées). Les immeubles bourgeois haussmanniens sortent de terre. Le décor médiéval de l'île de la cité est profondément restructuré par peur des émeutes populaires. Il sera créé des squares, des parcs (Buttes de Chaumont, Montsouris, Monceau), des jardins. A l'ouest, le Bois de Boulogne et à l'est, le Bois de Vincennes sont aménagés. Les premiers transports en commun font leur apparition avec l'omnibus et le tramway à cheval.

Au XX<sup>ème</sup> siècle, grâce aux progrès technologiques, la mobilité et la vitesse se manifestent. D'une part, les automobiles commencent à circuler dans les rues. D'autre part, le développement de l'électricité permet d'ouvrir le chantier du futur Métropolitain (*D'Henri IV à Anne Hidalgo, des siècles d'embouteillages à Paris* 2017). L'inauguration, le 19 juillet 1900, de la ligne 1 permet de relier La Porte Maillot à la Porte de Vincennes en vingt-cinq minutes et 18 stations. En 14 ans seront créées douze lignes de métro.

Les déséquilibres démographiques entre le centre de Paris et sa périphérie surpeuplée ainsi que la loi du 19 avril 1919 entraînent la destruction du mur d'enceinte de la capitale. Sur cette vaste friche de 400 m de large et de 30 km de circonférence, un large boulevard est aménagé et de nombreux logements sont construits. Il s'agit d'HLM (habitations à loyer modéré) et ILM (immeubles à loyer moyen) typiques en brique rouge de 6 à 8 étages. Durant ces deux décennies d'entre-deux guerre le paysage parisien subit des modifications comme l'achèvement du boulevard Haussmann en 1927, l'ouverture de l'avenue Paul Doumer en 1922.

Pour permettre le déplacement des deux millions de travailleurs de la banlieue vers Paris et vice versa, les berges de la Seine sont réhaussées, des ponts sont élargis Le réseau de transport urbain est densifié et étendu à l'extérieure de la capitale.

La demande de logements dépassant l'offre, de nombreux parisiens vont s'installer en banlieue. Entre 1950 et 1960, Paris se désindustrialise en faveur des banlieues et les activités tertiaires s'y développent. Le grand Paris (couronne de 762 km<sup>2</sup> et 6,4 millions d'habitants) naît avec la densification urbaine de plus en plus large de la banlieue (jusqu'à 50 km) et la création du RER pour la relier rapidement à la capitale.

Avec l'augmentation de la population et du trafic automobile, Paris doit s'aménager. Tout est fait pour l'automobile. Des parkings sont construits. Des voies rapides sont créées comme le boulevard périphérique autour de Paris (1957-1973), les aménagements des berges de Seine à la circulation automobile (1964-1974) et à la création d'autoroutes au départ de la périphérie de Paris.

Les importants embouteillages parisiens entraînent l'aménagement de l'espace routier avec l'installation des feux de circulation puis la création des voies rapides de bus pour faciliter leur circulation et l'accroissement des transports collectifs.

La pollution atmosphérique et sonore urbaine engendrée par la forte augmentation de la circulation automobile dans les années 80 a entraîné la nécessité de limiter l'utilisation de la voiture dans la capitale et de favoriser les circulations douces avec :

- La création de voies cyclables en 1982 (*Un plan pour faire de Paris la « capitale du vélo »* 2015).
- Diminution du nombre de voies automobiles sur les grandes avenues dès 2001 (Conseil Régional d'Ile de France 2005).
- Limitation de la vitesse sur le périphérique à 70 km/h en 2014 (*70km/h sur le périphérique parisien : un tiers d'embouteillages en moins !* s.d.)
- L'aménagement des berges de Seine en voie de promenade pour piétons en 2017 (APUR s.d.) et la disparition des places de parking le long des grands axes parisiens en 2021 (*La Ville de Paris va supprimer la moitié des places de stationnement de la capitale* 2020).
- Piétonisation de certaines rues (Ville de Paris 2021).
- Le 30/08/2021 limitation de la vitesse à 30 km/h dans Paris (*Limitation de vitesse à 30 km/h dans tout Paris : c'est ce lundi* s.d.).

## 1.2) Evolution de la démographie à Paris depuis le XIX<sup>e</sup> siècle

La population de Paris peut être identifiée sur plusieurs périodes.

#### ÉVOLUTION DE LA POPULATION PARISIENNE DEPUIS 1861



Figure 12 : Evolution de la population parisienne depuis 1961 (Apur Septembre 2020)

Dans les années 1860 on dénombre 1 696 141 Parisiens. A partir de cette décennie la population va fortement augmenter. Cela est dû à l'exode rurale depuis les différentes régions de France et à une diminution du taux de mortalité résultant de meilleures conditions sanitaires. A cette époque l'industrie se développe et demande beaucoup de main-d'œuvre. Les ouvriers s'installent dans les faubourgs. Mais le manque de place et le prix élevé du logement, obligent les ouvriers à s'installer en banlieue parisienne. De plus, l'insalubrité augmente dans le « vieux Paris<sup>4</sup> ». La population maximale de Paris est atteinte en 1921. On compte 2 906 472 personnes vivants à Paris. Jusqu'à la fin de la Seconde guerre mondiale la population est en baisse. Entre 1944 et 1954 la période du babyboom a lieu. Entre les années 1960 et 2004, Paris perd de nombreux habitants. En effet, les modes de vie changent et les familles sont de plus petites tailles. De plus, la région parisienne mène une politique afin d'offrir plus de logements en Ile-de-France. A partir des années 2000, la population a un peu augmenté mais a tendance à se stabiliser. « Paris compte 2 187 526 habitants en 2017. [...] Avec 251 habitants à l'hectare (hors bois), Paris est la ville européenne la plus dense sur une superficie aussi vaste. » (Alba, Pelloux 2020, p. 7)

<sup>4</sup> Le « vieux Paris » correspond au quartier du Marais actuellement.

Aux habitants de Paris viennent s'ajouter chaque jour :

« 1 056 900 actifs qui travaillent à Paris sans y habiter. [...], 269 200 personnes qui étudient à Paris sans y habiter. [...] et 356 100 personnes résidant en Ile-de-France se rendent à Paris chaque jour pour d'autres raisons que le travail ou les études »(Alba, Pelloux 2020, p. 34). On dénombre au total 3.5 millions de personnes présentes chaque jour à Paris. Si toutes ces personnes sont présentes, la densité parisienne passe alors à 400 personnes par hectare, soit presque le double.(Alba, Pelloux 2020).

## **2) Les déplacements dans Paris**

### **2.1) La voiture**

« La voiture occupe plus de la moitié de l'espace public dans Paris quand elle ne représente que 4 % des déplacements internes et 20 % des liaisons entre Paris et l'extérieur de la capitale d'après les dernières données. » (Apur 2021). Selon INRIX, Paris est la ville où le trafic est le plus saturé en France. Un conducteur passe en moyenne 45 heures dans les embouteillages par an (INRIX 2016).

### **2.2) Les transports en commun**

En 2016 l'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) classe la ville de Paris comme étant la ville dotée du réseau de transports en commun le plus efficace (cadence et rapidité élevées) au monde (Ville de Paris 2016). On y retrouve 14 lignes de métros, une soixantaine de lignes de bus, 5 lignes de RER (Réseau express régional). Cette diversité d'offres de transports en commun permet à tout les habitants de Paris d'avoir accès aux transports en

commun à moins de 2 km de leur domicile (Apur 2022). Cependant en considérant les lignes de bus, le rayon peut être réduit à 300 mètres (figure 12).

La RATP (Régie autonome des transports parisiens) à repenser le plan de circulation des bus

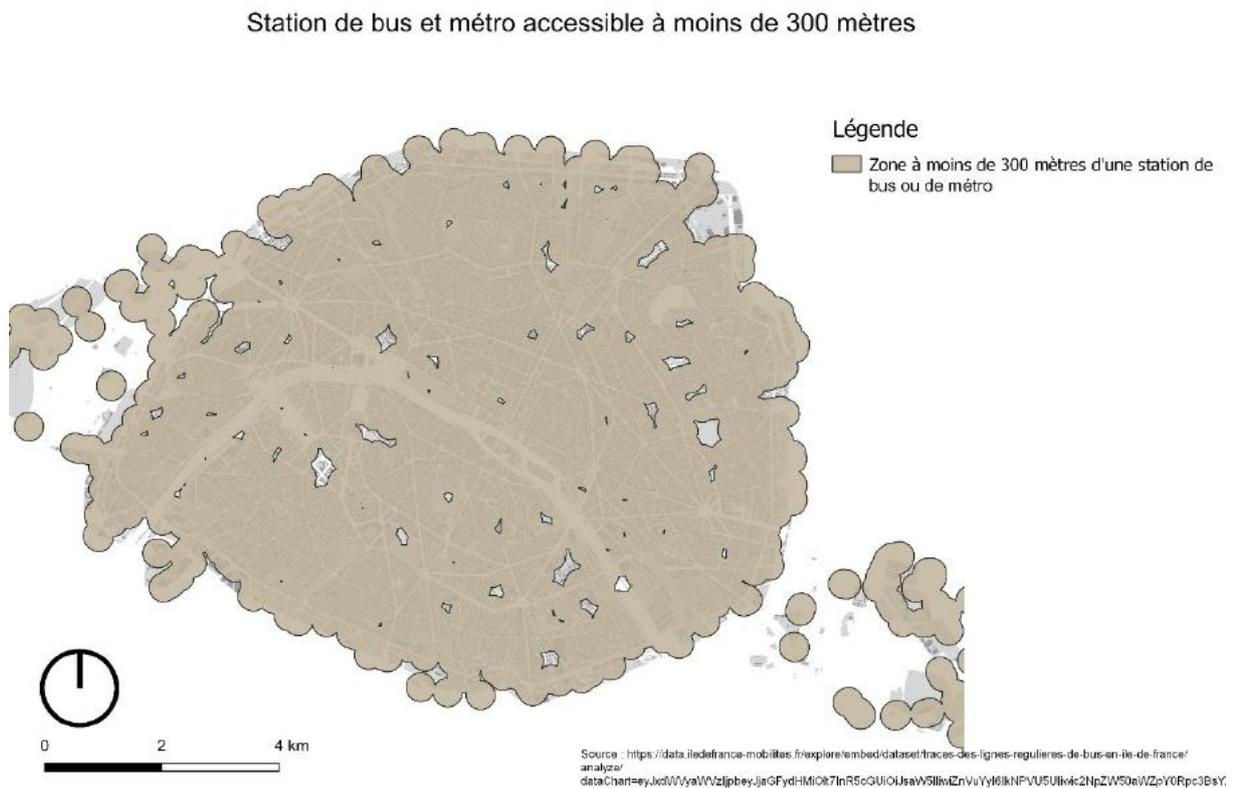


Figure 13 : Station de bus et métro accessible à moins de 300 mètres (Théo ARNAUD 2022)

en 2019. Elle a supprimé des lignes qui se superposaient pour ajouter des lignes où le service de transports en commun était mal desservi (*Nouveau réseau bus parisien* | RATP 2019).

Paris prévoit d'ici 2030 la création de nouveaux transports en commun comme le projet du Grand Paris express qui permettra de rejoindre les principaux lieux d'activité dans les banlieues sans passer par le centre de Paris. Cela va permettre de réduire le nombre de passagers se rendant d'une banlieue à une autre sans être obligé de passer par le centre de Paris (Apur 2022).

### 2.3) Les vélos personnels

Depuis la crise du COVID les ventes de vélo ont explosé et de nombreux parisiens se sont mis à posséder un vélo. Ce mode de déplacement est le plus rapide en agglomération. Cependant les Parisiens subissent de nombreux vols de vélos. Pour faire face à ce problème la mairie de Paris a commencé à installer des parkings à vélo sécurisés. En venant libérer une place de parking réservé à une voiture et en la remplaçant par un parking à vélo il est possible de venir y garer jusqu'à 8 vélos. Afin de pouvoir gagner de l'espace dans l'espace rue il est nécessaire de repenser la dimension de nos moyens de déplacement.

La peur de l'accident et du vol de vélo sont les deux facteurs limitants de l'utilisation du vélo en ville. Lors de la crise Covid 19 de nombreux parisiens se sont mis à utiliser des vélos personnels pour leurs trajets quotidiens<sup>5</sup>

## 2.4) Les vélos et trottinettes en libres services

La première apparition des vélos en libre-service a lieu en 2007 avec les Vélib'. Les Vélib' sont un système de location de vélo en libre-service. On retrouve en moyenne des stations tous les 300 mètres (figure 13). L'objectif de création des Vélib' était : « d'augmenter le transport actif, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'augmenter le niveau d'activité physique des Parisiens » (Vélib' Métropole s.d.).

Avec 1509 stations et 20 000 vélos disponibles dans l'espace public parisien, la ville de Paris a développé un réseau de vélib' de telle manière à ce qu'il soit possible de trouver une station vélib' tous les 300 mètres dans Paris. La mise en place des vélib' connaît un grand succès et permet notamment aux touristes de se déplacer sans engorger le trafic déjà présent. Comme vu précédemment sur la figure 10, le vélib' a permis également à un grand nombre de parisiens de changer la manière de se déplacer. Pour réaliser un trajet de 2,1 km à Paris il faut en moyenne 12 à 20 minutes en voiture pour se rendre d'un point A à un point B, ce même trajet réalisé à vélo ne durera que 12 minutes et ne coûtera en moyenne que 2 euros 40 par mois alors que le budget moyen pour une voiture est d'environ 194 euros par mois (*Comparaison des coûts, temps de trajet et pollution émise selon le mode de transport utilisé 2017*).

---

<sup>5</sup> Lors de nos déplacements dans Paris, nous avons réalisés une enquête personnelle afin de savoir depuis quand les personnes se déplaçaient à vélo dans Paris. Nous avons interrogé une vingtaine de sujets lors d'arrêt aux feux de circulations. La plupart des sujets ont commencé la pratique du vélo pour leurs déplacements quotidiens à partir de la crise du Covid 19. Le mode de déplacement avant la crise du Covid 19 étaient les transports en communs. Nous avons posé une question afin de savoir s'ils étaient plus heureux depuis qu'ils faisaient du vélo. Les réponses ont été unanimes et tous nous ont répondu oui avec un grand sourire.

### Station Vélib' accessible à moins de 300 mètres

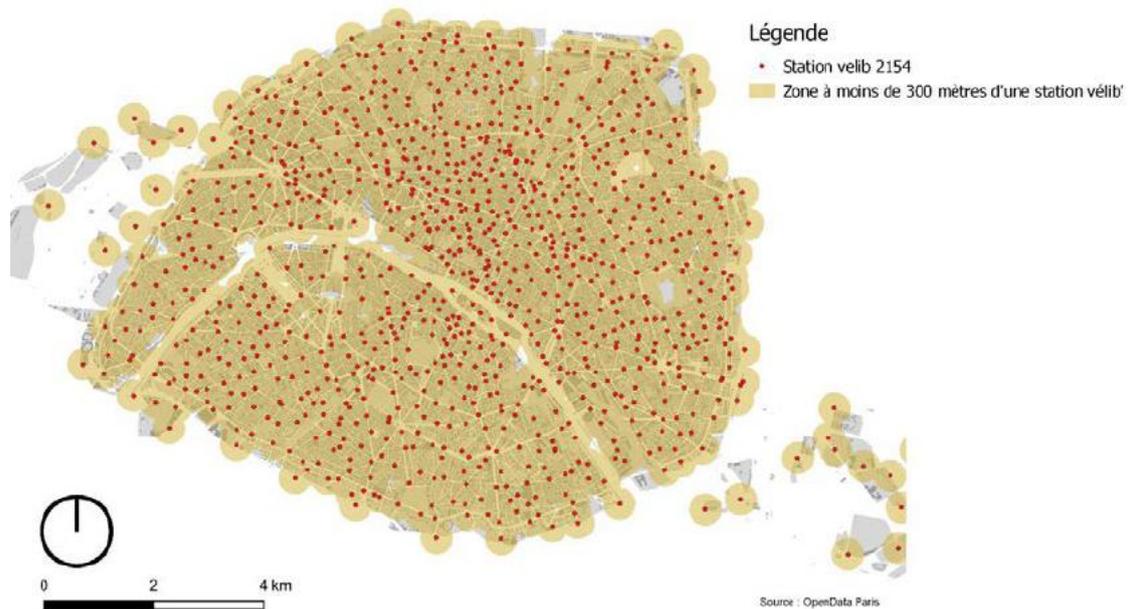


Figure 14 : Station Vélib' accessible à moins de 300 mètres (Théo ARNAUD 2022)

Ces dernières années de nouveaux vélos en libre services mais également des trottinettes électriques sont apparues avec les services comme Lime une branche d'une entreprise privée : Uber. Ces nouveaux moyens de location posent des problèmes quant à leurs stationnements. En effet, beaucoup d'utilisateurs ne respectent pas les zones de stationnement et les vélos ou les trottinettes abandonnés peuvent gêner la circulation. Pour remédier à ce problème la ville de Paris a mis en place environ 2500 zones délimitées par un marquage au sol (figure 14). Ce mode de déplacement a connu une forte croissance avec un nombre d'utilisateurs qui a doublé en deux ans (*Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités* 2021).

## Emplacement de stationnement pour les trottinettes en libre service à Paris

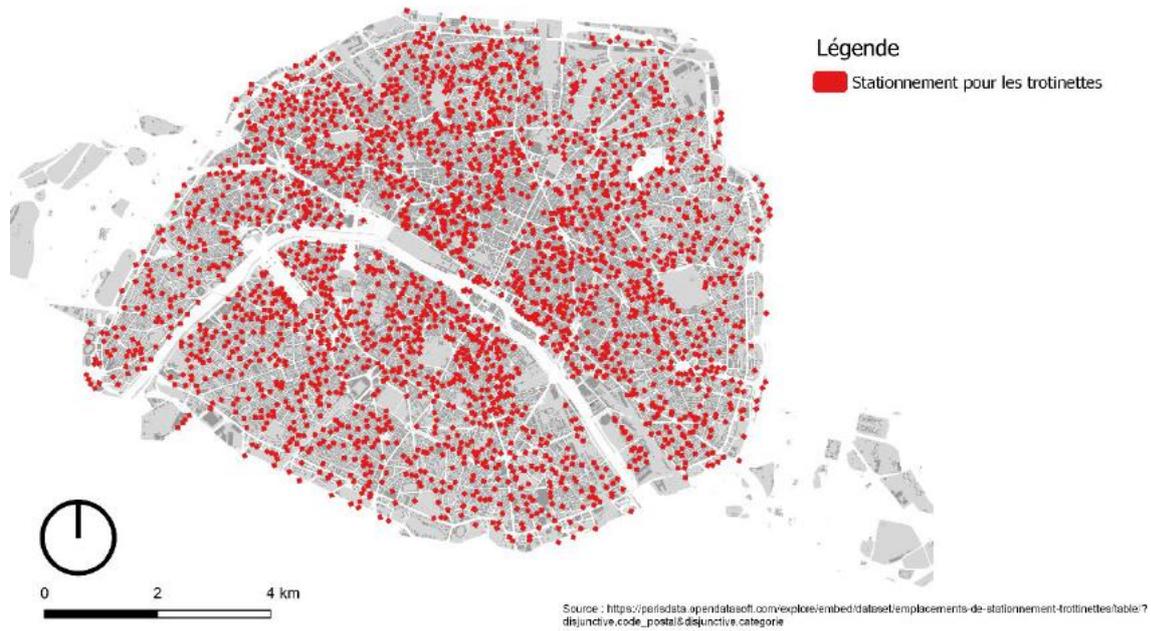


Figure 15 : Emplacement de stationnement pour les trottinettes en libre-service à Paris (Théo ARNAUD 2022)



## **Chapitre 3 : Exemple de villes ayant entamé une transformation vers la mobilité douce**

Les villes à travers le monde sont de plus en plus peuplées. Depuis plus d'un siècle, les plans d'aménagement de l'espace urbain ont été conçus en fonction du nombre toujours croissant des voitures circulant en ville et peu pour les mobilités douces dites actives. Avec malheureusement beaucoup de retard, il est constaté que ce modèle de développement urbain engendre de la pollution et de nombreuses nuisances impactant la santé des populations (Apur 2019). Le 19 juillet 2022, Paris enregistre un pic record de 44°C à l'ombre. Cette valeur augmente encore plus sur certaine surface telle que le goudron, la pierre ou le béton (Brucy 2016). Plusieurs villes ont souhaité avoir un changement radical sur la façon dont la ville est conçue. Afin de comprendre comment ces villes ont réussi à effectuer tous ces changements nous allons étudier plusieurs cas : Les Pays Bas, Barcelone, Pontevedra, Oslo, Strasbourg ainsi que certains aménagements réalisés à Paris.

### **1) Les Pays-Bas et la contestation citoyenne**

Les Pays -Bas sont souvent considérés comme un pays où la grande mobilité à vélo existe depuis la création des bicyclettes. Or ce n'est qu'après les années soixante-dix et le mouvement « Stop de kindermoord (halte au meurtre des enfants) » ainsi que la hausse du prix du carburant que l'utilisation du vélo et des infrastructures urbaines pour sécuriser son utilisation ont connu un développement phénoménal de leur utilisation. (Héran 2015)

Selon Marco te Brömmelstroet, avant 1920, l'espace rue était un lieu d'échange, de commerce, d'espace de jeu pour les enfants mais également un lieu de passage. A partir des années 1920, la masse circulante de véhicule à moteur a remis en question comment la rue était pensée. Dans les années 1930 l'ingénierie du trafic est née et la rue a été considérée comme un espace où les usagers devaient aller aussi vite que possible d'un point A à un point B. Tous ces changements ont amené des modifications dans les infrastructures urbaines mais également dans les institutions et dans les comportements. Les rues encore utilisées par les enfants au milieu du trafic automobile étant devenues tellement dangereuses et meurtrières, les parents ont été obligés de leur interdire l'accès sans surveillance. Ainsi l'espace rue est devenu une zone quasiment entièrement dédiée aux voitures. De plus, il est impossible pour un jeune enfant de devenir autonome pour ses déplacements dans la ville de par sa dangerosité. Si bien que la rue devient un symbole d'injustice d'utilisation de l'espace public. Le fait de libérer ponctuellement certaines voies de la circulation motorisée en permettant aux mobilités douces actives de

complètement les investir permet de faire prendre conscience aux populations des bénéfices qu'il peuvent en tirer pour leur bien-être et leur sécurité (*Cities For People: How Paris & Barcelona Learned Urban Planning From Groningen 2022*).

Grâce à une politique volontariste, le pays a aménagé rapidement un réseau de pistes cyclables très souvent sécurisé, ayant la priorité sur les véhicules à moteur et très dense (400 km à Amsterdam). La population a ensuite très vite pris l'habitude d'effectuer ses déplacements à vélo. Pour 15 millions d'habitants, les Pays Bas comptent 17 millions de vélos et 13 milliards de kilomètres parcourus à vélo par an dans les années 2000 (Baudelle 2003). L'aménagement urbain en faveur du vélo vise l'efficacité pour que les déplacements cyclistes y soient fluides, rapides, pratiques et sécurisés. Des ingénieurs coopèrent avec les urbanistes. Ainsi, par exemple quand un cycliste est repéré par un feu de circulation, celui passe au vert. D'immenses parkings pour vélos sont construits avec gestion informatisée de la rotation. Les pistes cyclables sont colorées, larges et le plus souvent isolées de la circulation automobile et piétonne. En 50 ans d'investissement intense, les Pays Bas disposent d'un réseau continu de pistes cyclables de 35 000 km correspondant au quart du trafic routier (Baudelle 2003). La hausse du trafic cycliste entraîne par effet de seuil de masse critique une baisse des accidents de vélo. Ainsi, ce pays devient le plus sûr du monde pour les déplacements à vélo malgré la quasi-absence du port du casque (OCDE/FIT 2015). Dans les petites agglomérations une mixité d'usage des voies permet de faire des économies d'infrastructure, de raccourcir les parcours et surtout favorise une cohésion sociale (Le Brethon 2004).

## **2) Barcelone et ses superblocs**

La ville de Barcelone a été construite selon un plan en damier imaginé par Cerdà en 1855 pour rendre la ville plus saine. Sa mise en œuvre ne débutera qu'en 1859. La ville est construite suivant un maillage d'îlots carrés de 104 mètres par 104 mètres. Les îlots sont délimités par de grandes voies de circulation de 34 mètres de large. Lorsque Cerdà a conçu ce plan pour la ville de Barcelone, le trafic de transit se situait au centre de la voirie. La répartition de la voirie se ferait selon la vitesse de déplacement. Ce modèle serait évolutif au cours du temps.

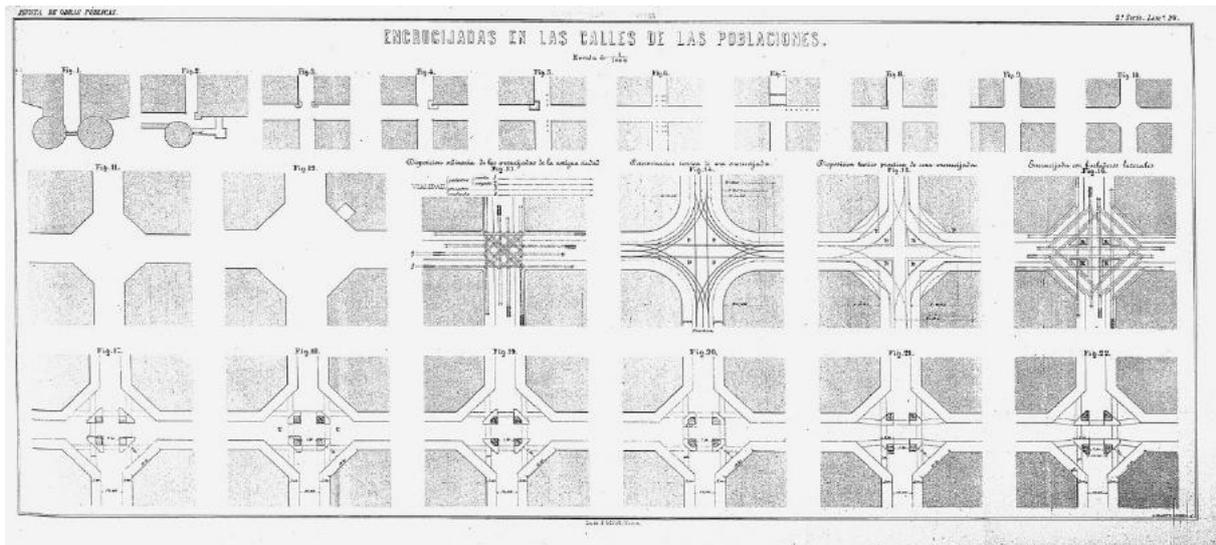


Figure 16 : Schéma des différents réseaux de circulation plan Cerdà (Ildefons Cerdà i Sunyer Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona.)

Ces voiries forment un maillage important de transport permettant de faire circuler le trafic de transit dans Barcelone (Magrinyà 1996).

En 2015, afin de lutter contre la forte pollution atmosphérique et sonore, due à la saturation de la circulation automobile de la ville de Barcelone, la municipalité a décidé avec l'aide de Salvador Rueda, directeur de l'agence d'Ecologie urbaine de Barcelone, de repenser la ville (*Espagne. Barcelone veut rendre la rue aux habitants* 2016). Il s'agit d'un véritable problème de santé publique à Barcelone. En 2004, une étude a démontré que la pollution atmosphérique entraînerait 3500 décès prématurés par an et que 60 % de la population serait exposé à des nuisances sonores susceptibles d'avoir un impact nuisible sur la santé avec des conséquences négatives sur le plan économique (Pérez, Sunyer, Künzli 2009). Les économies réalisées par la ville de Barcelone, si elle ramenait les taux de pollution de l'air aux niveaux réglementaires de l'UE, seraient de 2 300 millions d'euros par an soit 1 600 euros par habitant (Pérez, Sunyer, Künzli 2009).

Les prémices du concept de Superblock remontent au début des années 1930. Perry, dans le plan régional de New York de 1929, théorise le concept des « Neighborhood unit ». Le concept consiste à créer des quartiers autonomes à dimension humaine qui juxtaposés les uns aux autres formeraient la ville. Chaque « Neighborhood unit » est centré autour d'une école de 1 000 à 1 200 élèves soit une population de 5 000 à 6 000 habitants. Ce quartier résidentiel, d'environ 800 mètres sur 800 mètres, inclus de petits parcs, des terrains de jeux, des magasins locaux, des églises, une bibliothèque et des centres communautaires avec un minimum de

circulation automobile puisque les grandes artères et le trafic de transit ne traverseraient pas ces quartiers mais les délimiteraient en périphérie (Perry 1929).

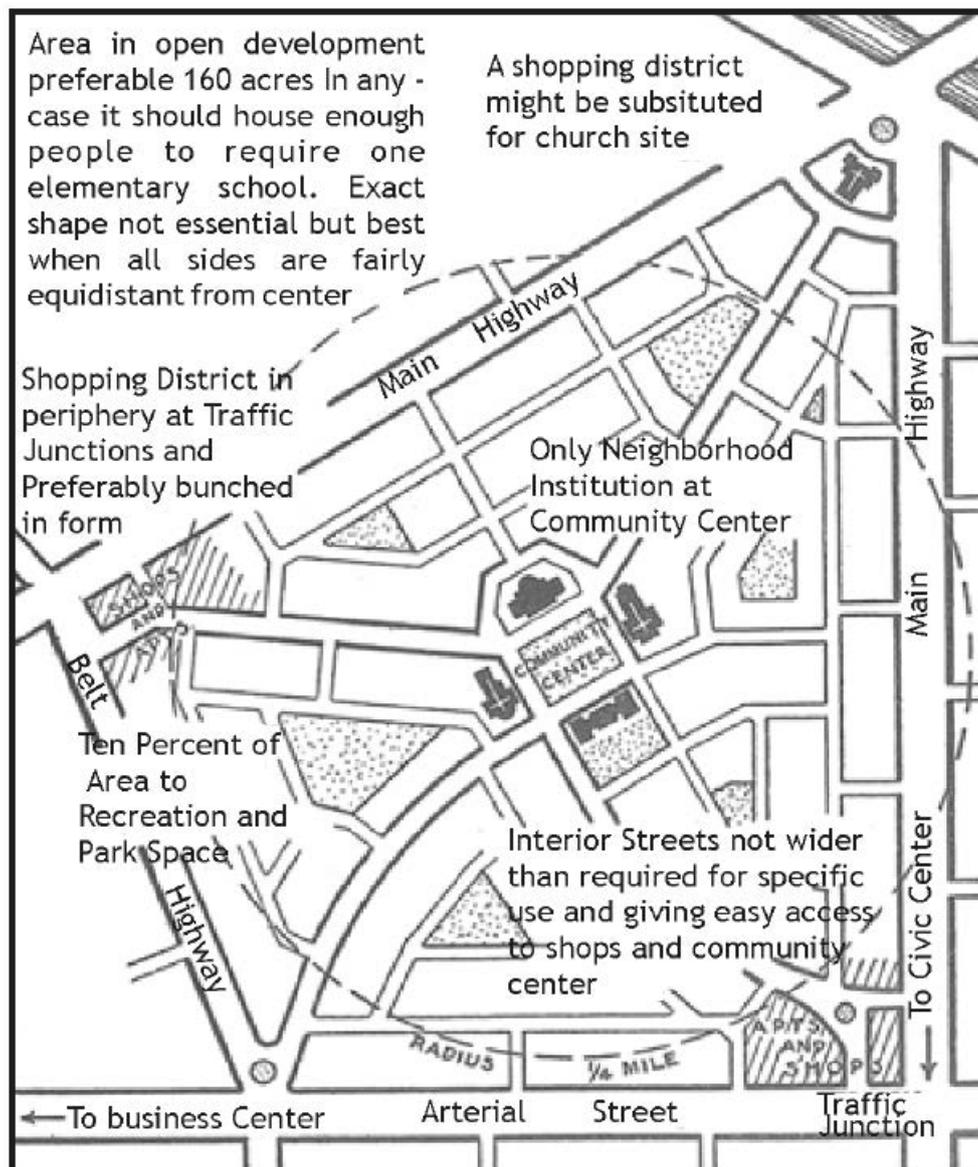


Figure 17 : Neighborhood Unit (Clarence A. Perry's 1929)

« Pour récupérer la conception progressiste de Cerdà et remédier aux effets négatifs de la situation actuelle, le modèle Barcelonais de Superblock a été proposé : une intervention innovante sur l'utilisation des terrains qui vise à récupérer de l'espace pour les personnes, à réduire les transports motorisés, à promouvoir la mobilité durable et les modes de vie actifs, à assurer un verdissement urbain et atténuer les effets du changement climatique » (Mueller et al. 2020, p. 2).

Rueda souhaite une transformation radicale et audacieuse de Barcelone. Il veut réduire le trafic automobile de 21% en interdisant la circulation dans 60% des rues (Teller 2021). Pour cela, il crée un plan de 503 superblocs, sortes de miniquartiers piétons. Chaque superblock a une dimension de 400 mètres par 400 mètres et englobe neuf îlots imaginés par Cerda. A l'intérieur des superblocs les places de parking le long des rues sont supprimées, la vitesse y est limitée à 10 km/h et la circulation automobile est autorisée pour les résidents et les livraisons. La circulation de transit se retrouve en périphérie des « superblocs ». Le plan de circulation des bus est complètement restructuré suivant une trame quadrillée et non plus radiocentrique afin qu'un piéton puisse trouver une station à moins de cinq minutes de marche. Le réseau de pistes cyclables et d'espaces verts y est fortement développé. Le but est de créer des espaces partagés où le citoyen peut vivre et profiter de l'espace rue sans nuisance sonore, en respirant un air moins pollué et se déplacer en sécurité. Ce plan vise aussi à redonner à l'espace urbain sa fonction de lieu de sociabilité, de rencontres et de détente (Teller 2021).

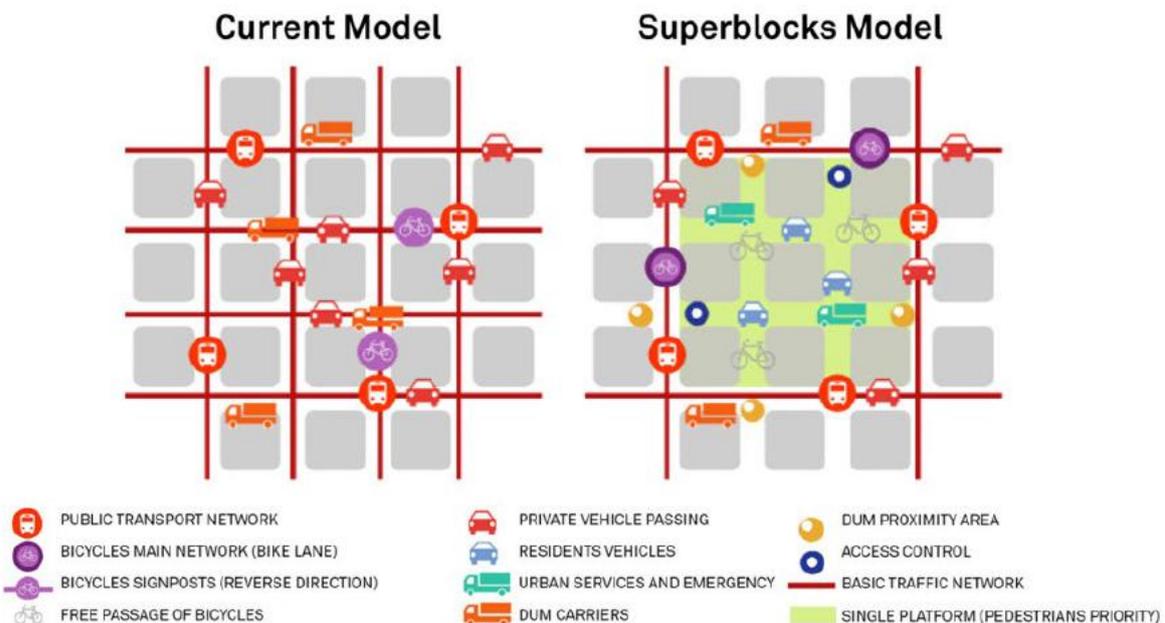


Figure 18 : Modèle de Superblock (Ajuntament de Barcelona s.d.)

L'engouement très politique de la ville de Barcelone pour l'idée radicale des Superblocks a entraîné des réactions de rejet des habitants des quartiers concernés. Lors de la réalisation du premier quartier test à Poblenou, en 2010, de nombreuses contestations des habitants et commerçants ont eu lieu ; les riverains n'ayant pas été concertés et avertis de toutes

ces transformations. Par exemple, les garages se retrouvaient tout d'un coup privés de clients car la rue n'était plus accessible aux automobiles. De plus le superbloc était entouré de deux voiries à sens unique et dans la même direction de circulation, ce qui était incohérent avec l'idée de base. Pour faire face à ces problèmes la ville de Barcelone a entamé des concertations avec la population locale. Deux rues ont finalement été réouvertes au trafic de transit. L'urbanisme tactique<sup>6</sup> a permis de stimuler les citoyens et certains aspects du projet ont pu être corrigés (Teller 2021).

Les effets de la création de ces superbloc ont également amené une gentrification urbaine due à l'augmentation du prix des loyers. Ce premier test a permis à la municipalité de Barcelone de ne pas commettre les mêmes erreurs sur un autre superbloc (Teller 2021).

### **3) Pontevedra, une ville piétonnisée**

Pontevedra est une ville espagnole de 83 000 habitants. La ville étant paralysée par la circulation automobile, en 1999, le maire décide de transformer alors la ville pour la piétoniser (Conseil de Pontevedra s.d.). Ainsi la ville devient accessible à tous et les mobilités douces sécurisées notamment pour les plus vulnérables comme les personnes porteuses d'handicap, les personnes âgées et les enfants.

La ville s'est progressivement métamorphosée grâce à un projet global dissuadant d'utiliser la voiture et de favoriser la marche à pied. La circulation de transit y persiste mais au strict minimum pour les véhicules à moteur. Des places de parking gratuites sont installées tout autour de la ville. Le stationnement dans la ville y est limité à quinze minutes. Des ralentisseurs sont créés au niveau des passages piétons les mettant au même niveau que le trottoir. Dans le centre historique, les trottoirs disparaissent et des bancs, des espaces de jeux et de la végétation y apparaissent. Les pistes cyclables n'y sont plus matérialisées. La circulation à vélo, y étant peu dangereuse et limitée à 10 km/h, s'intègre dans l'espace. En dehors, les trottoirs sont élargis. Chaque espace de circulation piéton, cycliste ou voiture y est bien délimité. La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h et même à 10 km/h dans le centre historique pour tous les véhicules motorisés ou non. Les feux de circulation sont enlevés. Toutes les rues deviennent à sens unique. Il ne faut jamais plus de quinze minutes pour se rendre d'un lieu à un autre. Des

---

<sup>6</sup> Définition de l'urbanisme tactique selon Cagnot et Brouillard : « *L'urbanisme tactique peut se traduire comme une approche novatrice, pour penser l'espace public, en partant des usages, à partir de l'expérimentation d'aménagement légers et peu coûteux* »

panneaux appelés « metrominuto » indiquent les temps de parcours à pied (Van Eeckhout 2021).

Les résultats sont probants. Entre 2011 et 2018, le nombre de décès sur la route est nul. 80 % des enfants âgés de 6 à 12 ans vont à l'école seul. La chute de 90 % de la circulation automobile a fait chuter la pollution de 61 % malgré une part modale de véhicule motorisés encore à 30 % et un réseau de transport public ne représentant que 4 % des modes de transport (Pontevedra : *La ville 30 où le piéton est roi* 2021).



Figure 20 : Rue de Pontevedra avant modification  
(Conseil de Pontevedra)



Figure 19 Rue de Pontevedra après modification  
(Conseil de Pontevedra)

#### **4) Oslo, une volonté politique forte**

Oslo est une métropole dynamique. Elle a une superficie de 450 km<sup>2</sup> et compte 600 000 habitants. Elle est très attractive et attire 10 000 nouveaux résidents par an. En 2019, elle est élue « capitale verte européenne ».

Dès les années 1970, des mouvements de contestation apparaissent contre le développement des autoroutes urbains. Ils appellent, déjà, à travers des manifestations à une ville sans voitures. Dès les années 1990, des actions visant à réduire le trafic automobile sont initiées (Tortosa 2022).

En 2015, une volonté politique décide de transformer la capitale de la Norvège. L'objectif est de bannir la voiture dans le centre-ville, d'électrifier massivement le parc automobile et de créer des réseaux de mobilités douces efficaces et fluides. Mais des mouvements d'opposition de riverains et de commerçants contestent le projet. La ville décide alors d'obtenir un consensus pour réaliser son projet en informant, sensibilisant, consultant la population et intégrant les commerçants aux processus de décision (Cathcart-Keays 2017). La solution ne sera pas d'interdire toute voiture mais d'en rendre son utilisation tellement difficile de telle sorte que les gens utilisent d'autres moyens de déplacement pour renverser la pyramide des modes de transport.

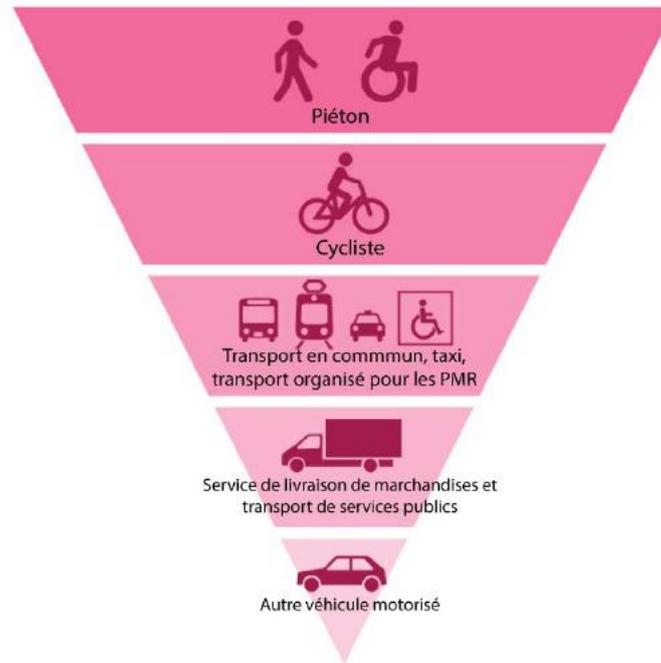


Figure 21 : Schématisation de l'ambition du programme "vie urbaine sans voiture" (Commune de Oslo 2018, Traduction Théo ARNAUD)

Les changements ont démarré dès les années 1970 et se sont accélérés en 2015 en trois phases : suppression des places de parking en surface dès 2015, piétonisation en 2018 puis réflexion en 2019 (Grenier 2017).

Le déplacement du port en périphérie débute dans les années 1970 (Tortosa 2021a). En 2000 il est acté que l'espace libéré sera consacré au « développement de nouveaux espaces urbains attractifs, accessibles et inclusifs pour le grand public, avec des bâtiments d'architecture moderne et des espaces publics piétons »

L'enfouissement du trafic autoroutier est déjà entamé dans les années 1990 (Tortosa 2021a). Les places de parking en surface sont progressivement supprimées. Les rues et les surfaces libérées par l'enfouissement des axes autoroutiers sont piétonnisées pour favoriser la marche à pied. Les cheminements piétons sont sécurisés et bien jalonnés. Les aménagements sont adaptés aux personnes à mobilité réduite. Une signalétique développée promeut la marche à pied et le vélo. La circulation automobile est progressivement interdite dans certaines rues avec création de zones « car free » interdites à tout véhicule à moteur même électrique. De larges pistes cyclables sont créées avec des infrastructures dédiées aux vélos (parking, passerelles accessibles aux vélos) et de nombreux centres de réparation avec cafés. La

végétalisation et l'aménagement gagne l'espace public urbain avec l'installation de terrasses de café ou de restaurant, de bancs, de tables avec chaises, de jeux pour enfants (Delabaca 2020).



Figure 22 : Espace Parklet 2.0 (Prouba s.d.)

L'espace public devient attractif et engendre du plaisir à habiter en ville et à l'investir (Tortosa 2021b).

Des péages sont implantés en périphérie de la ville pour les véhicules polluants. Mais ce système n'empêche pas l'entrée de véhicules polluants et favorise la circulation des grosses berlines les plus polluantes (Delabaca 2019)

Les solutions utilisant les mobilités douces se développent pour les livraisons (figure 22).



Figure 23 : Vélo cargo XXL pouvant porter jusqu'à 500 kg (© DB Schenker / Max Lautenschläger)

## 5) Strasbourg une ville pionnière en France

La métropole de Strasbourg, a une superficie de 2019 km<sup>2</sup> et une population de 505 272 habitants (Insee 2022). L'histoire de la piétonnisation du centre-ville débute timidement en 1973 par la fermeture de certaines rues aux voitures. Dans les années 1990, le développement des mobilités douces s'accélère. Une première ligne de tramway est inaugurée. Il devient impossible de traverser le centre-ville en voiture. L'axe routier nord-sud, toujours encombré, est supprimé. Deux zones piétonnières sont rassemblées dans le centre-ville créant un large espace où la population peut se déplacer en toute sécurité.

Dans les années 2010, le réseau de tramway s'amplifie. De nouvelles zones piétonnes sont créés le long des quais. Les places de parking sont supprimées autour de la place de la cathédrale (Raso 2021)

En 2019 « un plan d'action pour les mobilités actives » est lancé. Il a pour ambition de développer de façon concomitante la pratique de la marche à pied et de l'utilisation du vélo. Le projet est centré sur l'humain et les infrastructures. Il a été fait en concertation avec les usagers et les associations ainsi que les acteurs de la vie économique. Il a pour but de lutter contre le dérèglement climatique, d'améliorer la santé de la population et d'ouvrir l'espace public à tous.

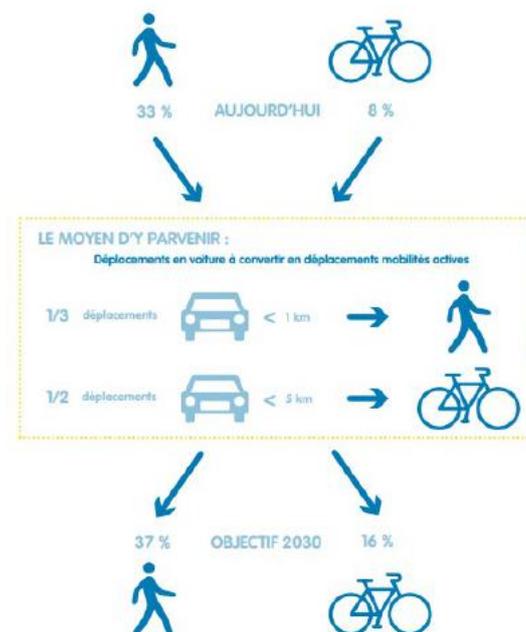


Figure 24 : Les objectifs du plan d'actions pour les mobilités actives (Ville de Strasbourg 2012)

Les moyens pour y parvenir sont multiples avec un plan en 5 actions en cours de développement :

- Disposer d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la métropole.
- Offrir un réseau d'infrastructures sans coupure.
- Guider les circulations piétonnes et cyclables dans le centre de Strasbourg pour bien partager l'espace.
- Offrir aux habitants des outils pour se réapproprier l'espace public. Les accès aux écoles sont interdits aux voitures durant les périodes d'entrée et de sortie des classes. Le stationnement est interdit aux abords des écoles. Il sera organisé un stationnement à distance dans les secteurs qui s'y prêtent. Les rues sont végétalisées. Un mobilier urbain destiné aux usagers est installé. Le street art est autorisé. Des terrasses en bois sont implantées. Ceci entraîne une métamorphose complète des rues.
- Repenser et valoriser les espaces piétons et cyclables existants.
- Accroître le stationnement vélo et lutter contre le vol.

A terme l'espace dédié aux piétons sur les voiries devra occuper plus de 50% (figure 24) (Eurométropole de Strasbourg 2019)



Figure 25 : Premier maillon du réseau magistral piéton, le pont du Maire Kuss à Strasbourg offre plus de place aux piétons (Ville de Strasbourg 2012)

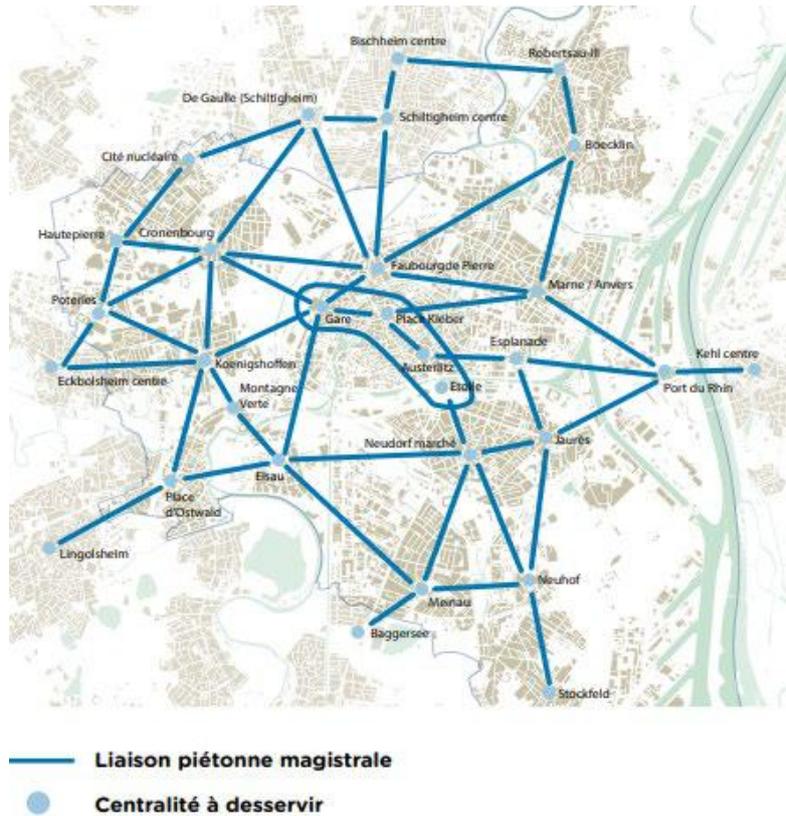


Figure 27 : Principe de réseau piéton magistral de la ville de Strasbourg, en liaison avec les communes de 1ère couronne (Ville de Strasbourg 2012)

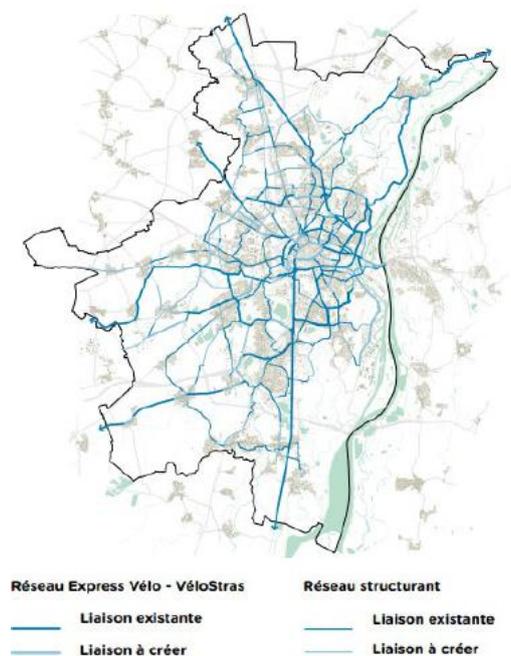


Figure 26 : Réseau cyclable à l'horizon 2030 (Ville de Strasbourg 2012)

## 6) Paris, des projets à connecter

La ville de Paris souhaite devenir une ville cyclable et sans voiture d'ici 2030. La crise Covid a permis de développer rapidement des pistes cyclables dites « corona pistes ». Certaines de ces pistes ont été pérennisées dans le temps. Ces différents exemples montrent la dynamique que la ville de Paris souhaite mettre en place quant à la pratique de la mobilité douce.

### 6.1) Les quais de Seine

Les quais de Seine ont été un sujet de débat pendant une longue période. L'actuelle mairesse de Paris, Anne Hidalgo a décidé en 2017 de piétonniser les berges de Seine (Paris s.d.).

En 2022, depuis la piétonisation des quais, des aménagements pour les Parisiens ont été créés. Des espaces de convivialité sont aménagés. Ces espaces permettent également de venir prendre l'air lorsque de fortes vagues de chaleur surviennent pendant l'été à Paris. De plus, de nombreuses personnes viennent s'y promener. Également, beaucoup de personnes empruntant les mobilités douces utilisent les quais comme axe principal de transit dans Paris. Malgré les protestations des lobbys pro voiture (*A Paris, la piétonisation des quais entérinée par la justice* 2019), cette piétonisation des berges de Seine connaît un vif succès auprès de la population et des touristes. « Selon un sondage réalisé par l'Institut Ipsos pour la Mairie de Paris, 55 % des Parisiens se déclarent, en mars 2018, favorables au maintien de la piétonisation des berges de la rive droite de la Seine. 66 % jugent même que cette décision “améliore le cadre de vie des habitants”. » (*Tout savoir sur la piétonisation des berges de Seine* s.d.).

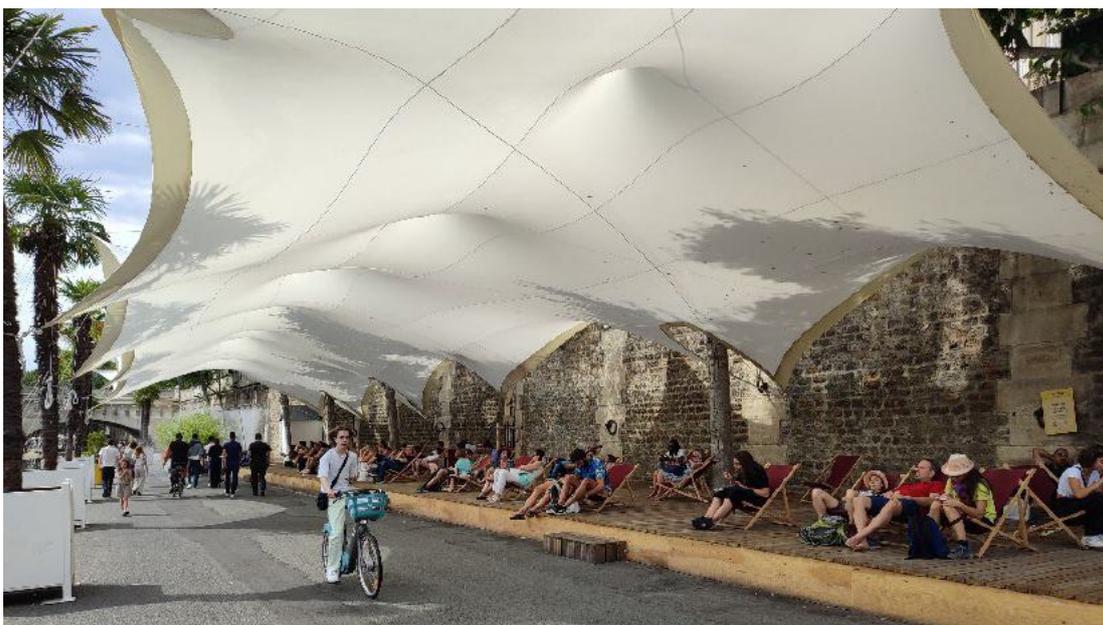


Figure 28 : Photo des berges de Seine à Paris (Théo ARNAUD 2022)

Certains usagers considèrent que la piétonnisation des quais de Seine a engendré une augmentation des embouteillages sur la partie haute des quais. Cependant en comparant une photo des quais du Louvre prise en 2015 par Google maps (figure 28) avec une photo prise en mars 2022, il est possible d'émettre plusieurs constats : en 2015 l'aménagement pour les cyclistes n'était pas sécurisé. Comme cela est encadré sur la figure 29 les deux cyclistes circulent sur la voie de bus et ne possèdent pas d'indication quant à leur placement sur la route. De plus, il est évident que les voitures se trouvant à cet endroit subissaient déjà des ralentissements à l'époque. La voie Georges Pompidou était un axe circulant, cependant sur les figures 28 et 30, il est possible de constater que le nombre de voitures était plus important sur la partie haute des quais que sur la partie basse.



Figure 29 : Quai François Mitterrand juin 2015 (Google maps)



Figure 30 : Quai François Mitterrand Mars 2022 (Photo Théo ARNAUD)



Figure 31 : Voie Georges Pompidou juin 2015 (Google maps)

En mars 2022 les quais sont toujours victimes de ralentissement du trafic automobile. Cependant sur la figure 31, la piétonisation des berges de Seine permet aux piétons de se rafraîchir le long de la Seine.

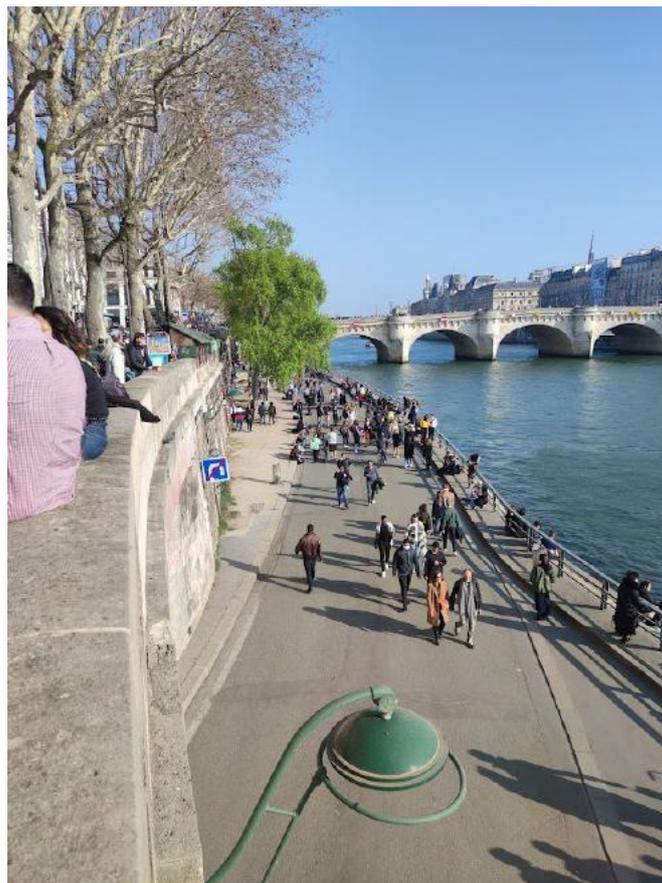


Figure 32 Voie Georges Pompidou mars 2022 (Photo Théo ARNAUD)

## 6.2) Boulevard Sébastopol

Le boulevard Sébastopol est un axe parisien majeur de circulation nord – sud, décidé par Haussmann et inauguré en 1858. Voie longue de 1 332 mètres et large de 30 mètres, comprenant 3 voies pour les voitures et une voie de bus jusqu'en 2019. Elle est actuellement composée d'une voie cyclable bidirectionnelle, de deux voies pour les voitures et d'une voie de bus. Selon les données enregistrées par Eco compteur, cette piste cyclable se retrouvent souvent saturée. Eco compteur peut recenser jusqu'à 250 passages par heure. (Comptage vélo - Données compteurs s.d.)

En trois années seulement, cette piste cyclable est saturée à l'instar de la circulation automobile dans Paris. Il semble donc nécessaire maintenant de réduire encore l'espace réservé aux voitures pour élargir cette piste.

Il est possible de se questionner sur la façon dont les pistes cyclables à Paris sont créées. En effet, selon Mickael Colville-Andersen les pistes cyclables bidirectionnels sont à proscrire. Cela est confirmé par l'association Paris en Selle dans son « Guide des aménagements cyclables ». Elle suggère d'avoir une piste de chaque côté de la chaussée afin de réduire les risques d'accident et d'améliorer les connexions du réseau cyclable.

La piste cyclable du boulevard Sébastopol démontre que les pistes bidirectionnelles posent des problèmes aux intersections et se retrouvent vite saturées.



*Figure 33 : Piste cyclable bidirectionnel saturée sur le Boulevard Sébastopol ( LP/Jean-Baptiste Quentin)*

### 6.3) Rue de Rivoli

La rue de Rivoli était, en 2014, une rue envahie par les voitures avec entre trois et quatre voies pour les voitures, une voie de stationnement, une piste cyclable au départ partagée avec les bus puis isolée sur la droite mais toujours traversée par les piétons en dehors des passages piétons. Cette organisation rendait la piste cyclable très peu sécurisée si bien, qu'en 2017, un projet de piste cyclable bidirectionnelle a été imaginé afin que les cyclistes puissent disposer de plus d'espace. Une fois réalisée, cette piste s'est retrouvée saturée et a été plébiscitée par les usagers. Il a donc été décidé en 2021 de ne laisser plus qu'une seule voie pour les automobiles et les bus en créant une voie cyclable bidirectionnelle à quatre voies. Pour réaliser cela, la ville de Paris a décidé de simplement installer des plots en plastique afin de bloquer l'accès de la zone vélo aux voitures. Résultat le nombre de cycliste a fortement augmenté et la circulation automobile a diminué (Hélaine 2022). L'urbanisme tactique peut donc être une solution d'urgence face à la pollution automobile en ville et au développement des mobilités douces actives.



Figure 34 : La rue de Rivoli, le 19 octobre 1988. (HALEY/SIPA)

En 1988, l'espace rue de la rue de Rivoli est principalement réservé à la voiture (figure 32). Malgré les sept voies de circulation destinées à la voiture le trafic est saturé.

En 2022, la rue de Rivoli dispose d'une piste cyclable bidirectionnelle (figure 33). Cependant il n'y a pas eu d'apport de végétation.



Figure 35 : La rue de Rivoli en 2022 (Photo Théo ARNAUD)

#### 6.4) Boulevard Magenta

Aux pays Bas les pistes cyclables sont colorées d'orange et cela permet de les rendre facilement identifiables. A Paris nous disposons d'un exemple comme celui-ci : la piste cyclable du boulevard Magenta reliant Barbès à la place de la République. Cette piste cyclable est de couleur verte et continue de manière à ce que l'utilisateur puisse savoir où se positionner en fonction de son mode de déplacement de piéton, cycliste ou automobiliste et de savoir où il a la priorité par rapport aux autres usagers de la route.



Figure 36 : Boulevard Magenta avril 2021 (Google maps)

Sur la figure 36, il apparaît que les voitures laissent la priorité aux mobilités douces de par la signalisation au sol. Une signalisation claire et précise permet aux usagers de mieux cohabiter dans l'espace rue.



*Figure 37 : Photo Boulevard Magenta juillet 2022 (Photo Théo ARNAUD)*



## **Chapitre 4 : Propositions de réaménagement de l'espace rue dans Paris en faveur des mobilités douces**

### **1) Méthodologie de sélection et urbanisme tactique**

Paris est une composée de grandes voies de circulation permettant de traverser Paris. Des avenues et des boulevards permettent de relier des différents lieux de la ville. La moitié de ces espaces publics en 2015 est réservée à l'automobile.

Pour créer les superblocks, l'idée de départ est issue de mes données personnelles de cycliste, électron libre dans Paris (figure 37). Le constat que nous pouvons faire en voyant cette carte est que d'une part les grands axes routiers sont ceux le plus utilisés et d'autre part, l'électron libre ne circule que très peu sur la rive gauche de Paris. La rive droite est donc beaucoup plus connue par celui-ci. Ces grands axes sont également fréquentés par la voiture.



Figure 38 : Carte des déplacements à vélo de Théo ARNAUD dans Paris depuis 2015 (Strava 2022)

Ils peuvent être considérés comme des axes de transit pour les automobilistes mais également pour les mobilités douces. Ces axes sont rarement équipés de telle manière que les cyclistes puissent s'y sentir en sécurité.

De plus, malgré le large espace consacré aux voitures, ces axes sont très souvent victimes de grands embouteillages et la vitesse moyenne n'est généralement pas supérieure à 15 km/h pour les voitures (Ville de Paris 2020). Cette vitesse est donc soit égale ou inférieure à celle des cyclistes qui ont une moyenne de 15 à 30 km/h selon le profil de chaque usager.

Le réseau cyclable parisien semble à première vue très développé (figure 38). Mais à l'usage, la circulation à vélo dans Paris est encore très dangereuse. De nombreuses voies cyclables sont partagées avec les bus, le réseau n'est pas continu, à de nombreux endroits les pistes ne sont pas isolées de la circulation motorisée ce qui entraîne de nombreux accidents graves voir mortels (Guillot, Rivet s.d.).

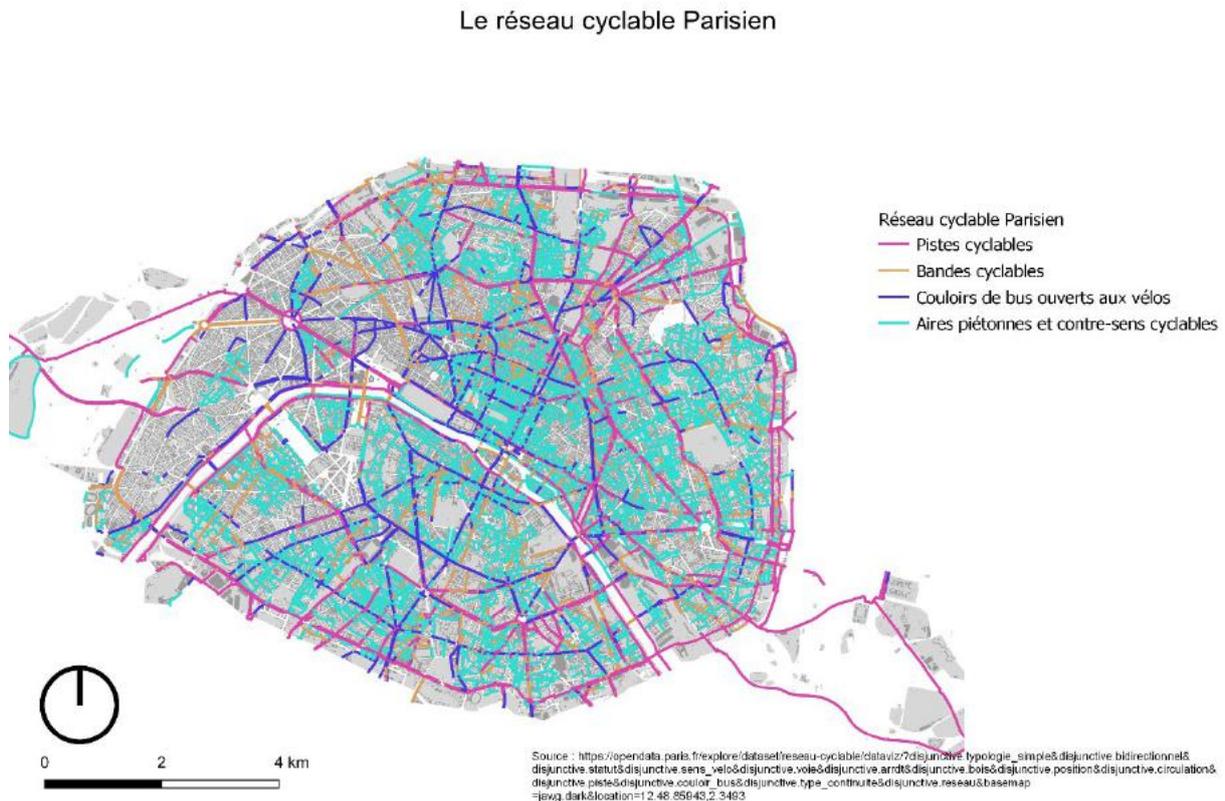


Figure 39 : Carte du réseau cyclable Parisien (Théo ARNAUD 2022)

Les exemples de Barcelone nous montrent que la division des villes en superblock et d'autres villes ayant réduit la circulation à son strict minimum et ayant réaménagé l'espace rue en faveur des mobilités douces démontrent qu'il est possible d'apporter du confort aux usagers de l'espace rue. Les citoyens peuvent alors se réapproprier la rue en tant qu'espace de vie sécurisé pour les enfants et les plus vulnérables, de zone calme, végétalisée où de nombreuses activités peuvent être développées (promenade, sportive, commerciale, divertissement, sociabilité).

Dans Paris, il est possible de créer des superblocks délimité en périphérie par les grands axes de circulations qui sont nécessaires au fonctionnement de la ville (figure 39).

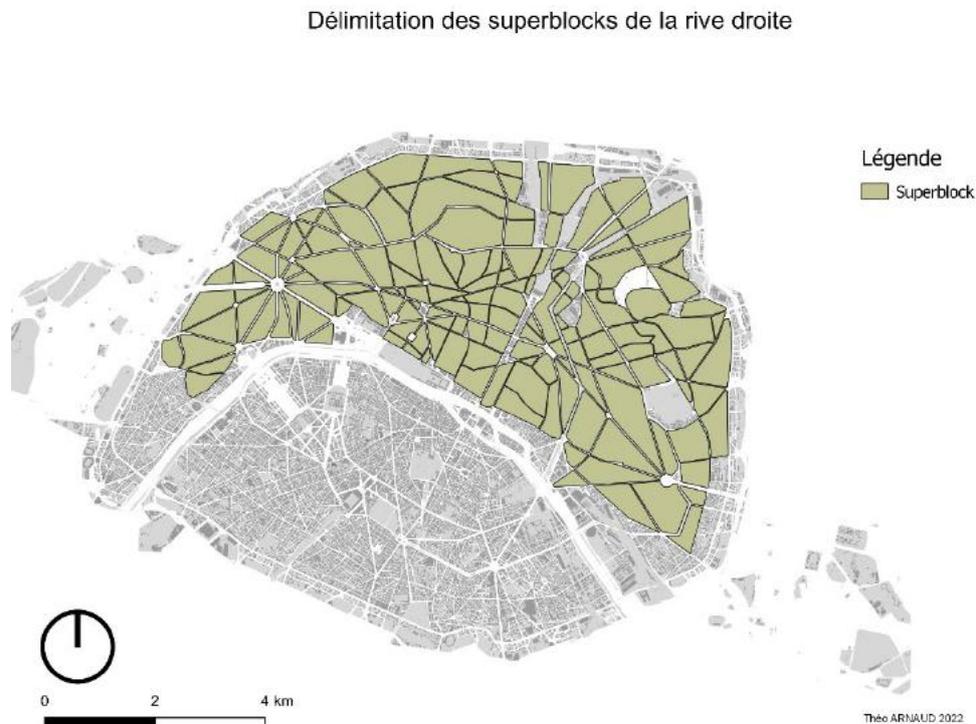


Figure 40 : Délimitation des superblocks de la rive droite (Théo ARNAUD 2022)

Dans ces superblocks seront créés des zones quasi exclusivement réservées aux circulations douce avec un transit automobile réservé aux riverains, aux livraisons et aux services d'urgences limité à 10 km/h. Comme cela existe à Bruxelles des panneaux de signalisation « voie cyclable » (figure 40) seront installés à l'entrée des rues des superblocks afin que les automobilistes soient au courant qu'ils ne peuvent pas dépasser les cyclistes dans ces zones-là. Il est aussi nécessaire de réaménager les grands axes de transit pour sécuriser les mobilités douces et réduire la densité du trafic automobile qui restera limité à 30 km/h. De nouveaux parkings devront être créés pour compléter ceux déjà existant mais insuffisants.



Figure 41 : Signalisation "voie cyclable"

Initialement les trois rues étudiées étaient la Rue de Rome, l'Avenue d'Iéna et la rue de Lübeck. L'avenue de Iéna et la Rue de Rome sont des limites de superblocks<sup>7</sup> formés par les grands axes de circulation. La rue de Lübeck se situe à l'intérieur du superblock ayant pour limite l'avenue de Iéna.

Un zoom sur le superblock ayant pour limite l'avenue de Kléber, l'avenue d'Iéna et l'avenue du président Wilson permet de comprendre le fonctionnement de celui-ci (figure 41). Les voies jaunes permettent de créer un réseau pour les mobilités douces continue et sécurisé.

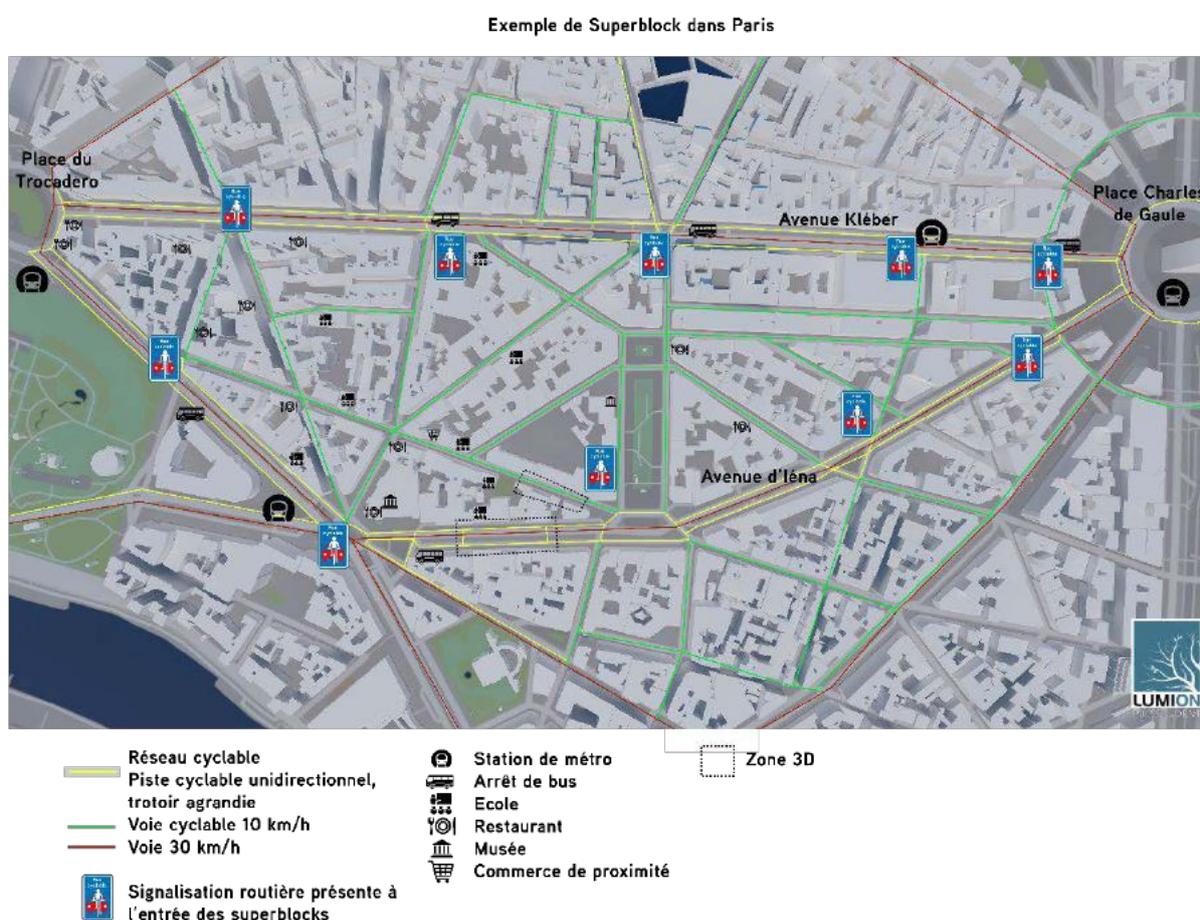


Figure 42 : Exemple de superblock dans Paris (Théo ARNAUD 2022)

L'exemple d'un superblock permet de démontrer que ce schéma est reproductible dans les autres superblock de Paris. Chaque superblock possède ses propres caractéristiques à la suite de la consultation des citoyens lors de la première phase du projet qui est l'urbanisme

<sup>7</sup> L'une (Avenue d'Iéna) est dans le corps de texte et l'autre (Rue de Rome) vous sera proposée en annexe.

tactique. La deuxième phase consistera au développement des installations pérennes dans le temps. La phase trois permettra de repenser la hiérarchisation des différentes voiries.

## **2) Repenser l'avenue d'Iéna**

### **2.1) Présentation et situation**

L'avenue d'Iéna est située sur la rive droite de la Seine dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Elle débute place de l'Etoile et descend jusqu'à la place d'Iéna. C'est une grande voie de circulation créée au XIX<sup>ème</sup> siècle par Haussmann. Elle mesure 37 mètres de large sur une longueur d'environ 850 mètres. Elle traverse deux places et est longée en majorité par des immeubles de type Haussmannien et quelques immeubles modernes. Elle offre une perspective sur la tour Eiffel et sur l'Arc de Triomphe.

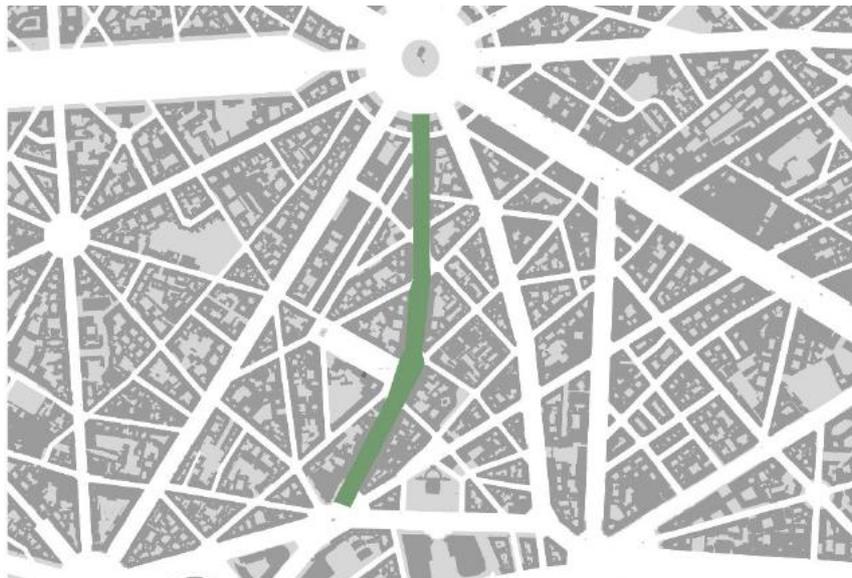


Figure 43 : Plan de situation Avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022)

### **2.2) Caractéristiques et fonctions actuelles de l'Avenue d'Iéna**

Comme nous pouvons le voir sur les figures 42 et 43 l'avenue d'Iéna est composée de façon symétrique par :

- Deux trottoirs de 2 m 40.
- De deux contre-allées de 7 m 60 composées de deux voies de stationnement et d'une bande de circulation centrale.

- De deux bordures de 2 m 75 de large comprenant dans sa longueur des arbres remarquables, de bancs, de poubelles, d'horodateurs et de lampadaires. Elle est composée de terre et quelques zones de passage goudronnées.
- L'allée centrale pavée est composée de deux bandes de stationnement de 2 m 40 chacune et de deux voies de circulation pavée de 3 m 20 chacune.
- De trois feux de circulation aux abords des places.

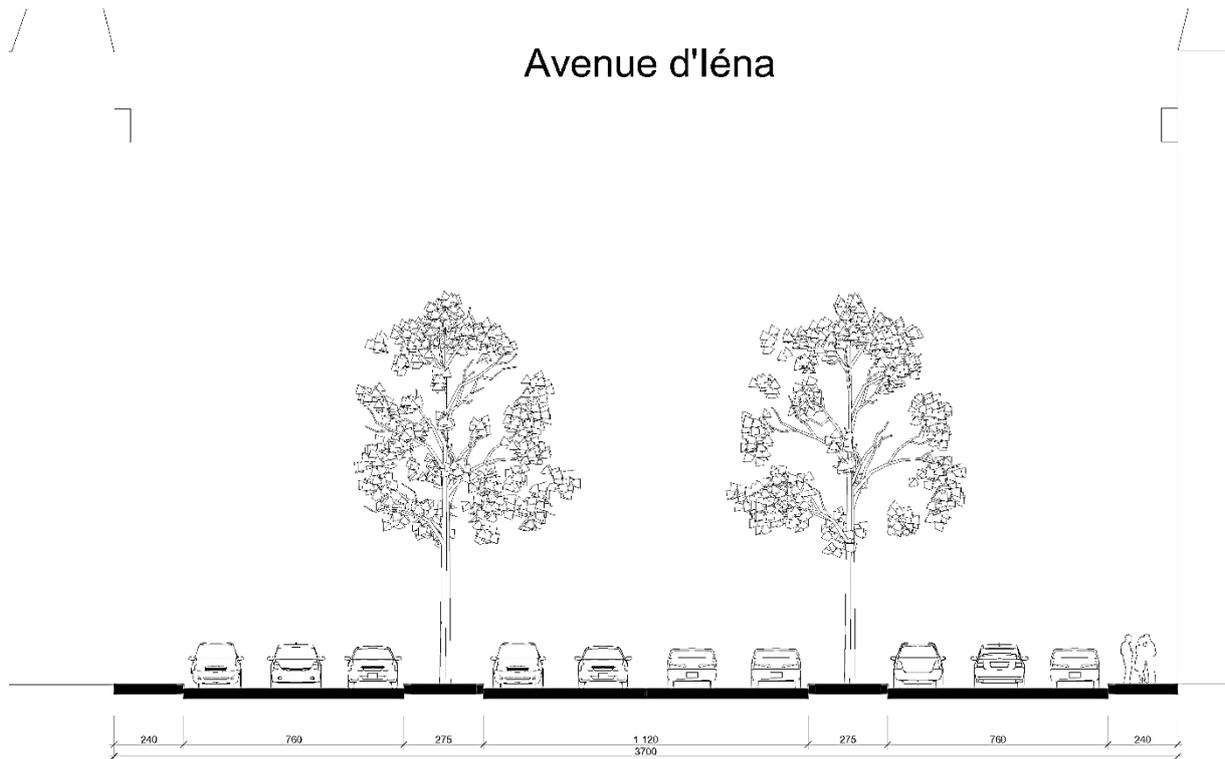


Figure 44 : Coupe Avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022)

Nous y retrouvons les fonctions suivantes

- Des immeubles d'habitation.
- Des hôtels particuliers.
- Quatre ambassades et un consulat.
- Un restaurant et un hôtel.
- De rares magasins.
- Le musée national des arts asiatiques Guimet.

- L'Accès au square Thomas Jefferson.

### 2.3) Analyse de la situation actuelle

La modélisation d'une portion de l'avenue d'Iéna (figure 43) permet de voir :

- Qu'aucune infrastructure n'existe pour les cyclistes comme une piste cyclable et des zones de stationnement pour les vélos.
- La dangerosité des pavés pour les cyclistes.
- Les bancs ne sont pas utilisés car situés entre deux voies de stationnement.
- C'est une rue utilisée principalement par les automobilistes pour le transit sans attractivité et ne mettant pas en valeur le riche patrimoine immobilier et architectural.

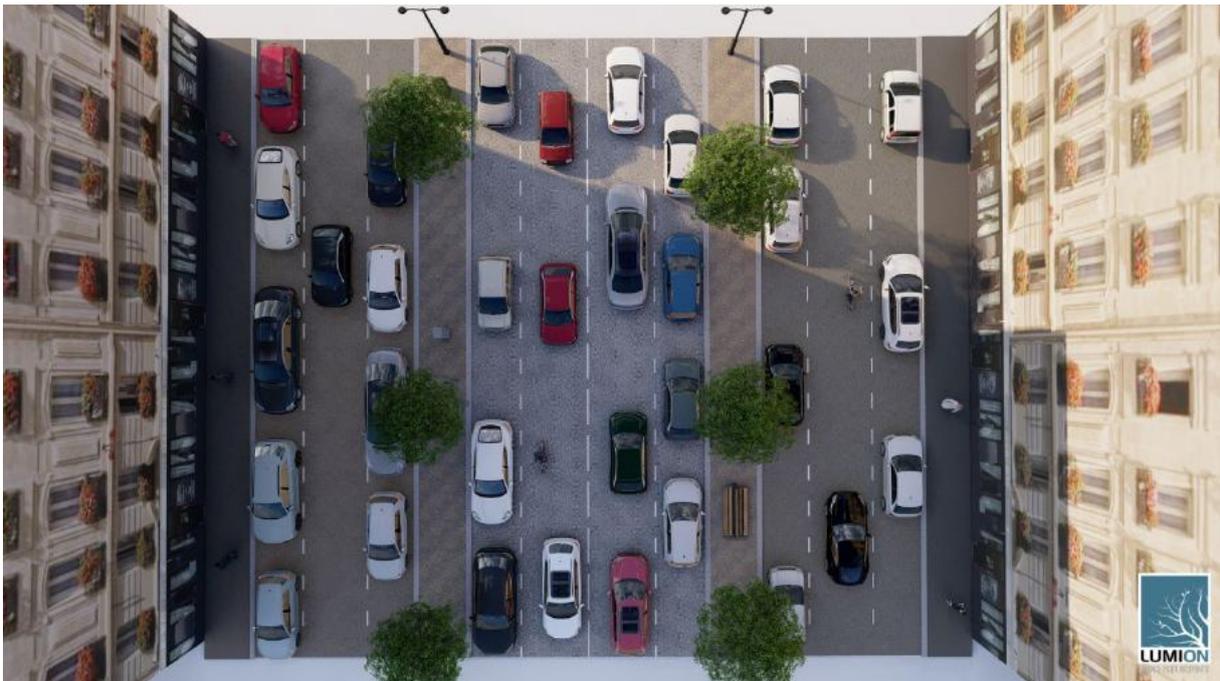


Figure 45 : Modélisation 3D d'une portion de l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022)

- L'espace dédié à la voiture est de 70 %, les piétons ont 15 % de l'espace, 3 % d'espace vert et 11 % d'espaces morts<sup>8</sup>. Nous avons pu réaliser cette mesure

<sup>8</sup> L'espace mort représente les espaces où ils ne se passent rien.

grâce à l’outil « The Arrogance of Space Mapping Tool » développé par Mikael Colville-Andersen (figure 44).

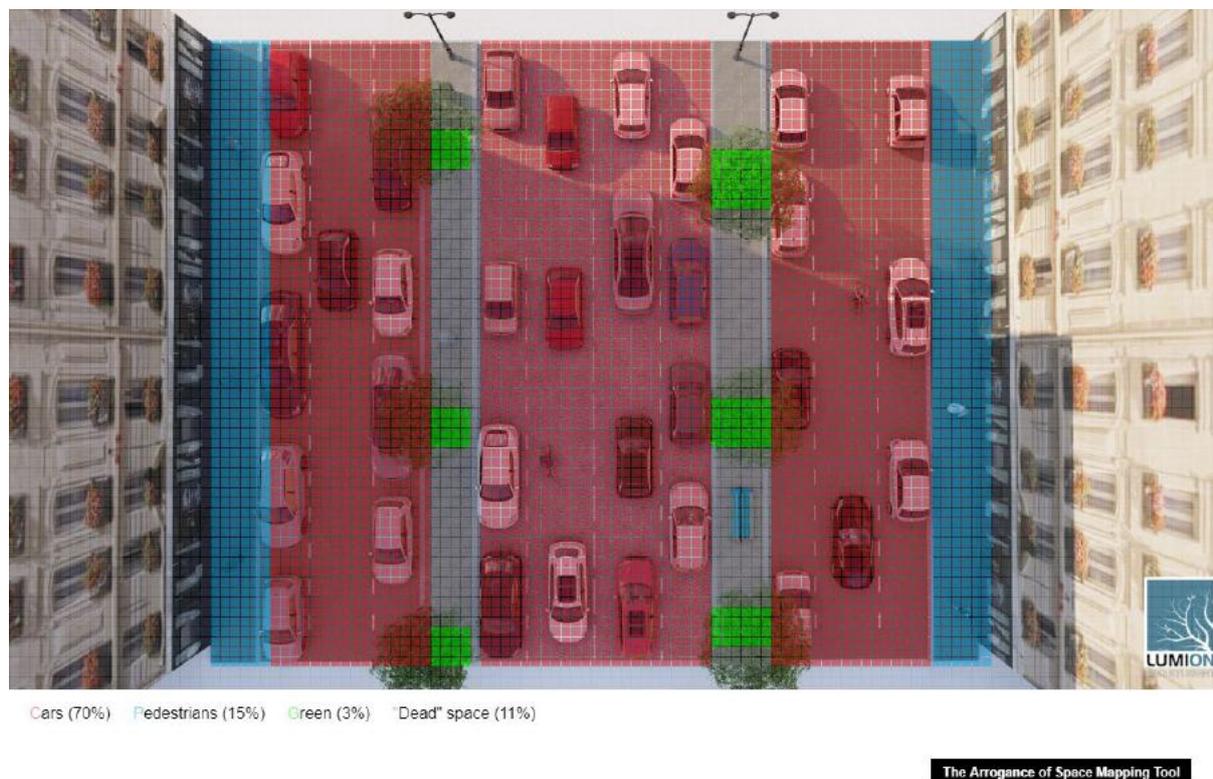


Figure 46 : Pourcentage des espaces dans l’avenue d’Iéna (Théo ARNAUD avec l’aide de l’outil The Arrogance of Space Mapping Tool)

## 2.4) Propositions d’aménagements par la mobilité douce

Afin de repenser l’aménagement de l’avenue d’Iéna, nous proposerons 3 scénarios évoluant au cours du temps.

### a) Urbanisme tactique

Comme nous avons pu le voir dans l’exemple de la rue de Rivoli l’urbanisme tactique permet de modifier l’espace urbain de manière rapide. Lors de cette phase des plots seront installés à l’entrée des contres-allées pour y limiter l’accès et les stationnements. Ces contres-allées seront des pistes cyclables tactiques. Afin de créer une continuité dans le réseau de circulation des pistes cyclables, le sol sera peint d’un marquage vert identifiable facilement. Les automobilistes auront obligation de laisser la priorité aux cyclistes. Cet aménagement peut être installé en quelques jours et restera un an environ. Cette phase permet également aux



Figure 47 : Avenue d'Iéna phase 1 : urbanisme tactique (Théo ARNAUD 2022)

citoyens de prendre part au projet en leur permettant d'exprimer leurs avis, leurs demandes sur le futur projet.

### b) Aménagements à court terme

Après la phase d'urbanisme tactique. La phase d'aménagement à court terme peut avoir lieu. Cette phase a une durée de deux à trois ans. Elle permet la :

- Suppression des contre-allées afin d'offrir des aménagements sécurisés et agréables pour les mobilités douces.
- Elargissement des trottoirs. D'un côté le trottoir est rectiligne bordé de bacs végétalisés comme cela a pu être fait sur la piste cyclable du quai des Tuileries (figure 46). De l'autre côté, le trottoir est bordé d'espace vert, d'équipements sportifs, d'aires de jeux, de repos, d'aires de pique-nique ou de terrasse pour les restaurants et café. Ces espaces seront modulables en fonction des demandes et du besoin des quartiers.



Figure 48 : Piste cyclable quai des Tuileries bordé de végétation (Photo Théo ARNAUD 2022)

- Création d'une piste cyclable unidirectionnelle<sup>9</sup> de chaque côté des contres-allées entre la bordure d'arbres et le trottoir rectiligne avec un revêtement drainant vert, protégée des piétons par des bacs végétalisés. Des espaces de stationnement pour les vélos sont aménagés pour permettre à tous les usagers de pouvoir stationner leurs vélos.
- Les arbres sont conservés et de la végétation sera ajoutée afin de diminuer la problématique des îlots de chaleur.
- Au centre une bande de circulation automobile bidirectionnelle avec des chicanes pour ralentir la vitesse. Le revêtement pavé est conservé pour préserver le patrimoine. Deux bandes de stationnements restent présentes au centre de l'avenue.

---

<sup>9</sup> Le choix d'une piste cyclable unidirectionnelle a été fait selon le guide des aménagements cyclables réalisé par « Paris en Selle »

- Les passages piétons seront sécurisés et accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ils feront également office de ralentisseur sur la voie réservés aux voitures.



Figure 49 : Modélisation 3D de l'avenue d'Iéna après transformation (Théo ARNAUD 2022)



Figure 50 : Perspective depuis la piste cyclable de l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022)



Figure 51 : Perspective depuis le centre de l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022)

### c) Aménagement à moyen terme

Selon l'évolution des modes de déplacement et de la voiture individuelle, la phase 3 permettra d'adapter la rue. Si les 3.5 millions de personnes se déplaçant tous les jours dans Paris comprennent la logique et le bienfait de la phase 2, il faudra encore plus de place pour le vélo et penser à la place de la voiture autonome en ville. Ainsi, nous pourrions faire évoluer la logique de répartition de l'espace rue pour les mobilités douces comme cela a été pensée par Cerda à Barcelone.

Pour cela l'axe central deviendra une voie cyclable pour les vélos et trottinettes électriques ayant une vitesse élevée. Les voitures autonomes seront programmées afin de ne pas dépasser les usagers utilisant les mobilités douces. Les pistes cyclables permettront aux plus vulnérables de continuer à se sentir en sécurité sur des voies plus lentes. Elles permettront également aux novices de s'initier à la pratique de la mobilité douce en ville.

### 3) Repenser la rue de Lübeck

#### 3.1) Présentation et situation

La rue de Lübeck est située dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. C'est une rue allant de la Place des Etats-Unis jusqu'à la rue de Magdebourg. Elle passe par la place Marlène Dietrich. Elle a une longueur de 500 mètres et une largeur de 13 mètres. Elle est longée par des bâtiments de type haussmannien et d'autre bâtiment plus moderne.



Figure 52 : Plan de situation rue de Lübeck (Théo ARNAUD 2022)

#### 3.3) Caractéristiques et fonctions actuelles de la rue de Lübeck

La rue de Lübeck est composée d'une voirie centrale de 4 mètres de large. Cette voie centrale est bordée de deux rangées de stationnement de 2 mètres 50 de large. Aux bords des stationnements, le trottoir mesure 2 mètres dans sa largeur. Elle est à sens unique et le trafic y est interrompu par des feux de signalisation au niveau de la place Marlène Dietrich et au croisement avec la rue de Magdebourg.

Nous y retrouvons diverses fonctions propres à la vie des quartiers telles que des écoles, des restaurants, des cafés et divers commerces de proximité.

#### 3.4) Analyse de la situation actuelle

La rue de Lübeck ne comporte aucune infrastructure pour les cyclistes. Elle ne possède également pas de végétation.

### 3.5) Propositions d'aménagements par la mobilité douce

#### a) Urbanisme tactique

La première phase d'urbanisme tactique permettra de réduire le nombre de places de stationnement. Cela pour pouvoir créer des lieux de rencontre, des terrasses pour les cafés ou les restaurants ou encore des lieux de repos dans l'espace rue. Cette première phase permettra également d'instaurer les voies cyclables à l'intérieur des superblocs. Les voies cyclables sont des voies limitées à 10 km/h et où les automobilistes n'ont pas la possibilité de dépasser les cyclistes.

#### b) Aménagements à court terme

Après avoir entendu et pris en compte les besoins des citoyens utilisant ces espaces, les travaux de transformation de la rue de Lübeck pourront commencer. Comme nous pouvons le voir sur la figure 49, ils consisteront en la création d'une voie cyclable matérialisée par un revêtement de couleur verte au sol. Les entrées de ces voies cyclables seront signalisées grâce au panneau de signalisation « voie cyclable » (figure 40). Cependant les cyclistes ne seront pas prioritaires sur les piétons. La voie de circulation centrale conservera une largeur de 4 mètres afin de pouvoir y faire circuler les services d'urgences tel que les ambulances et pompiers. Cette voie centrale sera séparée du trottoir par des espaces végétalisés (figure 51) permettant de diminuer les problématiques liés aux îlots de chaleur. Les trottoirs sont également agrandis afin de pouvoir y accueillir des aménagements urbains liée aux envies des citoyens recueillis lors de la première phase. Quelques places de stationnement resteront disponibles. Le but de cette phase est de montrer aux usagers qu'une rue sans voiture peut amener du confort dans l'espace rue.



*Figure 53 : Vue aérienne de la rue de Lübeck après avoir repenser l'espace urbain en faveur des mobilités douces (Théo ARNAUD 2022)*



Figure 54 : Aménagement de la Rue de Lübeck par les mobilités douces (Théo ARNAUD 2022)

### c) Aménagements à moyen terme

Selon l'évolution des modes de déplacement et de la voiture individuelle, la phase 3 permettra d'adapter la rue. Si les mentalités quant au mode de déplacement changent, ces rues deviendront réservées aux vélos et les places de parking pourront être réaménagées en fonction des demandes du superblock.



Figure 55 : Aménagement de la rue de Lübeck "sans voiture" (Théo ARNAUD 2022)



## Conclusion

Comme il a été exposé, il est urgent de repenser et d'aménager les villes pour diminuer la pollution atmosphérique et éviter des catastrophes futures autant sur le plan de la santé des populations que sur la possibilité de pouvoir continuer à y vivre.

La diminution de la circulation automobile dans nos métropoles déjà saturée par le trafic routier est primordiale puisqu'elle participe en très grande partie à la pollution atmosphérique par le rejet de dioxyde d'azote et de particules fines et à de nombreuses nuisances à l'origine de nombreuses pathologies.

Cela passe par une modification des mentalités et des habitudes des populations qui devront plus utiliser les mobilités douces pour leur déplacement. Mais cela ne pourra se faire qu'en aménageant la ville de telle sorte que les mobilités douces puissent être utilisées sur des parcours continus et sécurisés.

Comme il a été étudié dans les trois exemples de modification de l'aménagement de l'espace rue, il est possible de donner toute leur place aux mobilités douces tout en les sécurisant. Les pistes cyclables seront beaucoup plus utilisées et la circulation automobile diminuera. Cela a été démontré aux Pays-Bas où 34 % des déplacements de moins de 7,5 km se font à vélo (*Le vélo aux Pays-Bas, un modèle pour tous - Amsterdam Air 2014*). De même les pays nordiques ont aménagé des réseaux cyclables plus fluides avec de nombreuses infrastructures dédiées aux cyclistes facilitant leur utilisation (Birk Jørgensen et al. 2019). Si bien qu'à Copenhague, malgré des températures négatives et la neige, encore entre 30 et 50 % des 20 % de cyclistes continue de prendre leur vélo pour se rendre à leur travail (EPOMM 2014). Comme cela a été prouvé à Pontevedra ou à Barcelone, le réaménagement de l'espace rue et des espaces de vie publique au sein d'un cadre végétalisé a entraîné la quasi disparition de la circulation motorisée. Ainsi, l'espace rue a pu être réinvesti par les piétons et redevenir un espace de vie agréable où il fait bon se promener et où les enfants peuvent évoluer et s'épanouir en sécurité.

Ces changements sont difficiles à mettre en œuvre à Paris et nécessitent un engagement politique. Des décisions peuvent susciter de l'étonnement et de l'incompréhension. Cela peut aller jusqu'au rejet. Ainsi, concernant l'arrêté de la mairie de Paris du 6 mars 2018 entraînant la fermeture à la circulation automobile des voies sur berges de la rive droite de la Seine,

l'établissement public territorial de Paris Est Marne-et-Bois ainsi que des associations et des particuliers ont déposé plainte (*Affaire de la fermeture à la circulation automobile des voies sur berges de la rive droite de la Seine* 2019). Certaines décisions prise unilatéralement peuvent en fait engendrer un simple déplacement des problèmes de saturation automobile rejetés du centre vers la périphérie. C'est pourquoi un véritable projet global est nécessaire pour les résoudre. Pour qu'ils puissent profiter à tous et être utilisés par un grand nombre d'usagers surtout quand les villes sont traversées par de grands axes de circulation très fréquentés pour se rendre de la banlieue sur son lieu de travail ou pour se divertir à Paris. Des projets, comme l'aménagement urbain du canal de l'Ourcq, ont surtout entraîné une amélioration des conditions de vie des populations les plus aisées de Paris. Les populations moins fortunées ont été contraintes de déménager vers des banlieues éloignées suite à l'augmentation du prix de l'immobilier (Debrie, Maulat, Berroir 2020). La consultation et la participation des citoyens aux projets est aussi un élément important d'acceptabilité future des réalisations et de la prise en compte des spécificités de chaque rue et quartier. Mais des décisions politiques fortes et radicales, bousculant les idées reçues, doivent parfois être prises. Ainsi, suite à la piétonisation du centre de Strasbourg ou de la ville de Pontevedra, les commerçants ont vu leur chiffre d'affaires augmenté.

La circulation dans Paris à une organisation axiale et circulaire. Ainsi de nombreuses voies démarrent ou commencent au niveau de multiples places, gares ou monuments. Les voies de communications ne forment pas des trajets rectilignes. Ainsi, les modifications y sont beaucoup plus complexes que dans certaines villes. A Barcelone, toutes les voies de circulation se croisent à angle droit permettant la création de superblocks au sein desquels la mobilité douce peut s'y organiser plus facilement avec une quasi-disparition de la circulation des voitures. Néanmoins, il est possible de créer des superblocks dans Paris de formes géométriques certes disparates mais dans lesquels il est possible de créer une mobilité douce continue. La circulation automobile de transit serait ainsi réduite à son strict minimum le long d'axes fluides empruntant les grandes voies de circulation délimitant les superblocks. Cette dernière serait réduite à son strict minimum vital dans les rues des superblocks laissant la mobilité douce réinvestir l'espace rue. Cependant, différentes phases successives devront être mises en place à court, moyen et long terme. Ainsi, cela laissera aux citoyens et commerçants de ces espaces ou superblocks, d'investir et d'accepter les modifications d'aménagement urbain de leur espace de circulation et de donner leurs avis. A l'échelle de Paris, il devra y avoir une continuité des superblocks entre eux. Ils seront bien délimités par les axes de transit qui seront eux aussi aménagés au maximum pour promouvoir les mobilités douces. Peut-être pourront-ils être transformés en

longues coulées vertes formant des axes de transit permettant de traverser Paris suivant différentes orientations et en continuité avec la banlieue.

Malgré l'urgence comme le dit la francisation du proverbe d'origine latine « Paris ne s'est pas fait en un seul jour » ou « Les grandes œuvres ont besoin de temps et de patience pour être réalisées » selon un proverbe chinois.

## Annexes

### a) Situation

La rue de Rome est une rue allant de la gare Pont Cardinet jusqu'à la gare Saint Lazare dans les 17<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris sur la rive droite. Elle a une longueur de 1500 mètres et une largeur de 20 mètres. Elle est longée dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement d'un côté par des bâtiments de type haussmannien et de l'autre par une grille limitant la tranchée des voies de chemin de fer ; dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement, elle est longée d'un côté par des bâtiments de type haussmannien et de l'autre par des bâtiments haussmanniens et sur sa fin par la gare Saint Lazare.

### b) Composition de l'espace rue actuelle

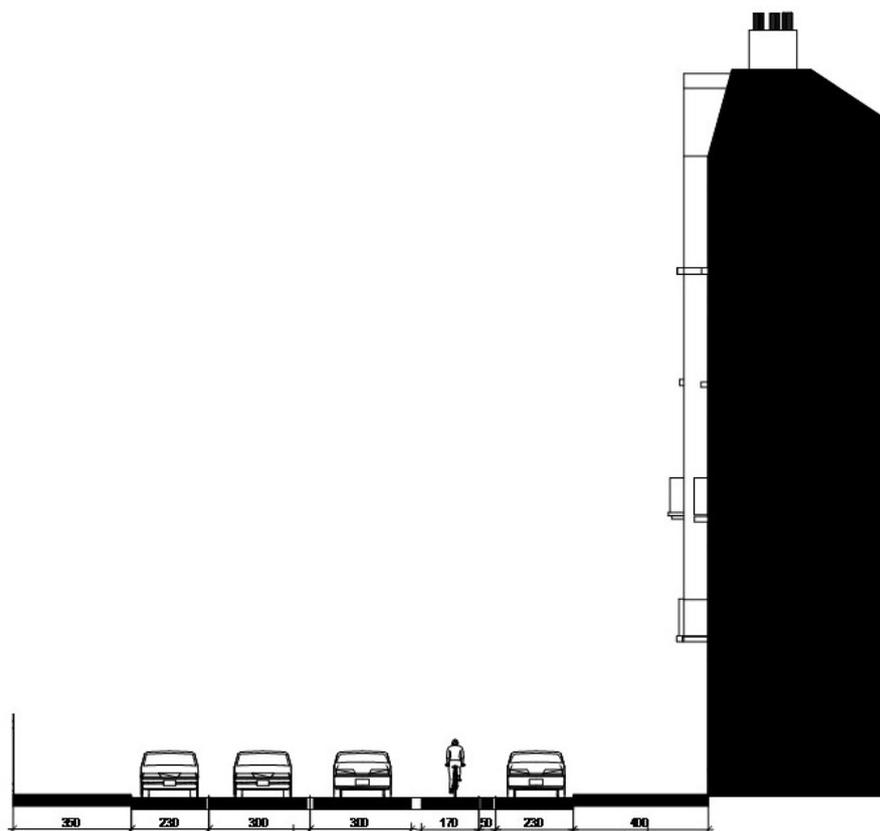


Figure 56 Coupe rue de Rome (Théo ARNAUD 2022)

- Elle comprend un trottoir de chaque côté de 3 m 50 et 4 m, deux voies de circulation automobile de 3 m chacune, d'une piste cyclable d'1 m 70 et deux bandes de stationnement de 2 m 40 chacune.

- Au niveau de la gare Pont Cardinet se trouve une station Velib’.
- 4 arrêts de bus sont dénombrés.
- 10 feux tricolores.
- Des intersections avec priorité à droite.
- Des passages piétons.
- De lampadaires.

c) Caractéristique sociologique

Elle est composée :

- D’immeubles d’habitation avec pour certain des entrées de parking
- De bureaux
- De commerces en rez de chaussée
- De garagistes
- De cafés et restaurants
- D’hôtels

d) Analyse de la situation actuelle

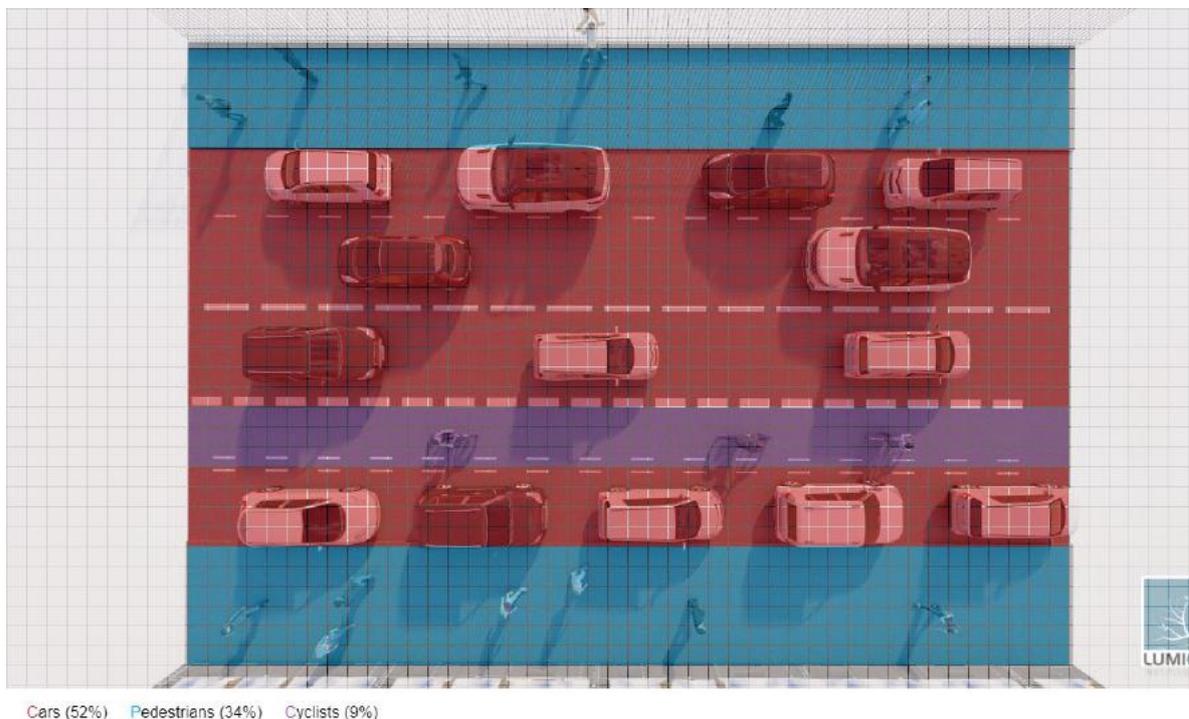


Figure 57 : Modélisation rue de Rome (Théo ARNAUD 2022)

- C'est une rue dans laquelle le trafic automobile est intense avec très souvent des embouteillages.
- L'unique piste cyclable d'un côté de la rue est dangereuse car bloquée entre une voie de circulation automobile et les places de stationnement. Très souvent des véhicules y sont garés. Sur la voie inverse, il n'existe pas de piste cyclable.
- Absence totale de végétation.
- Les couleurs sont sombres et peu variés dans les variations de gris.
- Elle ne donne pas envie de s'y promener ou de s'y arrêter et ne met pas en valeur les façades des immeubles
- Elle est surtout utilisée comme axe de transit alors que de nombreuses personnes y habitent.
- Selon Air Parif, les concentrations en dioxyde d'azote annuelles dépassent la valeur limite dans les zones très fréquemment embouteillées, comme le carrefour avec le boulevard des Batignolles.



Figure 58 : vue aérienne rue de Rome (Théo ARNAUD 2022)



The Arrogance of Space Mapping Tool

Figure 59 : Place des différentes mobilités dans la rue de Rome (Théo ARNAUD 2022)

e) Propositions d'amélioration par la mobilité douce de la zone du 17<sup>ème</sup> arrondissement

- Suppression du trottoir le long de la voie de chemin de fer.
- Suppression d'une bande de stationnement du côté de la voie de chemin de fer
- Déplacement des deux voies de circulation automobile le long de la voie de chemin de fer.
- Création d'une zone comprenant des places de stationnement, des zones de livraison ainsi que les arrêts de bus.
- Au niveau de l'arrêt de bus situé du côté de la grille, la circulation sera déviée sur la bande de stationnement qui sera supprimée à cet endroit afin d'aménager une plateforme d'arrêt de bus. Les piétons emprunteront le passage protégé situé au niveau du carrefour pour se rendre dans zone piétonnisée.
- Une piste cyclable bi directionnelle avec revêtement drainant vert protégée des stationnements par des bacs végétalisés.

- Le trottoir le long des immeubles est élargi et végétalisé avec installation de bancs, espaces de jeux et sportifs pour créer une sorte de coulée verte. Ainsi, cette zone donnera l'envie d'être fréquentée et les habitants pourront profiter d'un espace vert au pied de leur habitation avec la possibilité d'y flâner, d'utiliser les équipements sportifs, de s'y reposer ou lire, d'y faire des rencontres ou bien de profiter d'une terrasse d'un café ou d'un restaurant.
- Une attention particulière sera apportée aux commerces afin qu'ils puissent continuer et améliorer leur activité et les garages resteront accessibles avec des zones de stationnements réservées.
- Il y sera installé des zones de parking vélo sécurisées.

## **Table des figures**

Figure 1 : Paris Respire : un dimanche sans voiture (Théo Arnaud 2022).....	13
Figure 2 : Température à Paris du 11 au 17 juillet 2022 (Météo France s.d. ).....	15
Figure 3 : Les émissions de CO2 dans l'Union Européenne : évolution de CO2 par secteur (1990-2016) (Agence européenne pour l'environnement 2019).....	16
Figure 4 : Emissions liées au transport dans l'UE : Part des émissions par mode de transport en 2016 (Agence européenne pour l'environnement 2019).....	17
Figure 5 : Emissions par secteur de NOx à Paris en 2015 (Airparif 2018).....	18
Figure 6 : Emissions par secteurs de PM2,5 à Paris en 2015 (Airparif 2018).....	19
Figure 7 : Concentration moyennes annuelle de dioxyde d'azote (NO2) de 2007 à 2021 en Ile-de-France (Airparif 2022).....	19
Figure 8 : Carte annuel de concentration moyenne de dioxyde d'Azote (NO2) à Paris en 2018 (Airparif 2022).....	20
Figure 9 : Carte annuel de concentration moyenne de dioxyde d'Azote (NO2) à Paris en 2021 (Airparif 2022).....	20
Figure 10 : Pollution émise, budget temps : comparaison sur un trajet de 2,1 km à Paris (Ville de Paris s.d.).....	23
Figure 11 : Les enceintes de Paris de la muraille gallo-romaine aux fortifications (Combeau 2008)...	26
Figure 12 : Evolution de la population parisienne depuis 1961 (Apur Septembre 2020).....	30
Figure 13 : Station de bus et métro accessible à moins de 300 mètres (Théo ARNAUD 2022).....	32
Figure 14 : Station Vélib accessible à moins de 300 mètres (Théo ARNAUD 2022).....	34
Figure 15 : Emplacement de stationnement pour les trottinettes en libre-service à Paris (Théo ARNAUD 2022).....	35
Figure 16 : Schéma des différents réseaux de circulation plan Cerdà (Ildefons Cerdà i Sunyer Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona.).....	39
Figure 17 : Neighborhood Unit (Clarence A. Perry's 1929).....	40
Figure 18 : Modèle de Superblock (Ajuntament de Barcelona s.d.).....	41
Figure 19 Rue de Pontevedra après modification (Conseil de Pontevedra).....	43
Figure 20 : Rue de Pontevedra avant modification (Conseil de Pontevedra).....	43
Figure 21 : Schématisation de l'ambition du programme "vie urbaine sans voiture" (Commune de Oslo 2018, Traduction Théo ARNAUD).....	44
Figure 22 : Espace Parklet 2.0 (Prourba s.d.).....	45
Figure 23 : Vélo cargo XXL pouvant porter jusqu'à 500 kg (© DB Schenker / Max Lautenschläger).....	45
Figure 24 : Les objectifs du plan d'actions pour les mobilités actives (Ville de Strasbourg 2012).....	46
Figure 25 : Premier maillon du réseau magistral piéton, le pont du Maire Kuss à Strasbourg offre plus de place aux piétons (Ville de Strasbourg 2012).....	47
Figure 26 : Réseau cyclable à l'horizon 2030 (Ville de Strasbourg 2012).....	48
Figure 27 : Principe de réseau piéton magistral de la ville de Strasbourg, en liaison avec les communes de 1ère couronne (Ville de Strasbourg 2012).....	48
Figure 28 : Photo des berges de Seine à Paris (Théo ARNAUD 2022).....	49
Figure 29 : Quai François Mitterrand juin 2015 (Google maps).....	50
Figure 30 : Quai François Mitterrand Mars 2022 (Photo Théo ARNAUD).....	50
Figure 31 : Voie Georges Pompidou juin 2015 (Google maps).....	51
Figure 32 Voie Georges Pompidou mars 2022 (Photo Théo ARNAUD).....	51
Figure 33 : Piste cyclable bidirectionnel saturée sur le Boulevard Sébastopol ( LP/Jean-Baptiste Quentin).....	52
Figure 34 : La rue de Rivoli, le 19 octobre 1988. (HALEY/SIPA).....	53
Figure 35 : La rue de Rivoli en 2022 (Photo Théo ARNAUD).....	54

Figure 36 : Boulevard Magenta avril 2021 (Google maps).....	54
Figure 37 : Photo Boulevard Magenta juillet 2022 (Photo Théo ARNAUD).....	55
Figure 38 : Carte des déplacements à vélo de Théo ARNAUD dans Paris depuis 2015 (Strava 2022)..	57
Figure 39 : Carte du réseau cyclable Parisien (Théo ARNAUD 2022).....	58
Figure 40 : Délimitation des superblocs de la rive droite (Théo ARNAUD 2022).....	59
Figure 41 : Signalisation "voie cyclable".....	59
Figure 42 : Exemple de superblock dans Paris (Théo ARNAUD 2022).....	60
Figure 43 : Plan de situation Avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022).....	61
Figure 44 : Coupe Avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022).....	62
Figure 45 : Modélisation 3D d'une portion de l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022).....	63
Figure 46 : Pourcentage des espaces dans l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD avec l'aide de l'outil The Arrogance of Space Mapping Tool).....	64
Figure 47 : Avenue d'Iéna phase 1 : urbanisme tactique (Théo ARNAUD 2022).....	65
Figure 48 : Piste cyclable quai des Tuileries bordé de végétation (Photo Théo ARNAUD 2022).....	66
Figure 49 : Modélisation 3D de l'avenue d'Iéna après transformation (Théo ARNAUD 2022).....	67
Figure 50 : Perspective depuis la piste cyclable de l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022).....	67
Figure 51 : Perspective depuis le centre de l'avenue d'Iéna (Théo ARNAUD 2022).....	68
Figure 52 : Plan de situation rue de Lübeck (Théo ARNAUD 2022).....	69
Figure 53 : Vue aérienne de la rue de Lübeck après avoir repenser l'espace urbain en faveur des mobilités douces (Théo ARNAUD 2022).....	71
Figure 54 : Aménagement de la Rue de Lübeck par les mobilités douces (Théo ARNAUD 2022).....	72
Figure 55 : Aménagement de la rue de Lübeck "sans voiture" (Théo ARNAUD 2022).....	72
Figure 56 Coupe rue de Rome (Théo ARNAUD 2022).....	77
Figure 57 : Modélisation rue de Rome (Théo ARNAUD 2022).....	78
Figure 58 : vue aérienne rue de Rome (Théo ARNAUD 2022).....	79
Figure 59 : Place des différentes mobiltié dans la rue de Rome (Théo ARNAUD 2022).....	80

## **Bibliographie**

70km/h sur le périphérique parisien : un tiers d'embouteillages en moins !, s.d. *Actu-Environnement* [en ligne]. [Consulté le 2 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/paris-peripherique-vitesse-effet-sur-embouteillages-22367.php4>

A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile, 2016. *Le Monde.fr* [en ligne]. [Consulté le 7 août 2022]. Disponible à l'adresse : [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile\\_5040857\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html)

A Paris, la piétonnisation des quais entérinée par la justice, 2019. *Le Monde.fr* [en ligne]. [Consulté le 11 août 2022]. Disponible à l'adresse : [https://www.lemonde.fr/politique/article/2019/06/21/a-paris-la-pietonnisation-des-quais-enterinee-par-la-justice\\_5479883\\_823448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2019/06/21/a-paris-la-pietonnisation-des-quais-enterinee-par-la-justice_5479883_823448.html)

Affaire de la fermeture à la circulation automobile des voies sur berges de la rive droite de la Seine, 2019. [en ligne]. [Consulté le 15 août 2022]. Disponible à l'adresse : <http://paris.cour-administrative-appel.fr/A-savoir/Communiques/Affaire-de-la-fermeture-a-la-circulation-automobile-des-voies-sur-berges-de-la-rive-droite-de-la-Seine>

AIRPARIF, s.d. Évaluation de l'impact sur la qualité de l'air en Île-de-France des premiers jours de confinement mis en place dans le cadre de la lutte contre la pandémie de COVID-19. . s.d. pp. 11.

AIRPARIF, 2019. Exposition des automobilistes Franciliens à la pollution atmosphérique liée au trafic routier : trajet Domicile-Travail. . octobre 2019. pp. 104.

ALBA, PELLOUX, Dominique, Patricia, 2020. Dynamiques démographiques et sociales à Paris. . septembre 2020. pp. 52.

APUR, s.d. Paris, l'aménagement des berges de Seine : 2008 / 2017. [en ligne]. s.d. [Consulté le 2 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://50ans.apur.org/fr/home/2008-2017/paris-lamenagement-des-berges-de-seine-1340.html>

APUR, 2019. L'amélioration de la qualité de l'air en lien avec la baisse du trafic routier - Contribution sur la situation à Paris. *Apur* [en ligne]. 12 septembre 2019. [Consulté le 1 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/amelioration-qualite-air-lien-baisse-traffic-routier-contribution-situation-paris>

APUR, 2021. Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes. *Apur* [en ligne]. 8 juin 2021. [Consulté le 1 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes>

APUR, 2022. L'accessibilité des gares et stations existantes et à l'horizon 2030 dans la Métropole du Grand Paris. *Apur* [en ligne]. 8 avril 2022. [Consulté le 1 août 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://www.apur.org/fr/geo-data/accessibilite-gares-stations-existantes-horizon-2030-metropole-grand-paris>

BAUDELLE, Guy, 2003. Les politiques d'aménagement cyclable aux Pays-Bas. . 2003. pp. 10.

BEAUCIRE, Francis et DESJARDINS, Xavier, 2015. *Notions de l'urbanisme par l'usage*. Éditions de la Sorbonne. Brèves. ISBN 2-85944-916-7.

Bilans et cartes annuels de pollution | Airparif, s.d. [en ligne]. [Consulté le 28 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/bilan-et-cartes-annuels-de-pollution>

BIRK JØRGENSEN, Morten, ESCACH, Nicolas, HØEGH STIGSEN, Bilo, KERVANTO NEVANLINNA, Anja, LINDSTRAND, Tor et NILSSON, Håkan, 2019. Les villes nordiques, une ingéniosité territoriale par nécessité. JAOUËN, Françoise (trad.), *Perspective. Actualité en histoire de l'art*. 30 juin 2019. N° 1, pp. 69-96. DOI 10.4000/perspective.12698.

BLAVIER, Géraldine, DEBROCK, Katrien, RASOLOHARIMAHEFA, Michèle et BOULAND, Catherine, 2014. Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM). . 2014. pp. 15.

BRUCY, Anne, 2016. Les défis de la ville durable. *CNRS Le journal* [en ligne]. 7 janvier 2016. [Consulté le 23 juillet 2022]. Disponible à l'adresse : <https://lejournel.cnrs.fr/articles/les-defis-de-la-ville-durable>

CATHCART-KEAYS, Athlyn, 2017. Oslo's car ban sounded simple enough. Then the backlash began. *The Guardian* [en ligne]. 13 juin 2017. [Consulté le 14 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.theguardian.com/cities/2017/jun/13/oslo-ban-cars-backlash-parking>

*Cities For People: How Paris & Barcelona Learned Urban Planning From Groningen*, 2022. [en ligne]. [Consulté le 19 juillet 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=RYuGWOjm26E>

COLVILLE-ANDERSEN, Mikael, 2021. The Arrogance of Space. *Medium* [en ligne]. 12 février 2021. [Consulté le 27 juillet 2022]. Disponible à l'adresse : <https://colvilleandersen.medium.com/the-arrogance-of-space-93a7419b0278>

Comparaison des coûts, temps de trajet et pollution émise selon le mode de transport utilisé, 2017. [en ligne]. [Consulté le 1 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/comparaison-des-couts-temps-de-trajet-et-pollution-emise-selon-le-mode-de-transport-utilise-4449>

Comptage vélo - Données compteurs, s.d. [en ligne]. [Consulté le 8 août 2022]. Disponible à l'adresse : [https://opendata.paris.fr/explore/dataset/comptage-velo-donnees-compteurs/information/?disjunctive.id\\_compteur&disjunctive.nom\\_compteur&disjunctive.id&disjunctive.name](https://opendata.paris.fr/explore/dataset/comptage-velo-donnees-compteurs/information/?disjunctive.id_compteur&disjunctive.nom_compteur&disjunctive.id&disjunctive.name)

CONSEIL DE PONTEVEDRA, s.d. *Pontevedra : un monde différent* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.pontevedra.gal/publicacions/Pontevedra-un-monde-different/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE DE FRANCE, 2005. *La circulation routière en Ile de France : Évolution des flux et conditions de circulation dans la zone central* [en ligne]. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France. Disponible à l'adresse : [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude\\_86/dti\\_La\\_circulation\\_routiere\\_en\\_Ile\\_de\\_France.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_86/dti_La_circulation_routiere_en_Ile_de_France.pdf)

CULOT, Anaïs, 2019. Le sport est bon pour la santé, c'est prouvé ! *CNRS Le journal* [en ligne]. 2 mai 2019. [Consulté le 15 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://lejournal.cnrs.fr/articles/le-sport-est-bon-pour-la-sante-cest-prouve>

DELABACA, Julien, 2019. Pourquoi Oslo fait rêver les consultants en transport ? *Le facilitateur de Mobilité*, par Julien de Labaca [en ligne]. 17 octobre 2019. [Consulté le 14 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.juliendelabaca.com/oslo/>

DELABACA, Julien, 2020. Oslo : La vi(II)e sans voiture est-elle possible? *Le facilitateur de Mobilité*, par Julien de Labaca [en ligne]. 2 mars 2020. [Consulté le 14 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://inout.rennes.fr/inout-tour/oslo-ville-sans-voiture-est-elle-possible/>

Développer l'intermodalité sur notre territoire | La préfecture et les services de l'État en région Île-de-France, 2017. [en ligne]. [Consulté le 8 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-transport-et-environnement/Les-transports-du-quotidien/Developper-l-intermodalite-sur-notre-territoire>

D'Henri IV à Anne Hidalgo, des siècles d'embouteillages à Paris, 2017. *L'Obs* [en ligne]. [Consulté le 16 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.nouvelobs.com/societe/20170117.OBS3937/d-henri-iv-a-anne-hidalgo-des-siecles-d-embouteillages-a-paris.html>

Émissions de CO2 des voitures : faits et chiffres (infographie) | Actualité | Parlement européen, 2019. [en ligne]. [Consulté le 21 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie>

EPOMM, 2014. Promouvoir l'utilisation du vélo en hiver. . février 2014. pp. 3.

Espagne. Barcelone veut rendre la rue aux habitants, 2016. *Courrier international* [en ligne]. [Consulté le 7 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.courrierinternational.com/article/espagne-barcelone-veut-rendre-la-rue-aux-habitants>

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, 2019. *Plan d'action pour des mobilités actives (PAMA)*. mars 2019.

GRENIER, François, 2017. Mobilité durable: Oslo, Le Plateau. Même combat? | 100°. 100° [en ligne]. 2017. [Consulté le 14 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://centdegres.ca/ressources/mobilite-durable-oslo-le-plateau-meme-combat>

GRUPE INTERGOUVERNEMENTAL D'EXPERTS SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT, ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE, et PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT, 1992. *Changement climatique: les évaluations du GIEC de 1990 et 1992 : premier rapport d'évaluation du GIEC : aperçu général et résumés destinés aux décideurs et supplément 1992 du GIEC*.

GUILLOT, Julien et RIVET, Savinien de, s.d. Comment sont tués les cyclistes à Paris. *Libération* [en ligne]. s.d. [Consulté le 8 août 2022]. Disponible à l'adresse : [https://www.liberation.fr/france/2019/04/24/comment-sont-tues-les-cyclistes-a-paris\\_1722899/](https://www.liberation.fr/france/2019/04/24/comment-sont-tues-les-cyclistes-a-paris_1722899/)

HÉRAN, Frédéric, 2015. Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ? *Transports urbains*. 2015. Vol. 126, n° 1, pp. 10-15. DOI 10.3917/turb.126.0010. Cairn.info

INRIX, 2016. Paris reste la ville la plus embouteillée en France quand Lyon gagne en fluidité. *Inrix* [en ligne]. mars 2016. [Consulté le 11 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://inrix.com/press-releases/scorecard-fr/>

INSEE, 2022. Comparateur de territoires – Intercommunalité-Métropole de Eurométropole de Strasbourg. [en ligne]. 12 juillet 2022. [Consulté le 14 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-246700488>

JEULIN-LAGARRIGUE, Michaël, s.d. Les COP : une brève histoire de la COP1 à la COP27 | Compte CO2. *Compte CO2 - La Carte CO2, un outil de lutte pour la préservation du climat* [en ligne]. s.d. [Consulté le 7 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://compteco2.com/article/historique-cop-conference-des-parties>

La pollution de l'air, s.d. *Agir pour la transition écologique | ADEME* [en ligne]. [Consulté le 8 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://agirpouurlatransition.ademe.fr/particuliers/pollution-lair>

La Ville de Paris va supprimer la moitié des places de stationnement de la capitale, 2020. *actu.fr* [en ligne]. [Consulté le 2 août 2022]. Disponible à l'adresse : [https://actu.fr/ile-de-france/paris\\_75056/la-ville-de-paris-va-supprimer-la-moitie-des-places-de-stationnement-de-la-capitale\\_36915038.html](https://actu.fr/ile-de-france/paris_75056/la-ville-de-paris-va-supprimer-la-moitie-des-places-de-stationnement-de-la-capitale_36915038.html)

LE BRETHON, Brigitte, 2004. *Encourager le développement de la bicyclette en France*.

Le vélo aux Pays-Bas, un modèle pour tous - Amsterdam Air, 2014. *Amsterdam air* [en ligne]. [Consulté le 15 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.amsterdamair.fr/blog/actualite/le-velo-aux-pays-bas-un-modele-pour-tous/>

LEOZ-GARZIANDIA, Eva, 2019. Les impacts de la pollution de l'air. *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*. 2019. Vol. 96, n° 4, pp. 9-12. DOI 10.3917/re1.096.0009. Cairn.info

Les sources de pollution | Airparif, s.d. [en ligne]. [Consulté le 12 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.airparif.asso.fr/comprendre-la-pollution/les-sources-de-pollution>

Limitation de vitesse à 30 km/h dans tout Paris : c'est ce lundi, s.d. [en ligne]. [Consulté le 2 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.francebleu.fr/infos/societe/limitation-de-vitesse-a-30-km-h-dans-tout-paris-c-est-pour-lundi-1629795888>

MAGRINYÀ, Francesc, 1996. Les propositions urbanistiques de Cerdà pour Barcelone [Une pensée de l'urbanisme des réseaux]: Une pensée de l'urbanisme des réseaux. *Flux*. 1996. Vol. 12, n° 23, pp. 5-20. DOI 10.3406/flux.1996.1177.

MISRA, Tanvi, 2015. The Social Costs of Driving in Vancouver, in 1 Chart. *Bloomberg.com* [en ligne]. 7 avril 2015. [Consulté le 15 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-04-07/an-interactive-tool-measures-the-social-costs-of-driving-and-transit-in-vancouver>

MUELLER, Natalie, ROJAS-RUEDA, David, KHREIS, Haneen, CIRACH, Marta, ANDRÉS, David, BALLESTER, Joan, BARTOLL, Xavier, DAHER, Carolyn, DELUCA, Anna, ECHAVE, Cynthia, MILÀ, Carles, MÁRQUEZ, Sandra, PALOU, Joan, PÉREZ, Katherine, TONNE, Cathryn, STEVENSON, Mark, RUEDA, Salvador et NIEUWENHUIJSEN, Mark, 2020. Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*. janvier 2020. Vol. 134, pp. 105132. DOI 10.1016/j.envint.2019.105132.

NATIONS, United, s.d. Les villes et la pollution | Nations Unies. *United Nations* [en ligne]. s.d. [Consulté le 11 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.un.org/fr/climatechange/climate-solutions/cities-pollution>

OCDE/FIT, 2015. Le vélo, santé et sécurité. . Editions OCDE. Paris.

PARIS, Office du Tourisme et des Congrès de, s.d. Focus sur le Parc Rives de Seine - Office du Tourisme de Paris. [en ligne]. s.d. [Consulté le 8 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.parisinfo.com/visiter-a-paris/tourisme-durable-a-paris/le-nouveau-parc-rives-de-seine>

« Paris Respire » : en septembre, un dimanche sans voiture, 2022. [en ligne]. [Consulté le 26 juillet 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/journee-sans-voiture-10107>

PÉREZ, Laura, SUNYER, Jordi et KÜNZLI, Nino, 2009. Estimating the health and economic benefits associated with reducing air pollution in the Barcelona metropolitan area (Spain). *Gaceta Sanitaria*. juillet 2009. Vol. 23, n° 4, pp. 287-294. DOI 10.1016/j.gaceta.2008.07.002.

PERRY, Clarence, 1929. *The Neighborhood Unit*. Routledge/Thoemmes.

Pollution : gratuité du stationnement et circulation différenciée, 2022. [en ligne]. [Consulté le 2 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/pollution-gratuite-du-stationnement-residentiel-et-circulation-differenciee-7922>

Pontevedra : La ville 30 où le piéton est roi, 2021. *Rue de l'avenir* [en ligne]. [Consulté le 13 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://rue-avenir.ch/themes/villes-a-30/pontevedra/>

PRAZNOCZY, Corinne, 2015. *Etude comparative sur l'exposition des cyclistes / automobilistes et risques sanitaires associés pendant les pics de pollution atmosphérique*. ADEME.

RASO, Aude, 2021. Comment en 50 ans, Strasbourg a chassé la voiture de son centre-ville. *France bleu* [en ligne]. 30 août 2021. [Consulté le 14 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.francebleu.fr/infos/transports/video-comment-en-50-ans-strasbourg-a-chasse-la-voiture-de-son-centre-ville-1629986572>

ROBERT, Marcel, 2005. Pour en finir avec la société de l'automobile. . septembre 2005. pp. 53.

TELLER, J, 2021. Le superblock : retour sur une expérience radicale de transformation de la ville. *Dérivations, pour le débat urbain* [en ligne]. 7 mars 2021. Vol. 7. [Consulté le 31 juillet 2022]. Disponible à l'adresse : <https://derivations.be/archives/numero-7/le-superblock-retour-sur-une-experience-radicate-de-transformation-de-la-ville.html>

TORTOSA, Grégoire, 2021a. *Mobilité urbaine et transition écomobile dans les villes de Norvège: Oslo et Tromsø* [en ligne]. Disponible à l'adresse : [https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03236692/file/TORTOSA\\_Gregoire2.pdf](https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03236692/file/TORTOSA_Gregoire2.pdf)

TORTOSA, Grégoire, 2021b. L'établissement d'un centre-ville sans voiture à Oslo, ou l'europanisation de la capitale norvégienne. *Nordiques* [en ligne]. 1 novembre 2021. N° 41. [Consulté le 14 août 2022]. DOI 10.4000/nordiques.2259. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/nordiques/2259>

TORTOSA, Grégoire, 2022. L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ? *Flux*. 2022. Vol. 127, n° 1, pp. 48-64. DOI 10.3917/flux1.127.0048. Cairn.info

Tout savoir sur la piétonnisation des berges de Seine, s.d. *Paris Zig Zag* [en ligne]. [Consulté le 8 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.pariszigzag.fr/paris-au-quotidien/tout-savoir-sur-la-pietonnisation-des-berges-de-seine>

Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités, 2021. *vie-publique.fr* [en ligne]. [Consulté le 1 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.vie-publique.fr/eclairage/279082-transports-le-defi-ecologique-des-nouvelles-mobilites>

VAN EECKHOUT, Laetitia, 2021. « La Ville sans voiture » : « Envoyé spécial » à Pontevedra, la cité où le piéton est roi. *Le Monde.fr* [en ligne]. 17 juin 2021. [Consulté le 13 août 2022]. Disponible à l'adresse : [https://www.lemonde.fr/culture/article/2021/06/17/la-ville-sans-voiture-envoye-special-a-pontevedra-la-cite-ou-le-pieton-est-roi\\_6084586\\_3246.html](https://www.lemonde.fr/culture/article/2021/06/17/la-ville-sans-voiture-envoye-special-a-pontevedra-la-cite-ou-le-pieton-est-roi_6084586_3246.html)

VÉLIB' MÉTROPOLÉ, s.d. A propos - Vélib' Métropole. [en ligne]. s.d. [Consulté le 26 janvier 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.velib-metropole.fr/service>

VILLE DE PARIS, 2016. Un classement distingue Paris comme leader mondial des transports en commun. [en ligne]. 2016. [Consulté le 11 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/un-classement-distingue-paris-comme-leader-mondial-des-transports-en-commun-4173>

VILLE DE PARIS, 2021. *Piétonisation des rues aux écoles – 12e arrdt Aménagement de la rue Baudelaire, de la rue Emilio Castelar à la rue Théophile Roussel* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://cdn.paris.fr/paris/2021/11/26/a0bb9999c42da2edb3470d74d9478a61.pdf>

VILLE DE PARIS, DVD, 2020. 123 : *Le Bulletin de l'observatoire des déplacements à Paris* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://cdn.paris.fr/paris/2021/12/08/4176581b00b7efc77426307346048422.pdf>

Le dérèglement climatique dû aux pollutions atmosphériques liées en grande partie à la circulation des véhicules thermiques en ville fait qu'il y a urgence à limiter cette dernière. Certaines villes européennes ont été réaménagées en faveur des mobilités douces. En conséquence, la circulation automobile a fortement diminué ce qui a engendré une baisse de la pollution et une amélioration de la qualité de vie. En s'inspirant de ce que ces villes ont réalisées, il est possible de repenser, l'espace rue parisien en faveur et pour les mobilités douces. Pour faire baisser la pollution atmosphérique dans Paris, il serait intéressant de diviser Paris en Superblock dans lesquels la circulation automobile serait quasiment nulle. Ces superblocks étant eux-mêmes délimités par des voies de transit favorisant un réseau de circulation alliant les mobilités douces et la circulation automobile. Un travail de réflexion a été fait autour de l'organisation d'un superblock et d'un axe de transit délimitant le superblock. Ce concept pourrait être répété, en respectant la spécificité socio-économique de chaque zone délimitée, afin de faire un maillage complet de la capitale en continuité avec la banlieue.

## Contribution de la FNTV au Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris

La FNTV souhaite contribuer à la consultation lancée par la Ville de Paris sur son Plan Local de Mobilité.

### Présentation de la FNTV

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) est une association professionnelle qui rassemble les entreprises de transport routier de voyageurs (TRV) et les acteurs des nouvelles mobilités. Elle représente également le transport sanitaire et le transport de fonds et valeurs dans les négociations sociales de la branche : la Chambre nationale des services d'ambulances (CNSA) et la Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire (Fedesfi) adhèrent à la FNTV.

La FNTV représente plus de 1 300 entreprises de toutes tailles (TPE, PME, ETI et groupes). Ses adhérents emploient 85 000 salariés.

La FNTV Nouvelles Mobilités rassemble les services librement organisés (« cars Macron »), les sociétés de covoiturage, les plateformes de mobilité et les activités opérées au moyen de véhicules de moins de 10 places.

Le transport routier de voyageurs (TRV), par autocar ou par véhicule léger est présent sur tout le territoire où les entreprises offrent une gamme de services très diversifiés :

- Les services réguliers conventionnés : services scolaires, lignes régulières régionales, départementales ou intercommunales qui desservent plus de 15 000 communes grâce à près de 120 000 liaisons.
- Les services occasionnels et touristiques : circuits "à la place" ou collectifs, déplacements d'associations culturelles ou sportives, séjours linguistiques, circuits découvertes, séjours de plusieurs jours en France ou à l'étranger.
- Les services de transport à la demande : services "souples" pour répondre notamment aux besoins des personnes à mobilité réduite.
- Les services librement organisés : lignes régulières nationales ("cars Macron" depuis 2015).
- Les services internationaux : lignes internationales longue distance.

Les transports occasionnels et touristiques représentent environ 20% de l'activité et du chiffre d'affaires de nos entreprises. Ce pourcentage cache de très grandes

disparités, notamment pour les PME et TPE, pour lesquelles la part du tourisme est beaucoup plus importante, jusqu'à 100% pour certaines.

## **Accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Emissions métropolitaine (objectif 8)**

Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris inclut l'accompagnement de la mise en œuvre de la ZFE-m ainsi que l'interdiction des véhicules thermiques (diesel et essence) à horizon 2030.

Cet objectif s'inscrit dans la continuité des démarches de la Métropole du Grand Paris.

L'autocar est un mode de transport collectif et vertueux répondant aux exigences d'une mobilité responsable et durable : un autocar évite à lui seul la circulation d'environ trente voitures.

Le secteur est très favorable au développement de solutions plus écologiques. Cependant, la FNTV tient à rappeler ses inquiétudes concernant l'interdiction future des moteurs thermiques (interdiction des véhicules Crit'Air 2).

En effet, malgré l'effort fourni par les autocaristes pour respecter les interdictions liées à la mise en place de la ZFE, il convient d'adapter le calendrier d'interdiction future de la vignette « Crit'Air 2 » à l'offre industrielle en motorisations alternatives pour les autocars et aux spécificités et besoins d'autonomie des autocars de tourisme qui circulent sur de longues distances. Plus de 62% des autocars français font partie de la catégorie « Crit'Air 2 ». L'interdiction de cette vignette à court terme signifierait l'interdiction d'environ 41 000 véhicules.

La FNTV demande donc l'ouverture d'une véritable concertation sur les objectifs de transition écologique et de verdissement des parcs concernant les autocars. Compte tenu du parc actuel des autocars circulant encore au diesel, faute d'offre industrielle alternative et d'infrastructures de recharge en nombre suffisant, leur interdiction reviendrait à freiner considérablement la mobilité touristique collective française. Il est donc crucial de trouver un compromis socialement et écologiquement acceptable tout en étant économiquement viable.

## **Mobilité touristique : proposer une mobilité touristique plus durable (objectif 12)**

La proposition de Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris établit que les bus touristiques et autocars de tourisme font partie des moyens de transport préférés des touristes à Paris. L'autocar représente 6,5% des arrivées de touristes à Paris (Assises du Tourisme Durable 2021) et 37% des touristes utilisent des modes de transports alternatifs au métro et RER, comme l'autocar, pour se déplacer dans Paris.

La FNTV tient à rappeler à la Ville de Paris que les autocaristes sont un maillon de la chaîne de l'industrie touristique locale, européenne et internationale et apportent tout leur savoir-faire pour offrir des prestations de qualité à des donneurs d'ordre qui conçoivent l'offre touristique.

En effet, le tourisme réceptif représente environ 30% du tourisme en autocar à Paris et génère de nombreuses retombées économiques pour la capitale (hôtels 4\* et 5\*, privatisation de lieux événementiels ou culturels pour des dîners, restaurants de groupes, visites culturelles, shopping haut-de-gamme...).

L'autocar incarne des valeurs de convivialité et permet de transporter des groupes de touristes nationaux et internationaux et de contribuer aux retombées économiques touristiques.

Les liaisons entre le centre de Paris et les pôles touristiques secondaires constituent un critère indispensable au développement de ces pôles. L'autocar permet également d'améliorer la desserte des aéroports et des gares. Les SLO (services librement organisés) participent grandement au maillage du territoire.

Promouvoir les options de mobilités collectives disponibles pour se rendre à destination, depuis la gare ou l'aéroport, sur les « derniers kilomètres », constitue un réel enjeu pour les acteurs du tourisme, et notamment les hébergeurs. C'est pourquoi il convient d'engager une action globale avec l'ensemble des acteurs de la filière touristique.

Au-delà du dernier kilomètre, l'autocar est la solution la plus simple pour connecter des sites touristiques. Il permet de décentraliser les flux touristiques vers des sites moins fréquentés, et de les rendre accessibles à tous.

L'autocar est un mode de transport vertueux, complémentaire au train, RER et métro, pour mieux se déplacer sur tout le territoire. Le développement de l'offre de transport par autocar peut contribuer à faire croître l'offre globale de transport durable à Paris.

Il est ainsi indispensable de réintégrer l'autocar dans la stratégie de mobilité de la Ville et de développer des places de stationnement et dépose-minute, aux alentours des sites touristiques, adaptées aux besoins du secteur.

La FNTV tient à exprimer son inquiétude concernant la réflexion de la Mairie intégrée dans le Plan de Mobilité pour restreindre la place de l'autocar dans le centre de Paris (hors de la ZTL). En effet, dans la zone apaisée Paris-Centre-Saint-Germain, la Mairie envisage d'autoriser uniquement les autocars électriques et GNV à y circuler. Ce projet s'inscrit dans l'objectif d'accélération de la décarbonation des flottes des transports terrestres. La FNTV se porte volontaire pour participer aux Groupes de Travail prévus par la Mairie de Paris sur le sujet.

La FNTV attache une importance particulière au dialogue et à la concertation, notamment avec la Ville de Paris et se tient à la disposition de celle-ci afin d'apporter son expertise et contribuer de manière constructive à l'élaboration et à la mise en place opérationnelle du Plan Local de Mobilité de Paris.

## **Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation (objectif 11)**

Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris prévoit la création de milliers de places de stationnement pour les professionnels travaillant à Paris, véhicules d'autopartage et taxis et VTC. Cependant, la FNTV constate que cet objectif ne prévoit pas de telles mesures pour les autocars malgré le déficit actuel en places de stationnements pour autocars.

La FNTV déplore le manque de stationnement réservé aux autocars à Paris. En effet, les déconvenues actuelles identifiées par la Mairie de Paris concernant les arrêts sauvages et stationnements illicites des autocars sont majoritairement dus à la suppression de places de stationnement, déposes-reprises et parkings autocars dans la Ville. La création de places de stationnement autocars permettrait de désengorger les zones aux alentours des sites touristiques aujourd'hui saturées.

L'optimisation de la gestion du stationnement et des flux de circulation des autocars dans la ville permettrait de diminuer la gêne occasionnée par les autocars tout en répondant aux besoins du secteur touristique.

## **Réseau de transports collectifs efficace, attractif, solidaire et décarboné (objectif 9)**

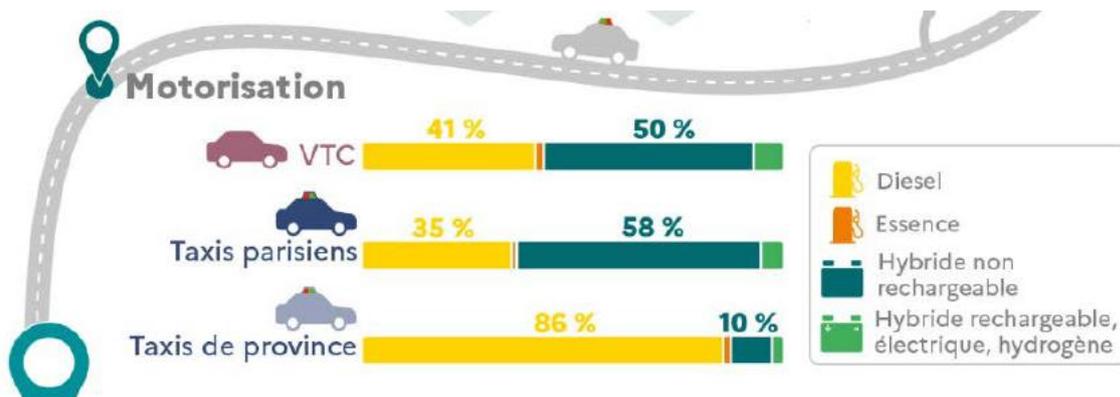
La FNTV soutient l'ambition de la Mairie de Paris dans le développement du réseau de transports collectifs dans la Ville. Cependant, la notion de « transports collectifs » ne peut s'arrêter aux bus, métro, tram, et RER. L'autocar est un moyen de transport collectif et permet également d'atteindre cet objectif et de contribuer au droit universel à la mobilité.

L'autocar permet d'élargir la demande de transport en ouvrant l'accès au voyage à des personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer (étudiants, seniors, personnes à faibles revenus, etc.). Selon le sondage OpinionWay « les Français et le transport en car » (octobre 2021), 87% des Français estiment que le car est une solution adaptée pour permettre à chacun de se déplacer. Il permet également de voyager à moindre coût et d'opérer ainsi un transfert de pouvoir d'achat. En effet, dans 85% des voyages en autocars touristiques, la clientèle est sénior ou junior.

Le développement du transport par autocar permet de mieux se déplacer sur le territoire, dans des conditions d'accueil, de sécurité et de confort modernes, en diversifiant l'offre de transport et en resserrant le maillage du réseau de transport collectif terrestre sur l'ensemble du territoire.

L'autocar répond également aux besoins des touristes internationaux ayant des bagages volumineux ou ayant besoin d'être rassurés en étant déposés devant leurs hôtels ou les sites touristiques à visiter.

Ainsi, la FNTV souhaite l'intégration de l'autocar dans la catégorie des transports collectifs dans le plan local de mobilité, à l'instar de la définition du code des transports.



## **La mobilité doit nous unir, pas nous diviser !**

*Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Plan local de mobilité, la Conseillère du 8e arrondissement déplore l'action manichéenne d'A. HIDALGO et propose trois priorités : liberté des déplacements pour tous, sécurité des piétons, lutte contre les pollutions.*

La mobilité est un droit fondamental, indispensable à la vie urbaine des Parisiens dans leur quotidien. Si diminuer la place de la voiture en ville pour réduire la pollution et améliorer la qualité de l'air est une ambition nécessaire, se déplacer librement pour travailler, emmener ses enfants à l'école, accéder aux soins, ne doit pas être un parcours du combattant.

### **Une mobilité trop exclusive**

Mais la plupart des décisions et des actions d'Anne HIDALGO dans le domaine de la circulation et des transports préfèrent exclure certains Parisiens et poursuivre l'agenda écolo-wokiste dogmatique de son Adjoint David BELLIARD à des fins politiques, plutôt que de répondre de façon équilibrée aux enjeux de la transition écologique. La suppression et le renchérissement des places de stationnement ou encore les "gymkhanas" des nouveaux plans de circulation sont des mesures qui ne prennent pas en compte les besoins des habitants et des professionnels, et qui pénalisent en conséquence ceux qui ne peuvent se passer d'un véhicule faute d'alternatives adaptées. Cette vision manichéenne de l'Hôtel de Ville est réductrice, clivante et va à l'encontre d'une coexistence harmonieuse des différentes mobilités.

Aujourd'hui, la capitale est une ville dystopique où les Parisiens "contraints" physiquement ou logistiquement se retrouvent privés d'une mobilité réservée à ceux qui peuvent se déplacer à pied, à vélo ou en transport en commun. Une ville qui exclut certains de ses habitants en oubliant que nous sommes tous, tour à tour, dans une situation d'automobiliste, de cycliste et de piéton, de validité et d'invalidité.

### **Liberté, sécurité et commodité**

Paris doit rester accessible à tous et la mobilité doit nous unir. Le Plan local de mobilité (PLM) est l'occasion d'améliorer l'existant. La Mairie doit proposer un plan de circulation pragmatique, prenant en compte les besoins des habitants et des professionnels, offrant des alternatives crédibles à la voiture thermique, modernisant les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, et aménageant des espaces pour les personnes à mobilité réduite. La Police municipale doit également renforcer la discipline sur l'espace public.

La priorité doit être donnée aux plus vulnérables, les piétons, avec notamment la sanctuarisation des trottoirs. Le PLM est l'occasion de raffermir le "Code de la rue" adopté par le Conseil de Paris en 2023, aujourd'hui une simple "charte de bonne conduite", qui reste largement au milieu du gué, faute de volonté politique afin de renforcer la Police municipale et de donner la priorité aux sanctions pour faire respecter le Code de la route.

Alors qu'ailleurs l'IA révolutionne déjà la vie urbaine, Paris somnole encore. Il faut réagir afin d'améliorer le quotidien des Parisiens, avec des solutions technologiques pour mesurer les flux, fluidifier le trafic, réduire les embouteillages, aider à trouver des places de stationnement et de livraison, détecter les défauts de la voirie et améliorer son entretien, vidéo-verbaliser les véhicules gênants, identifier l'origine des nuisances sonores, etc.

### **Moins d'idéologie pour plus d'utilité**

La lutte contre la pollution et la transformation des modes de déplacement sont essentielles. Une mobilité durable et intelligente ne consiste pas à interdire mais à offrir des alternatives équilibrées et réalistes. La réduction des pollutions atmosphérique et sonore passe aussi par une accélération de l'électrification des véhicules et des transports publics. Favoriser le vélo et la marche doit se faire sans générer de nouvelles fractures sociales et territoriales. Encourager une mobilité plus propre implique d'accompagner les ménages et les professionnels dans cette transition, sans les pénaliser financièrement ou logistiquement.

Loin des postures idéologiques et des mesures punitives, Paris doit retrouver une vision globale et concertée de la mobilité. Une ville qui fonctionne est une ville qui permet à chacun de se déplacer facilement. Nous avons besoin d'une mobilité ouverte à tous, et non réservée à quelques-uns. Paris peut être une ville durable, moderne et accessible. Mais pour cela, elle doit cesser d'exclure pour s'adapter à nouveau aux besoins de tous. Moins d'idéologie pour plus d'utilité !



## **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES**

# **VILLE DE PARIS - LES TERRASSES IMPLANTEES SUR LE DOMAINE PUBLIC (Paris)**

Exercices 2018 et suivants

**Le présent document a été délibéré par la chambre le 25 juillet 2024**



## TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE .....	3
RECOMMANDATIONS.....	5
INTRODUCTION.....	6
1 MALGRE LES CRISES, LE CONTEXTE COMMERCIAL PARISIEN DEMEURE FAVORABLE AU DEVELOPPEMENT DES TERRASSES.....	7
1.1 Le nombre comme la surface des terrasses commerciales ont progressé entre 2018 et 2023 .....	7
1.2 Les bars et restaurants représentent une part croissante de l’activité commerciale à Paris.....	8
1.3 Deux autres facteurs favorables au développement des terrasses à Paris .....	9
1.4 La crise sanitaire de 2020-2021 a entraîné un regain de l’utilisation des terrasses en soutien à l’activité économique.....	10
2 LE REGLEMENT DES TERRASSES ET ETALAGES (RET) DE 2021, UNE TROP GRANDE COMPLEXITE QUI NUIT À SON EFFICACITE .....	14
2.1 La refonte du règlement des terrasses et étalages du 11 juin 2021 .....	16
2.2 Un règlement qui présente des défauts importants.....	18
3 L’ORGANISATION DES SERVICES ET LA GESTION DES AUTORISATIONS DE TERRASSES.....	21
3.1 Le service du permis de construire et du paysage de la rue .....	21
3.2 La gestion des autorisations de terrasses.....	25
3.3 Des outils de pilotage et de gestion à améliorer.....	27
4 REGULATION ET CONTROLE DES TERRASSES IMPLANTEES SUR LE DOMAINE PUBLIC .....	31
4.1 Les moyens de régulation et de médiation .....	31
4.2 Les plaintes et les verbalisations .....	33
4.3 Un régime de sanction peu dissuasif et compliqué à mettre en œuvre.....	37
5 LES RECETTES TIREES DES AUTORISATIONS DE TERRASSES .....	41
5.1 Une grille tarifaire trop complexe et reflétant mal la valeur commerciale des terrasses.....	41
5.2 Les recettes tirées des terrasses représentent une part importante des droits de voirie et leur recouvrement doit être fiabilisé .....	48
ANNEXES .....	53
Annexe n° 1. Méthode de contrôle.....	54
Annexe n° 2. Terrasses éphémères déclarées durant la crise Covid en 2020- 2021 .....	55
Annexe n° 3. Comparaison des redevances versées pour un mètre-carré de terrasse selon la catégorie de la voie et du loyer versé pour un mètre- carré de local commercial en 2023.....	56
Annexe n° 4. Exemples de principes de gestion mis en œuvre dans d’autres villes françaises et européennes .....	57
Annexe n° 5. Glossaire des sigles .....	58

## SYNTHÈSE

Dans le cadre d'un examen des comptes et de la gestion, la chambre régionale des comptes Île-de-France a contrôlé la gestion par la Ville de Paris des autorisations de terrasses sur son domaine public depuis 2018.

### ***Au sortir de la crise sanitaire, l'élargissement des possibilités d'installation de terrasses sur le domaine public a rencontré un large succès chez les commerçants***

Durant la période de la crise sanitaire, la Ville a mis en place un plan de soutien à l'activité commerciale qui s'est traduit, en matière de gestion des terrasses par plusieurs mesures. Des terrasses dites « éphémères » ont été autorisées sur la base d'un simple régime déclaratif doublé d'une charte d'engagement des commerçants concernés. Ce dispositif a conduit à la création de près de 12 000 terrasses éphémères. Par ailleurs, les 16 000 terrasses existantes alors ont été totalement exemptées du paiement de redevance d'occupation, entre le 1<sup>er</sup> juin 2020 et le 31 octobre 2021, ce qui a représenté une perte de recette d'environ 49,5 M€ en 2020-2021.

À l'issue de cette crise, la maire de Paris a pris, le 11 juin 2021, un nouveau règlement des terrasses et étalages qui a pérennisé plusieurs possibilités nées durant la crise sanitaire : outre l'élargissement des commerces éligibles à une demande de terrasse, des terrasses estivales, autorisées pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre, ont été créées, avec des horaires cependant plus réduits que pour les terrasses pérennes (fermeture à 22 heures au lieu de 2 heures du matin). Les terrasses sur stationnement ont également été autorisées de manière définitive, sur près de 2 000 places de stationnement aujourd'hui. Enfin, des contre-terrasses de l'autre côté de la rue et des terrasses sur places de livraison ont également été autorisées, non sans soulever des difficultés d'application.

Dans un contexte de crise économique, ces mesures ont largement fait droit aux demandes des commerçants, sauf en ce qui concerne les horaires d'ouverture des terrasses estivales. Le nouveau régime a donc rencontré un large succès auprès des commerçants puisque le nombre de terrasses autorisées sur le domaine public a progressé de 26,5 % entre 2018 et 2023. La surface occupée a quant à elle progressé de 60 % entre 2020 et 2023. Ces évolutions ont, en revanche, entraîné de vives protestations de la part de certains riverains quant aux nuisances engendrées, soulevant la question du contrôle et de la régulation des différents usages de la voirie.

### ***Un contrôle croissant par la police municipale mais dont les effets sont structurellement limités par les défauts de conception du règlement des terrasses et étalages et par des sanctions administratives et pénales limitées***

L'activité de contrôle du service chargé des autorisations de terrasses au sein de la direction de l'urbanisme est structurellement entravée par le fait que les autorisations sont reconduites tacitement jusqu'au changement de propriétaire du local commercial titulaire de l'autorisation. Cela a pour effet que certains commerces ne se sont jamais mis en conformité avec les versions successives du règlement des terrasses et étalages (1990, 2011 puis 2021) et que la mairie ne peut sanctionner un exploitant en lui refusant un renouvellement d'autorisation même en cas d'infractions dument constatées. Un renouvellement express des autorisations

pour une période limitée, n'excédant pas cinq ans, semble à cet égard indispensable pour que la Ville soit mieux en mesure de combattre les nuisances causées par les terrasses implantées sur le domaine public.

Au-delà, si l'informatisation des procédures d'instruction a permis des gains de productivité, cette mutation n'est pas encore totalement achevée et les effectifs du service chargé des terrasses devraient être renforcés pour permettre un réexamen périodique des autorisations de terrasses.

Depuis la création de la police municipale à Paris, c'est désormais sur elle que reposent l'essentiel de la régulation des terrasses installées sur le domaine public et la sanction des infractions. Le nombre de verbalisations a ainsi très fortement progressé, étant multiplié par quatre et demi entre 2018 et 2022. Cependant, le montant des amendes n'apparaît guère dissuasif, comme en témoigne l'existence de commerces qui enregistrent plusieurs dizaines de contraventions par an. La procédure de sanction administrative est quant à elle longue et complexe à mettre en œuvre, de sorte qu'elle est utilisée avec beaucoup de parcimonie. Une simplification de ces procédures ou la création par le législateur d'astreintes journalières pour mise en conformité, à l'instar de ce qui est prévu par la réglementation des enseignes, seraient à cet égard utiles.

***Relevant d'une tarification particulièrement complexe, les terrasses sur le domaine public représentent des recettes d'environ 39 M€ par an pour la Ville***

La tarification des terrasses pérennes est fondée sur un tarif plus élevé que dans les autres grandes métropoles françaises, selon toutefois une grille particulièrement complexe, comportant 255 tarifs distincts, fruit de la sédimentation historique de multiples dispositifs. Elle inclut une modulation selon le classement de la commercialité de la rue où est implantée la terrasse, classement qui n'a pas été revu de manière notable depuis 2005 et qui ne permet plus aujourd'hui de rendre compte fidèlement du bénéfice économique tiré des terrasses par les exploitants. La grille tarifaire des terrasses estivales, créée récemment, est, elle, plus simple.

En l'absence d'actualisation récente, l'actuelle grille tarifaire tient peu fidèlement compte des bénéfices économiques réels tirés par les commerçants de l'exploitation de leur terrasse. Ainsi, les redevances exigées des terrasses ouvertes estivales de certaines voies toujours peu cotées dans la grille tarifaire semblent sous-évaluées depuis qu'elles sont devenues très favorables au développement de l'activité de restauration.

Les droits d'occupation du domaine public perçus au titre des terrasses ont représenté 38,85 M€ en 2022. Ce montant est à mettre en regard avec le coût de la masse salariale des agents chargés de l'instruction des demandes (2 M€) et de la perte de recettes de stationnement liée aux terrasses installées sur stationnement (au minimum 3,65 M€ par an sur la base des tarifs de stationnement de 2020). Le coût du contrôle des terrasses par les agents de la police municipale n'est pas connu.

Les taux de recouvrement des droits de voirie et des amendes dressées par la police municipale ne sont pas, ou mal, connus de la Ville. Un travail en commun avec la direction régionale des finances publiques (DRFiP), d'une part, et l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), d'autre part, apparaît à cet égard souhaitable, à la fois pour affiner le pilotage budgétaire de la Ville et pour disposer de ces données lors de l'instruction des demandes d'autorisation de terrasse déposées par les commerçants.

À l'issue de son contrôle des comptes et de la gestion, la chambre formule cinq recommandations dont une de régularité et quatre visant à améliorer la performance de la gestion.

## RECOMMANDATIONS

*La chambre adresse les recommandations reprises dans la présente section.*

### **La recommandation de régularité :**

-----  
**Recommandation régularité n°1:** En application de l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques, procéder à une mise en concurrence pour l'attribution d'autorisations de terrasses pérennes situées de l'autre côté de la rue par rapport au commerce qui l'exploite ou sur un terre-plein, dès lors que plusieurs commerces riverains y sont éligibles..... 18  
-----

### **Les recommandations de performance :**

-----  
**Recommandation performance n°1 :** Procéder au réexamen périodique des autorisations de terrasses (cinq ans), conformément au principe de précarité des autorisations d'occupation temporaire du domaine public aménagé par les articles R. 2122-4 et R. 2122-7 du code général de la propriété des personnes publiques..... 20

**Recommandation performance n°2 :** Apporter les correctifs nécessaires à l'application Eudonet afin de disposer d'une information exhaustive favorisant le contrôle, pour chaque commerce disposant d'une terrasse (état du recouvrement des droits de voirie et des amendes, nombre de contrôles et de verbalisations)..... 30

**Recommandation performance n°3 :** Associer les riverains aux réunions des commissions de régulation des débits de boissons, hors examen des situations individuelles ou, lorsqu'ils existent, aux comités locaux bruit d'arrondissement. .... 32

**Recommandation performance n°4 :** Actualiser la classification de la commercialité des voies et la grille tarifaire des redevances d'occupation du domaine public afin que les revenus procurés à la collectivité par la tarification des terrasses reflètent mieux les bénéfices privés tirés de leur exploitation, en application de l'article L. 2513-3 du code général de la propriété des personnes publiques. .... 48  
-----

## INTRODUCTION

L'ouverture du contrôle des comptes et de la gestion des terrasses implantées sur le domaine public a été notifiée à la maire de Paris, Madame Anne Hidalgo, par un courrier en date du 21 juillet 2023.

Conformément aux normes professionnelles, l'entretien de début de contrôle a eu lieu le 22 août 2023 avec M. Olivier Fraisseix, secrétaire général adjoint de la Ville de Paris chargé de l'espace public, M. Stephan Lecler, directeur de l'urbanisme, son adjointe Mme Caroline Haas, M. Michel Felkay, directeur de la police municipale et de la prévention ainsi que quatre autres collaborateurs

En accord avec les services de la Ville, la question des étalages, régis par une réglementation différente et soulevant peu de contentieux et de plaintes des riverains, a été exclue du rapport qui ne traite donc que de la gestion des autorisations de terrasses.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin d'instruction s'est tenu le 6 décembre 2023 avec M. Bonnet-Oulaldj, adjoint au commerce, à l'artisanat, aux professions libérales et aux métiers d'art et de la mode, mandaté à cette fin par Mme Anne Hidalgo, maire de Paris.

Le rapport d'observations provisoires a été adressé à la maire de Paris le 26 mars 2024 qui en a accusé réception le même jour.

Sa réponse, accompagnée d'une annexe, a été enregistrée par le greffe de la chambre le 7 juin 2024, soit un délai de réponse de deux mois et demi qui excède le délai d'un mois fixé en application de l'article R. 243-5 du code des juridictions financières.

Le présent rapport d'observations définitives a été délibéré le 25 juillet 2024.

Les terrasses sont emblématiques d'un certain mode de vie qui s'est développé avec la crise sanitaire et le réchauffement climatique. Elles permettent également de soutenir un secteur économique (restauration, commerce), au risque de favoriser la mono-activité de restauration, et contribuent à l'attractivité touristique de la Ville de Paris.

Le développement des terrasses emporte également un certain nombre de nuisances, -bruit, déchets, accessibilité des trottoirs-, dénoncés par certains riverains. La chambre a d'ailleurs été saisie par une association des nuisances sonores qu'elles engendrent.

Surtout, les terrasses empiètent sur le domaine public (voirie, trottoir) qui appartient à la collectivité, ce qui pose la question du partage de cet espace entre des usages multiples, voire conflictuels (circulation, stationnement, espaces verts, accessibilité piétons et handicapés), de sa régulation (règles imposées par le règlement des étalages et des terrasses) et de la sanction de son non-respect (empiètement non autorisé sur le domaine public, bruit).

Se pose enfin la question de la valorisation pour la collectivité de cette activité, dans une ville aussi dense que Paris, face à la rareté de l'espace, quelle rémunération la collectivité doit-elle attendre de l'occupation privative du domaine public à des fins commerciales ?

La chambre a donc examiné le fonctionnement des terrasses parisiennes, tel qu'il résulte de la réglementation mise en œuvre par la Ville de Paris depuis 2021 et du contrôle de son application, au regard de ces différentes questions.

## **1 MALGRE LES CRISES, LE CONTEXTE COMMERCIAL PARISIEN DEMEURE FAVORABLE AU DEVELOPPEMENT DES TERRASSES**

### **1.1 Le nombre comme la surface des terrasses commerciales ont progressé entre 2018 et 2023**

La surface couverte par les 22 800 terrasses parisiennes s'élevait, en décembre 2023, à 244 328 m<sup>2</sup>, soit 2,44 % de la surface des trottoirs parisiens. En octobre 2020, selon une étude de la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, les terrasses occupaient 1,52 % des 10 km<sup>2</sup> de trottoirs. Leur emprise sur le domaine public a donc progressé de 60 % en 3 ans. Rien qu'en 2022, la surface des nouvelles terrasses estivales autorisées atteignait près de 45 000 m<sup>2</sup>.

De son côté, le nombre de terrasses taxées s'accroît de près de 30 % entre 2018 et octobre 2023, porté par l'apparition des terrasses estivales nées de la crise sanitaire de 2020, qui représentaient 18,9 % des terrasses taxées fin 2023.

Les outils de pilotage de la Ville ne permettent pas d'identifier le nombre d'établissements titulaires d'une autorisation de terrasse. Ils permettent simplement de dénombrer le nombre de terrasses autorisées et taxées, sachant qu'un même établissement peut disposer de plusieurs terrasses. Ce biais est notable mais il demeure constant sur toute la période, de sorte que la forte augmentation du nombre de terrasses taxées entre 2018 et octobre 2023 peut être considérée comme significative.

**Tableau n° 1 : Nombre de terrasses taxées à Paris – 2018- octobre 2023**

<i>Année</i>	Terrasses ouvertes	Terrasses Fermées	Contre- terrasses	Terrasses estivales	Total des terrasses taxées
2018	14 490	3 063	410	0	17 963
2019	15 497	3 443	470	0	19 410
2020	12 942	2 754	362	0	16 058
2021	14 311	2 925	372	Exonérées à 100 %	17 608
2022	14 761	2 977	664	3 507	21 909
2023	14 931	2 902	649	4 321	22 803
<b>Évolution 2018/2023 (en %)</b>	<b>+ 3,0</b>	<b>- 5,3</b>	<b>+ 58,3</b>	<b>N.S</b>	<b>+ 26,9</b>

Source : Mairie de Paris

## 1.2 Les bars et restaurants représentent une part croissante de l'activité commerciale à Paris

Selon l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur)<sup>1</sup>, l'une des caractéristiques de la capitale française est sa densité de commerces très élevée. Non seulement ses commerces s'adressent à sa population résidente (2,1 millions d'habitants) mais aussi à celle qui y travaille sans y résider (1,1 million/jour<sup>2</sup>), y étudie et ou la visite.

En 2021<sup>3</sup>, l'Apur dénombrait 24,8 commerces pour 1 000 habitants. Ce taux, et plus encore, celui enregistré dans le centre de Paris, est sensiblement supérieur à celui d'autres grandes villes françaises. À titre d'exemple, Paris Centre et ses 100 000 habitants comptaient 90,7 commerces pour 1 000 habitants contre 17,1 commerces pour 1 000 habitants à Lyon, 15,9 à Marseille, 19,3 à Bordeaux et 11,3 à Nantes.

En 2021 toujours, Paris comptait plus de bars, cafés et restaurants que les autres métropoles. Dans le secteur de la restauration on y dénombrait 9,1 restaurants pour 1 000 habitants, contre 7,2 à Bordeaux, 6,8 à Lille. Ce taux est même 2 fois plus important qu'à Nantes, où l'on compte 4,1 cafés-restaurants pour 1 000 habitants.

En avril 2023, le taux de commerces a progressé par rapport à 2021, année de crise sanitaire et atteignait 28,9 commerces pour 1 000 habitants<sup>4</sup>. Au nombre de 15 436, les cafés et restaurants 436 (comprenant la restauration traditionnelle, la restauration rapide et continue, les brasseries, les bars, les cafés et les débits de boissons) représentent 25,4 % des commerces en activité à Paris. Ce chiffre est supérieur de 4,5 % à celui de 2017 (+ 660 établissements) et de 21,7 % à celui de 2003.

<sup>1</sup> L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, association à but non lucratif créée en 1967 documente, analyse et imagine les évolutions urbaines et sociétales concernant Paris, les territoires et la Métropole du Grand Paris.

<sup>2</sup> Chiffres issus du Flash Insee Île-de-France de février 2021, à partir des statistiques collectés en 2017. Voir <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5057486>.

<sup>3</sup> Les commerces à Paris en 2023, janvier 2024, p. 31 et suivantes.

<sup>4</sup> Apur, Premiers résultats sur les commerces 2023, septembre 2023, p. 1, <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/premiers-resultats-2023-enquete-commerces-parisiens>.

Les bars et restaurants représentent donc un commerce sur quatre à Paris, leur part croissant d'autant plus rapidement que le nombre de commerces en activité tend à diminuer légèrement (- 3 %) entre 2017 et 2023.

**Tableau n° 2 : Évolution du nombre de cafés-restaurants à Paris – 2017 à 2023**

	2017	2020	Premières données 2023 <sup>5</sup>	Évolution 2023/2017
Nombre de cafés et restaurants	14 587	15 247	15 436	+ 849
Évolution par rapport à la précédente enquête triennale (en %)	+ 4,9	+ 4,5	+ 1,2	
Part des cafés-restaurants dans le total des commerces parisiens (en %)	23,3	24,8	25,4	+ 2,1 points

Source : Apur – étude sur l'évolution des commerces à Paris 2017-2020 et premiers résultats sur les commerces 2023, septembre 2023

Dans son étude de 2023, l'Apur constate une décélération de la croissance du nombre de bars et restaurants à 1,2 % entre 2020 et 2023, contre 4,5 % entre 2017 et 2020. Ceci s'explique par l'impact de la crise de la Covid-19, qui a fortement entravé le fonctionnement de ce secteur d'activité en 2020-2021. La croissance enregistrée entre 2020 et 2023 est au demeurant uniquement due à la progression de la restauration rapide.

L'Apur conclut que le tissu commercial parisien fait preuve de robustesse après les trois années marquées par la crise sanitaire puis par celle du pouvoir d'achat. Selon l'institut national de la statistique et des études économique (Insee)<sup>6</sup>, Paris a fait partie des collectivités les plus touchées par les conséquences économiques de la crise sanitaire. La ville figure parmi les zones d'emploi dont la structure économique est surtout axée sur les secteurs d'activité dits « non essentiels » qui ont davantage subi les effets de la crise (au premier rang desquels bars et restaurants). À titre d'exemple, toujours selon l'Insee, entre novembre 2020 et février 2021, Paris a enregistré une perte d'activité de 15 %, contre 10,5 % pour l'ensemble de l'Île-de-France.

## 1.3 Deux autres facteurs favorables au développement des terrasses à Paris

### 1.3.1 L'exiguïté des logements favorise les sorties à l'extérieur

Selon l'Insee, la surface moyenne de logement par personne s'établit à 31 m<sup>2</sup> par habitant à Paris en 2017, contre 47 m<sup>2</sup> par personne en zone rurale<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Apur, Premiers résultats 2023 de l'enquête sur les commerces parisiens, septembre 2023.

<sup>6</sup> Insee Île-de-France, Paris et la Seine-et-Marne : les départements les plus touchés par les conséquences économiques de la crise sanitaire, mars 2022.

<sup>7</sup> Insee, Les conditions de logement en France, édition 2017, p. 142.

### 1.3.2 Le réchauffement climatique rend les terrasses utilisables sur une période de plus en plus longue dans l'année

En moyenne, au cours de la période sous revue, entre 2017 et 2023, le nombre cumulé d'heures d'ensoleillement à Paris entre avril et octobre, période de fonctionnement des terrasses estivales, a été supérieur de 254,3 heures par an à la moyenne de longue durée sur les mêmes mois, entre 1991 et 2021 (1 525,3 heures d'ensoleillement contre une moyenne de longue période de 1 271 heures).

Les températures entre avril et octobre ont excédé en moyenne de 2,5° la moyenne de longue période 1991-2021 sur les mêmes mois (18,3° contre 15,8°). Enfin, les précipitations ont été légèrement inférieures entre avril et octobre, avec 379,6 millimètres (mms) cumulés de pluie, contre une moyenne de longue période de 424 mms pour les mêmes mois.

**Tableau n° 3 : Écarts des principales données météorologiques à Paris-Montsouris pour la période des terrasses estivales (1<sup>er</sup> avril-31 octobre) de 2018 à 2023 par rapport à la moyenne 1991-2021**

<i>Année</i>	Écart d'ensoleillement cumulé d'avril à octobre par rapport à la moyenne 1991-2021 (en heures)	Écart des précipitations cumulées d'avril à octobre par rapport à la moyenne 1991-2021, en millimètres	Écart de la température moyenne d'avril à octobre par rapport à la moyenne 1991-2021, en degrés Celsius
2018	+ 369,5	- 93,1	+ 3,0°
2019	+ 275,1	- 58,8	+ 1,9
2020	+ 188,2	- 91,4	+ 2,2
2021	+ 31,3	+ 20,5	+ 0,5
2022	+ 434,2	- 96,9	+ 2,9
2023	+ 227,8	+ 53,4	+ 2,6
<i>Moyenne 2017-2023</i>	+ 254,3 heures	- 44,4 mms	+ 2,5°

Sources : <https://www.infoclimat.fr/climatologie/annee/2023/paris-montsouris/valeurs/07156.html>, pour les valeurs annuelles 2017 à 2023, et <https://fr.climate-data.org/europe/france/ile-de-france/paris-44/>, pour la moyenne 1991-2021

Ces évolutions climatiques sensibles confèrent une attractivité, donc une valeur commerciale, croissante aux terrasses extérieures implantées sur le domaine public durant la période estivale.

### 1.4 La crise sanitaire de 2020-2021 a entraîné un regain de l'utilisation des terrasses en soutien à l'activité économique

Pendant la crise sanitaire de 2020-2021, la Ville a créé des terrasses éphémères dérogoires du droit commun et a exonéré l'ensemble des terrasses existantes de droit de voirie pour soutenir l'activité économique.

Le 18 mai 2020, le Conseil de Paris a adopté un plan global de soutien en direction des acteurs économiques, associatifs et culturels face à la crise sanitaire<sup>8</sup> doté d'un engagement financier de 200 M€. L'axe 2 de ce plan visait à « *adapter l'espace public aux nouvelles exigences sanitaires pour créer un environnement propice à la reprise d'activité* » et autorisait les restaurateurs et cafetiers à étendre la surface de leurs terrasses gratuitement jusqu'en septembre 2020, y compris sur des places de stationnement. Le dispositif de « terrasses éphémères » a été prolongé jusqu'au 30 juin 2021, suite à l'entrée en vigueur du nouveau règlement des terrasses et étalages du 18 juin 2021

En outre, l'axe 3 du plan « *soutenait financièrement les acteurs économiques pour sortir de la crise* » et exonérait les terrasses et étalages de redevances pendant six mois, sur l'année 2020. Cette mesure a, elle-aussi, été prolongée jusqu'au 31 octobre 2021.

#### **1.4.1 Les terrasses éphémères, un régime dérogatoire visant à soutenir l'activité économique locale durant la crise sanitaire**

Victimes directes des mesures de confinement décidées dans le cadre de la crise sanitaire, les cafés, bars et restaurants considérés comme des lieux non-indispensables à la vie du pays<sup>9</sup> ont été privés d'activité et de clientèle dès le 16 mars 2020, jour du début du premier confinement.

À la sortie de ce premier confinement, alors que le pays demeurait en situation d'urgence sanitaire, le décret n° 2020-663 du 31 mai 2020<sup>10</sup> disposait en son article 40 que les restaurants et débits de boissons situés dans les départements placés en zone orange (dont Paris), pouvaient accueillir uniquement la clientèle en extérieur (terrasses et espaces de plein air), en respectant des règles de distanciation strictes<sup>11</sup>. Cela entrait en contradiction avec le règlement des terrasses et étalages qui disposait, tant sa version en vigueur à l'époque, comme dans celle de 2021, dans son article DG5, que les autorisations de terrasses ne sont possibles que pour des établissements possédant une autonomie de fonctionnement, c'est-à-dire pouvant fonctionner avec leurs installations intérieures, sans terrasse, de manière à garantir le caractère précaire et révoquant de l'autorisation de terrasse.

Afin de soutenir le tissu économique local et de limiter les impacts de la crise pour les professionnels du secteur, la Ville a autorisé les commerçants ne disposant pas habituellement de terrasse ou ne pouvant respecter les prescriptions réglementaires, à disposer d'un espace extérieur, y compris sur les places de stationnement au droit de leur établissement.

Annoncé le 30 mai 2020 pour la période allant du 1<sup>er</sup> juin 2020 au 30 septembre 2020, le processus était simplifié et uniquement déclaratif : le commerçant devait effectuer une déclaration auprès de la collectivité parisienne et signer une charte d'engagement tenant en 10 points, notamment l'obligation de cesser son activité à 22 heures, de laisser libre le cheminement des piétons et de ne pas utiliser de système de chauffage ou de climatisation.

---

<sup>8</sup> Exposé des motifs délibération n° 2020 SG 17 du 18 mai 2020.

<sup>9</sup> Arrêté du 14 mars 2020.

<sup>10</sup> Décret n° 2020-663 du 31 mai 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de Covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire

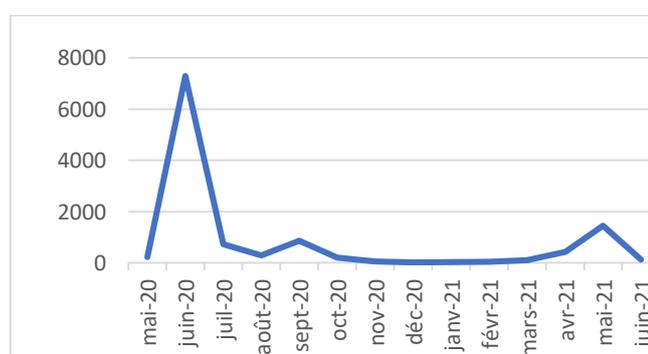
<sup>11</sup> Place assise, groupe de personnes venues ensemble dans la limite de 10, distance minimale d'un mètre entre les tables.

Un téléservice spécifique à l’usage des professionnels a été créé en juin 2020 pour leur permettre de déposer leur demande de manière dématérialisée. La légalité de ce dispositif a été validé en référé par une ordonnance du 8 juin 2020 du juge des référés du tribunal administratif de Paris, suite à un recours du Collectif Riverains de la rue Jean-Pierre Timbaud.

Ce dispositif de terrasses « éphémères » a été prolongé pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2020 jusqu’au 30 juin 2021, moyennant la signature d’une charte plus précise et contraignante.

Dans ce cadre, 11 876 terrasses éphémères ont été déclarées par les commerçants entre mai 2020 et juin 2021. L’afflux a été spectaculaire lors du lancement de ce dispositif puisque plus de 7 300 nouvelles installations ont été déclarées lors du mois de juin 2020 (cf. annexe n° 2).

**Graphique n° 1 : Nombre de terrasses nouvelles éphémères déclarées par an**



Source : Ville de Paris

Pour faire face à la vague de demandes de terrasses estivales à partir de juin 2021 (près de 18 000 demandes à instruire depuis l’ouverture du dispositif), la direction de l’urbanisme a été autorisée à recruter jusqu’à 20 vacataires simultanément, pour appuyer les inspecteurs du paysage de la rue, sur la période 2021-2022. En 2023, confrontée à des demandes restant massives malgré leur reflux (- 50 % environ), la direction de l’urbanisme a conservé les renforts de 3 adjoints administratifs municipaux et de 1 vacataire du mois de mars à août 2023.

#### **1.4.2 L’ensemble des terrasses ont été exonérées de droit de voirie du 1<sup>er</sup> juin 2020 au 31 octobre 2021 dans le respect des règles en vigueur**

L’ensemble des terrasses, qu’elles soient éphémères ou pérennes, ont été exonérées de droit de voirie par délibérations du 30 juin 2020 au 31 octobre 2021.

La première ordonnance du 25 mars 2020<sup>12</sup> « portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis à la commande publique et des contrats qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire de Covid-19 » n'avait pas pris en compte les exploitants du domaine public tels que les cafetiers et restaurateurs. Ses dispositions ne visaient que l'exécution des marchés publics et des concessions.

Le paiement des redevances pour occupation temporaire du domaine public, en l'absence de clauses dans les titres d'occupation ou de texte en vigueur permettant aux occupants du domaine de demander à surseoir au versement, pouvait donc continuer à être réclamé par le gestionnaire.

Le Gouvernement a complété son dispositif par une seconde ordonnance en date du 22 avril 2020<sup>13</sup> dont l'article 20 insère un nouveau paragraphe à l'article 6 de l'ordonnance du 25 mars 2020 : « b) Il est ajouté un 7° ainsi rédigé : *Lorsque le contrat emporte occupation du domaine public et que les conditions d'exploitation de l'activité de l'occupant sont dégradées dans des proportions manifestement excessives au regard de sa situation financière, le paiement des redevances dues pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public est suspendu pour une durée qui ne peut excéder la période mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> ».*

La durée de cette suspension ne pouvait excéder la fin de l'état d'urgence sanitaire augmentée de deux mois, soit jusqu'au 10 janvier 2022 maximum, l'état d'urgence sanitaire ayant pris fin avec la loi du 10 novembre 2021.

### 1.4.3 Les pertes de droits de voirie liées à la crise sanitaire

La Ville estime le manque à gagner financier lié aux exonérations accordées pendant la crise sanitaire entre 5 et 6 M€ pour les terrasses éphémères. Le montant des pertes liées aux exonérations accordées pendant la crise sanitaire pour les terrasses pérennes est, quant à lui, estimé (par rapport à une recette théorique attendue) à 19,8 M€ en 2020<sup>14</sup> et 24,4 M€ en 2021<sup>15</sup>, soit un total de 44,2 M€ pour les deux exercices.

Ainsi, globalement, les pertes de recettes liées à la non perception des redevances d'occupation des terrasses pérennes ou estivales durant la crise sanitaire peuvent être évaluées entre 49,2 M€ et 50,2 M€ pour les exercices 2020 et 2021.

Ces pertes n'ont pas été compensées par le dispositif prévu par la loi de finances rectificatives du 30 juillet 2020<sup>16</sup> qui instituait dans son article 21 « *par prélèvement sur les recettes de l'État, une dotation aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ainsi qu'aux établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris confrontés en 2020 à des pertes de certaines recettes fiscales et de produits d'utilisation du domaine liées aux conséquences économiques de l'épidémie*

---

<sup>12</sup> Ordonnance n° 2020-319 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis à la commande publique et des contrats qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire de Covid-19.

<sup>13</sup> Ordonnance n° 2020-460 du 22 avril 2020 portant diverses mesures prises pour faire face à l'épidémie de Covid-19.

<sup>14</sup> Soit 11,42 M€ pour les droits de terrasses eux-mêmes et 8,38 M€ pour les suppléments.

<sup>15</sup> Soit 15,84 M€ pour les droits de terrasses eux-mêmes et 8,58 M€ pour les suppléments.

<sup>16</sup> Loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 portant loi de finances rectificative pour 2020.

de Covid-19 ». Cette dotation était, selon l'article II.A « égale à la différence, si elle est positive, entre la somme des produits moyens perçus entre 2017 et 2019 et la somme des mêmes produits perçus en 2020 », calculés sur 17 types de recettes et, notamment, au 17° « des redevances et recettes d'utilisation du domaine. Par dérogation, pour chaque commune, le produit des redevances et des recettes d'utilisation du domaine public perçu en 2020 s'entend comme ce même produit perçu en 2019, auquel est appliqué un abattement forfaitaire de 21 % ».

Peut-être du fait du grand nombre de recettes prises en compte pour le calcul de cette dotation, la Ville de Paris a indiqué ne pas avoir bénéficié de cette dotation de compensation des pertes de recettes suite à la crise sanitaire.

### CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

*Par son tissu commercial très dense, dont les cafés et restaurant représentent plus du quart, Paris présente un terrain favorable au développement des terrasses sur le domaine public. En outre, le réchauffement climatique et l'exiguïté des logements parisiens favorisent le développement des terrasses extérieures.*

*La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 a également constitué un facteur accélérateur. En effet, face aux restrictions entourant les activités en intérieur, la mairie de Paris a autorisé la création de terrasses en extérieur, y compris sur stationnement, selon un régime déclaratif qui a conduit à la création de près de 12 000 terrasses éphémères. Ce régime a été pérennisé à partir de 2021 à travers les terrasses estivales autorisées à fonctionner entre le 1<sup>er</sup> avril et le 31 octobre. Pour soutenir économiquement le secteur de la restauration alors en grande difficulté la Ville, a également exonéré de redevance d'occupation du domaines public les terrasses déjà existantes du 1<sup>er</sup> juin 2020 au 31 octobre 2021, pour un coût estimé entre 49,2 M€ et 50,2 M€ sur les deux exercices.*

*Ces différents facteurs ont conduit à ce que le nombre de terrasses autorisées sur le domaine public à Paris augmente de près de 27 % entre 2018 et octobre 2023, tandis que la surface ainsi occupée progressait de 60 % entre 2020 et 2023, passant de 1,5 % à 2,45 % de la superficie des trottoirs de la ville.*

## **2 LE REGLEMENT DES TERRASSES ET ETALAGES (RET) DE 2021, UNE TROP GRANDE COMPLEXITE QUI NUIT À SON EFFICACITE**

### **Les principes généraux régissant les autorisations d'occupation du domaine public**

Les autorisations de terrasses obéissent aux principes généraux régissant l'occupation du domaine public, regroupés dans le code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) :

Le domaine public d'une personne morale de droit public est « constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution de ce service public ». Le domaine public est soumis à trois principes fondamentaux : il est imprescriptible, inaliénable et insaisissable.

### **Une occupation temporaire, à titre exclusivement précaire et révocable**

L'occupation du domaine public par une personne privée ne peut être que temporaire en raison des principes d'imprescriptibilité et d'inaliénabilité. C'est la raison pour laquelle, l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) qui est consentie ne peut l'être qu'à titre précaire et révocable, et que sa durée doit être fixée. S'agissant du domaine public communal, ce pouvoir appartient au maire (article R. 2122-4 du CG3P). Cette décision administrative est nécessairement écrite mais peut, par la suite, être renouvelée tacitement. Il peut être mis fin au titre d'occupation en cas d'inobservation de ses clauses et conditions, en cas de changement du titulaire de l'autorisation ainsi que pour tout motif d'intérêt général (article R. 2122-7 du CG3P). Par conséquent, il n'existe pas de droit acquis à occuper le domaine public, ni de droit au renouvellement. Les autorisations consenties ne sont donc pas créatrices de droits pour leurs bénéficiaires.

### **La non gratuité du domaine public est un principe bien établi**

La possibilité d'utiliser une dépendance du domaine public de manière privative dépassant le droit d'usage consenti à tous constitue une dérogation (article L. 2122-1 du CG3P). Par conséquent, l'article L. 2125-1 du CG3P pose le principe selon lequel toute occupation ou utilisation privative du domaine public donne lieu au paiement d'une redevance. La loi encadre strictement les situations dans lesquelles une exonération peut être accordée, limitées à six cas où un intérêt public justifie la gratuité de l'occupation.

### **Le montant de la redevance doit tenir compte des avantages procurés au bénéficiaire**

Le montant de la redevance due en contrepartie de l'occupation du domaine public est librement fixé par l'autorité délibérante de la collectivité. Elle doit, au terme de l'article L. 2125-3 du CG3P « *tenir compte des avantages de toute natures procurés au titulaire de l'autorisation* ». En l'absence d'une rédaction plus précise, le législateur a certainement entendu accorder au gestionnaire du domaine public une latitude importante en la matière.

Celui-ci doit cependant se montrer vigilant et respecter quelques repères : la fixation d'une redevance trop faible pourrait constituer une aide illégale à l'immobilier d'entreprise ou une subvention déguisée. Inversement, une redevance pour occupation du domaine public devra être plus faible qu'un loyer commercial car le preneur est placé dans une situation précaire et révocable, non constitutive de droits réels.

La collectivité peut utiliser et combiner différents éléments : surface occupée, usage, situation, nature du commerce, rentabilité de l'établissement en indexant la redevance sur le volume du chiffre d'affaires.

Le règlement des terrasses et étalages (RET), adopté le 11 juin 2021, succède au RET du 6 mai 2011, qui remplaçait lui-même le règlement du 27 juin 1990.

Sa refonte, annoncée en septembre 2020, était guidée par deux motivations principales : envisager des évolutions portant sur les terrasses dites « pérennes » et intégrer, encadrer et pérenniser dans son règlement le dispositif des terrasses dites « éphémères » nées pendant la crise sanitaire. Une concertation a été organisée à cette fin entre le 20 avril et le 18 mai 2021.

Au cours de cette concertation, une réunion était dédiée aux professionnels et une autre aux associations et collectifs de riverains, avec la possibilité pour ces participants de transmettre des contributions écrites avant le 3 mai. Au total, 238 associations, collectifs et syndicats y ont participé<sup>17</sup>. 27 contributions écrites ont été adressées.

---

<sup>17</sup> 113 associations et collectifs de riverains et 125 structures représentant les professionnels.

Les associations de riverains ont regretté, à juste titre, la rapidité de cette concertation, limitée à deux semaines en pratique et ont demandé l'organisations de réunions supplémentaires. En outre, elles ont estimé que ses bases étaient biaisées puisque le dossier de présentation posait comme première problématique à traiter la question des modalités de pérennisation des terrasses éphémères, avant même d'évoquer le bilan des terrasses éphémères et les questions liées à leurs nuisances. Enfin, les associations de riverains ont formulé deux demandes relatives à la création d'un comité de suivi du nouveau RET et à la sanctuarisation d'un passage de 1,80 mètres de passage pour les piétons sur les trottoirs, qui n'ont pas été satisfaites<sup>18</sup>, et d'autres qui ne l'ont été que partiellement, comme l'augmentation du nombre de dispositifs de mesure du bruit dans les quartiers festifs (« méduses ») et la mise en place de dispositifs de signalisation des infractions<sup>19</sup> et de sanction plus efficace en cas d'infraction.

De leur côté, les associations et syndicats de commerçants insistaient sur l'urgence de mettre en place un dispositif pour l'été 2021 dans une période de grande difficulté économique pour eux. La concertation menée avec les riverains s'est déroulée sur près d'un mois et a donné lieu à cinq réunions de travail et d'échanges puis à une restitution. Un consensus avec les riverains semblait se dégager sur la nécessité de mettre en place un système de sanctions graduées dissuasif et efficace, organisé sur la base de différents paliers : intervention de référents-terrasses désignés dans les quartiers les plus animés, puis sanction financière, et enfin retrait temporaire du droit de terrasse.

Si sur le plan juridique, le RET assure un équilibre des intérêts des professionnels et des riverains, globalement, dans un contexte de crise économique grave liée au Covid, les demandes des commerçants exprimées lors de cette concertation d'avril-mai 2021 l'ont assez largement emporté sur celles des riverains, sauf en ce qui concerne les horaires des terrasses estivales : celles-ci doivent fermer à 22 heures tous les soir alors que les commerçants demandaient à ce qu'elles puissent fermer 23 heures les soirs de weekend et veilles de jours fériés. En outre, l'arrêté du 4 juillet 2024 portant dérogation temporaire au RET et fixant un régime exceptionnel pour les Jeux Olympiques et Paralympiques permet, au cours la période du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 9 septembre 2024, une dérogation exceptionnelle autorisant les terrasses estivales à fonctionner jusqu'à minuit.

Le RET de 2021 marque dès lors deux grands changements, tout en conservant deux défauts majeurs.

## **2.1 La refonte du règlement des terrasses et étalages du 11 juin 2021**

### **2.1.1 Les terrasses éphémères créées pendant la crise Covid sont pérennisées**

Les terrasses éphémères sont pérennisées et devenues des terrasses estivales à l'occasion de la refonte du RET. Elles sont saisonnières, du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre, soit une durée de sept mois. Elles sont plus limitées dans leurs horaires d'ouverture que les dispositifs pérennes (fermeture à 22 heures au lieu de 2 heures du matin). Elles font l'objet d'une tarification particulière, plus simple que celle des dispositifs pérennes.

---

<sup>18</sup> La largeur minimale de passage pour les piétons est restée fixée à 1,60 mètre dans le RET de juin 2021.

<sup>19</sup> Dispositif de signalement « Dans ma rue », mis en place par la Ville.

Les types de commerces susceptibles de bénéficier d'une terrasse ont été élargis aux fleuristes, libraires, disquaires et établissements culturels qui disposent d'un café.

### **2.1.2 Les terrasses sur stationnement sont généralisées**

L'installation de terrasses sur des places de stationnement, dans le cadre de la politique de piétonnisation de l'espace parisien, a été pérennisée. La généralisation du dispositif a conduit à consentir 2 000 occupations à titre permanents, après que le nombre de place de stationnement occupées par des terrasses a dépassé 9 050 durant la crise sanitaire, en 2020<sup>20</sup>.

### **2.1.3 L'installation de terrasses sur des places qui ne sont pas situées au droit du commerce, un dispositif contestable en l'état**

Le nouveau RET autorise l'installation de terrasses sur stationnement de l'autre côté du trottoir.

Ce dernier dispositif soulève une question quant à l'absence de concurrence puisque l'emplacement de la terrasse n'étant plus situé au droit du commerce, il n'en constitue pas un accessoire obligé.

La Ville de Paris estime que l'absence de mise en concurrence pour l'occupation du domaine public est autorisée par le 4<sup>o</sup> de l'article L. 2122-1-3 du CG3P qui prévoit une dérogation à ce principe lorsque l'organisation de la procédure s'avère non justifiée<sup>21</sup>. Les impératifs de proximité géographique entre le restaurateur et sa terrasse estivale supposent effectivement, dans la plupart des cas, de s'adresser à un opérateur déterminé.

La chambre ne partage pas cette analyse. Par exemple, lorsque plusieurs cafés-restaurants sont susceptibles d'être intéressés par l'exploitation d'une terrasse pérenne sur le domaine public, cette configuration n'entre pas dans les exceptions permises par le CG3P, et une mise en concurrence devrait être organisée pour l'attribution de la terrasse, conformément aux termes de l'article L. 2122-1-1 du CG3P<sup>22</sup>. Tel peut être le cas, par exemple, pour des terrasses situées de l'autre côté de la rue ou sur un terre-plein (à l'instar de la terrasse située sur le terre-plein situé à l'entrée de la station de métro Quatre-septembre, entre les rues de Monsigny et Choiseul, dans le deuxième arrondissement de Paris, pour laquelle au moins trois cafés-restaurants peuvent être considérés comme riverains).

---

<sup>20</sup> Chiffre indiqué dans le dossier d'ouverture de la concertation pour la refonte du RET, avril 2021.

<sup>21</sup> « L'article L. 2122-1-1 [qui prévoit la mise en concurrence avant l'attribution d'une autorisation d'occupation du domaine public] n'est pas non plus applicable lorsque l'organisation de la procédure qu'il prévoit s'avère impossible ou non justifiée. L'autorité compétente peut ainsi délivrer le titre à l'amiable, notamment dans les cas suivants : « Lorsque certains impératifs supposent de s'adresser à un opérateur déterminé du fait des caractéristiques géographiques, physiques ou fonctionnelles au regard de l'exercice de l'activité économique projetée » (article L. 2122-1-3 4<sup>o</sup> du CG3P). L'ensemble des terrasses implantées sur le domaine public directement au droit des commerces entrent dans ce cas de figure.

<sup>22</sup> L'article L. 2122-1-1 du CG3P dispose que « sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester ».

En outre, le fait de traverser des voies où circulent des véhicules, même à moins de 30 km/heure, pour servir les places en terrasses concernées, fait courir des risques au personnel des cafés-restaurants concernés.

**Recommandation régularité n°1** : En application de l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques, procéder à une mise en concurrence pour l'attribution d'autorisations de terrasses pérennes situées de l'autre côté de la rue par rapport au commerce qui l'exploite ou sur un terre-plein, dès lors que plusieurs commerces riverains y sont éligibles.

## 2.2 Un règlement qui présente des défauts importants

### 2.2.1 Sédimentées au fil du temps, les règles d'autorisation sont toujours plus complexes

Le règlement des terrasses et étalages de 2021 se présente en 4 parties. Avec 108 articles et 67 pages, il est encore plus étoffé que celui de 2011. Un rapport de l'inspection générale de la Ville de Paris (IGVP) de 2016<sup>23</sup> avait pourtant déjà pointé « *l'inflation normative* » de ce dernier par rapport au règlement de 1990. À titre de comparaison, le règlement des terrasses et étalages d'août 2021 de la ville de Lyon comprend 27 pages et compte près de 2 fois moins d'articles.

Malgré les efforts faits en termes de communication<sup>24</sup>, cette complexification croissante n'est pas de nature à en faciliter la compréhension, l'acceptation et l'appropriation tant par les professionnels du commerce, les agents en charge de l'attribution de la gestion et du contrôle des dispositifs que par des parisiens désireux de s'informer sur les modalités d'occupation temporaire du domaine public.

Par ailleurs, la création des terrasses estivales rend parfois difficile l'articulation des dispositifs lorsqu'un commerçant dispose d'une terrasse pérenne à côté d'une terrasse estivale : il lui est difficile de fermer une partie de sa terrasse à 22 heures (terrasses estivale) quand les clients de la partie pérenne peuvent continuer à consommer jusqu'à deux heures du matin.

Enfin, le RET prévoit des exceptions puisqu'il comprend huit secteurs à dispositions particulières listés à l'article DG 11.2 du RET, notamment pour aménager la possibilité d'implanter des terrasses afin de s'adapter à des emplacements remarquables par leur architecture<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Source : *Audit des modalités d'attribution et de vérification des autorisations de terrasses, Inspection générale de la Ville de Paris, avril 2016, 153 pages.*

<sup>24</sup> Cahiers de prescriptions décrivant les règles à respecter sous forme de schémas et mise en place d'une offre de service « rendez-vous de faisabilité » depuis avril 2024 sur les arrondissements Centre et 20<sup>ème</sup>, avant déploiement sur l'ensemble des arrondissements, rendez-vous au cours desquels les commerçants peuvent examiner la faisabilité de leur projet avec des inspecteurs du paysage de la rue.

<sup>25</sup> Avenue des Champs-Élysées ; Place de la République ; Place du Tertre ; Avenue de l'Opéra ; Boulevard de la Madeleine et des Capucines ; Rue de la Paix et place Vendôme ; Place de la Madeleine. Quais de la Mégisserie, du Louvre et avenue de Saint-Ouen.

En outre, à l'initiative des mairies d'arrondissement, 13 chartes portant règlement particulier propre à certains secteurs dérogeant au RET sont en vigueur en 2023, généralement pour limiter les possibilités d'implantation de terrasses offertes par le règlement d'ensemble. Elles sont listées au titre III « dispositions particulières » du RET. De surfaces très variables, elles concernent la rue de Rennes ; le quartier Montorgueil/Saint-Denis ; la place du marché Sainte-Catherine ; l'avenue d'Ivry ; le quartier d'Aligre et ses abords ; l'avenue Trudaine ; le canal Saint-Martin ; les quartiers festifs du 11ème arrondissement et la rue de Buci.

Pour ces dispositions particulières, la concertation est menée en mairie d'arrondissement, avec l'appui du service du permis de construire et du paysage de la rue (SPCPR). L'arrêté, rédigé de concert, est soumis au service juridique de la Ville afin de garantir la conformité au droit et la sécurité juridique de l'acte.

Au total, la question se pose de la multiplication de ces exceptions à la règle, même si elles sont prévues à l'article A6 du règlement. Bien qu'elles instaurent des régimes locaux la plupart du temps plus sévères que ce que prévoit le RET, il arrive néanmoins qu'elles en permettent un assouplissement, comme par exemple, le règlement particulier applicable aux Champs Élysées.

Ainsi, dans le cas de cette avenue dont les trottoirs font 20 mètres de chaque côté, l'article DG 11.2 du RET, modifié pour la dernière fois le 15 décembre 2023, autorise des terrasses fermées ou ouvertes de 5 mètres de large et des contre-terrasses de 4,20 mètres de large situées entre les deux rangées d'arbres, qui peuvent dépasser vis-à-vis des immeubles contigus si ceux-ci ne sont pas éligibles à une contre-terrasse. Or, dans le cadre commun, terrasses et contre-terrasses ne doivent pas dépasser un tiers ou la moitié, selon la configuration des lieux, de la largeur du trottoir utile, défini comme la portion entre la façade de l'immeuble et le premier obstacle au droit de cet immeuble, c'est-à-dire la première rangée d'arbres pour les Champs-Élysées. De même, dans le droit commun, il est interdit d'installer une contre-terrasse au droit d'un immeuble d'habitation ou de bureaux. Le règlement s'avère donc plus souple que le droit commun sur ces points. En revanche, le mobilier est totalement uniforme pour l'ensemble des contre-terrasses et défini par la Ville en accord avec le comité des Champs-Élysées dans une annexe à l'arrêté modificatif du 15 décembre 2023, ce qui est plus restrictif que le droit commun parisien.

## **2.2.2 Les autorisations d'occupation temporaire (AOT) sont reconduites de manière automatique sauf en cas de changement de propriétaire**

Si la prorogation automatique des AOT consenties à la suite d'une procédure de sélection est proscrite depuis l'arrêt *Promoimpresa*<sup>26</sup> de la Cour de justice de l'Union européenne, il n'en est pas de même dans le cas présent, dans la très grande majorité des cas. En effet, « lorsqu'une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause »<sup>27</sup> (et tel est le cas du trottoir au droit d'un bar ou restaurant), l'autorité compétente peut délivrer le titre de gré à gré, sans publicité et mise en concurrence préalable.

---

<sup>26</sup> Dans cet arrêt du 14 juillet 2016 (n° C-458/14 et C-67/15), la Cour de justice de l'Union Européenne affirme que l'exercice de toute activité économique sur un immeuble propriété d'une personne publique – notamment sur le domaine maritime et lacustre, telle que les activités touristique-récréatives – suppose une procédure de sélection entre les candidats potentiels, interdisant la prorogation automatique des autorisations en cours.

<sup>27</sup> Articles L. 2122-1-2 et L. 2122-1-3 du CG3P.

Autrement dit, le régime de reconduction tacite, c'est-à-dire la poursuite du contrat initial dans les clauses et conditions d'origine, reste en vigueur pour les AOT non soumises à appel à la concurrence.

Si la Ville ne commet pas d'erreur au plan du droit, il n'en reste pas moins que ce mode de délivrance des autorisations soulève plusieurs remarques :

Il fait échec à la mise en œuvre de l'article DG.8 du RET qui dispose que *« les autorisations non conformes au présent règlement mais préalablement autorisées, pourront être reconduites à la condition d'être mises en conformité. »* La Ville ne respecte pas les règles qu'elle a elle-même édictées, ce que relevait déjà le rapport d'audit de l'IGVP sur l'instruction des demandes de terrasses de 2016. Le SPCPR interprète mal cet article, considérant qu'il ne s'applique qu'à l'occasion d'un changement d'exploitant.

L'ordonnateur justifie cette non-application de l'article DG.8 du RET par le souci de ne pas bouleverser les équilibres économiques des commerçants et d'assurer une gestion équilibrée du domaine public municipal.

Par ailleurs, si renouveler expressément chaque année les titres générerait une charge de travail considérable incompatible avec les moyens humains dédiés, la reconduction automatique des titres incite les professionnels à croire qu'ils détiennent un droit acquis sur le domaine public, ce qui est contraire au principe de précarité des AOT.

Cette absence de renouvellement exprime assorti d'une obligation de mise en conformité est susceptible de conduire à des situations de dérive persistantes : débordement, emprise illégale, inégalité de traitement entre commerçants selon la date, voire la vente, *de facto*, du droit de terrasse, puisque les baux commerciaux sont généralement vendus sur la base de leur chiffre d'affaires qui comprend les recettes issues des terrasses, etc. La Ville se prive ainsi d'un moyen d'action effectif que constitue le non-renouvellement de l'autorisation accordée.

C'est pourquoi la chambre recommande à la Ville de Paris de renouveler de manière expresse les autorisations de terrasses au bout d'une période déterminée, ne dépassant pas cinq ans, afin de se donner les moyens de s'assurer que leur usage est conforme à la réglementation en vigueur et de préserver ainsi l'égalité de traitement entre tous les commerçants. En réponse au rapport d'observations provisoires de la chambre, la Ville de Paris s'est engagée à expertiser dans les prochains mois les modalités d'un réexamen périodique des autorisations de terrasses les plus adaptées à une gestion équilibrée de son domaine public

<p><b>Recommandation performance n°1</b> : Procéder au réexamen périodique des autorisations de terrasses (cinq ans), conformément au principe de précarité des autorisations d'occupation temporaire du domaine public aménagé par les articles R. 2122-4 et R. 2122-7 du code général de la propriété des personnes publiques.</p>
--

---

## **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*En 2021, à la fin de la crise sanitaire, la Ville a souhaité refondre le règlement des terrasses et étalages (RET) de 2011 afin de pérenniser les terrasses éphémères nées durant les confinements. Une brève concertation a été organisée à cette fin avec les représentants des riverains et des commerçants, qui, sauf en ce qui concerne les horaires d'ouverture, s'est avérée très favorable aux demandes des commerçants dans un contexte de grave crise économique dans le secteur de la restauration.*

*Le nouveau RET du 11 juin 2021 pérennise ainsi les terrasses estivales, autorisées du 1er avril au 31 octobre, avec une heure de fermeture fixée à 22 heures. Le règlement autorise également les terrasses sur stationnement, y compris  $\neq$  de l'autre côté de rue, ce qui devrait conduire à mettre en place un dispositif de mise en concurrence lorsque plusieurs commerçants sont susceptibles d'être intéressés par un emplacement qui ne constitue pas l'accessoire obligé d'un commerce précis du fait de la configuration des lieux.*

*Le RET de 2021, fort de 108 articles et 67 pages auxquels s'ajoute un cahier de recommandations, s'avère d'une très grande complexité et présente des défauts importants. En particulier, les autorisations de terrasses sont renouvelées de manière tacite sans examen de la situation de l'exploitant jusqu'à ce que le propriétaire du fonds de commerce change. Cela entraîne de multiples dérives et des inégalités entre commerçants et prive la Ville d'un moyen d'action efficace et dissuasif que constituerait le non-renouvellement de l'autorisation accordée.*

---

### **3 L'ORGANISATION DES SERVICES ET LA GESTION DES AUTORISATIONS DE TERRASSES**

Le RET rappelle, dans ses considérants, la nécessité d'assurer « *un partage harmonieux de l'espace public entre les différents usagers* ». Il tente ainsi de concilier des préoccupations contradictoires : attractivité commerciale et touristique, partage et tranquillité de l'espace public, développement durable.

La gestion des autorisations et les contrôles opérés tant par la direction de l'urbanisme (DU) que par la direction de la police municipale et de la prévention (DPMP) sont le moyen principal d'assurer cet équilibre entre les usages.

#### **3.1 Le service du permis de construire et du paysage de la rue**

En 2014, le SPCPR a été transféré de la direction des finances à la direction de l'urbanisme qui pilote la gestion des terrasses commerciales.

Les missions du service se répartissent entre l'urbanisme (instruction des déclarations et préalables et des permis de construire) et le paysage de la rue (instruction et délivrance des demandes de terrasses, étalages et enseignes).

Outre les trois bureaux qui assurent des missions supports et transversales (bureau d'accueil et de service à l'utilisateur, bureau juridique, bureau économique, budgétaire et publicité), le service est organisé en quatre circonscriptions territoriales qui se répartissent les arrondissements parisiens :

**Tableau n° 4 : Périmètre d'intervention des circonscriptions territoriales de la direction de l'urbanisme (DU)**

Circonscription	Arrondissements de rattachement
Ouest	7, 8, 15 et 16 <sup>ème</sup>
Nord	9, 10, 17, 18 et 19 <sup>ème</sup>
Centre-Est	Paris-Centre, 11 et 20 <sup>ème</sup>
Sud	5, 6, 12,13 et 14 <sup>ème</sup>

Source : Ville de Paris

Le service estime qu'environ 50 % de son activité est consacrée aux terrasses, étalages et enseignes, dont la réglementation est complexe.

### **3.1.1 Malgré des gains de productivité, des effectifs chargés des terrasses insuffisants pour réexaminer périodiquement les autorisations accordées**

#### 3.1.1.1 Les missions des inspecteurs du paysage de la rue ont évolué

Les 24 inspecteurs du paysage de la rue instruisent les demandes d'autorisations. Ils estiment qu'environ la moitié de leur temps est consacré à des visites de terrain, cette proportion pouvant varier sensiblement d'un agent à l'autre.

Assermentés par le tribunal judiciaire de Paris, ils sont de ce fait habilités à contrôler les installations, à dresser des procès-verbaux et des constats pour occupation irrégulière du domaine public qui seront transmis au procureur de la République. Cet aspect de leurs missions devient résiduel du fait de la montée en compétence de la police municipale parisienne. Celle-ci dispose d'effectifs beaucoup plus nombreux<sup>28</sup>, présents, de surcroît, en continu sur le terrain, tant en journée qu'en équipages de nuit, pendant les horaires propices aux débordements festifs. Ce rééquilibrage avec la police municipale en ce qui concerne le contrôle est également bienvenue sur le plan des principes, en séparant le service instructeur de celui en charge de la sanction administrative.

De fait, les inspecteurs du paysage de la rue réalisent de moins en moins de contrôles de terrain, ceux-ci relevant de manière croissante de la police municipale. De manière ponctuelle, ils continuent d'intervenir, soit à la demande des maires d'arrondissement, soit à l'occasion d'une tournée de leur secteur. Ces contrôles portent majoritairement sur des dépassements d'emprise.

Leur charge de travail ne s'en est pas trouvée diminuée pour autant.

<sup>28</sup> 2 077 agents de la DPMP sont habilités à verbaliser en août 2023.

### 3.1.1.2 Un nombre d'agents quasiment constant sur la période de contrôle dans un contexte de changement soutenu

Le SPCPR compte 24 inspecteurs du paysage de la rue, soit à peine plus d'un agent par arrondissement. Ce nombre est inférieur d'une unité à celui mentionné dans le rapport de l'IGVP de 2016<sup>29</sup>, consacré aux modalités d'attribution et de vérification des autorisations de terrasses. Or, les conditions d'exercice de leurs missions ont radicalement évolué depuis, sous l'effet de plusieurs facteurs.

À partir de 2021, sous l'effet de la création puis de la pérennisation des terrasses estivales et de l'intégration de 2 000 emplacements sur places de stationnement, le nombre de dossiers de terrasses traité par inspecteur s'est fortement accru.

**Tableau n° 5 : Évolution du nombre de dossiers d'autorisations de terrasse traités par inspecteur**

Circonscription	2018	2019	2020	2021	2022	Oct.-23
Sud	77	77	48	360	298	186
Nord	81	92	41	475	376	266
Ouest	49	53	34	332	276	191
Centre Est	70	90	43	407	330	219

Source : données communiquées par la Ville et retraitées par la chambre régionale des comptes (CRC)

Si l'informatisation de l'instruction des demandes d'autorisation a permis des gains de productivité, les effectifs du SPCPR devraient être renforcés dans la perspective d'un réexamen périodique des autorisations de terrasses délivrées.

### 3.1.2 **Un rôle central mais partagé du service du permis de construire et du paysage de la rue**

Si le SPCPR est le pilote à titre principal de l'attribution et du suivi des occupations du domaine viaire par les terrasses, d'autres acteurs internes et externes sont également étroitement impliqués dans le processus, ce qui suppose des modalités de pilotage et de coordination robustes tant au plan technique (via les supports informatiques) qu'institutionnel et relationnel.

#### 3.1.2.1 Les intervenants internes

Quatre instances interviennent dans le processus d'instruction des demandes d'occupation du domaine par des terrasses :

---

<sup>29</sup> 25 inspecteurs du paysage de la rue en 2015 (page 59 du rapport).

➤ **Les maires d'arrondissement** sont consultés sur tous les dispositifs susceptibles de s'implanter sur leur secteur. Si le SPCPR dit suivre les avis rendus par les maires d'arrondissement dans la quasi-totalité des cas, ces avis ne revêtent cependant pas un caractère liant, au terme de l'article L. 2530-11 du code général des collectivités territoriales (CGCT)<sup>30</sup>. Certaines mairies d'arrondissement peuvent, en outre, soulever des difficultés pour l'instruction des demandes quand leurs délais de réponse sont trop longs.

➤ **La direction de la voirie et des déplacements** est consultée dans trois cas précis : pour les terrasses sur stationnement ou chaussée ; pour les terrasses fermées et pour les terrasses avec écran ou planchers. Ces situations réclament en effet de s'assurer de leur faisabilité auprès des gestionnaires de réseaux situés sous le domaine public (gaz, télécoms, etc.) ainsi qu'auprès des opérateurs du domaine routier (RATP, exploitants de bornes de recharge électrique, etc.).

➤ **La direction des affaires juridiques**, joue un rôle d'appui juridique. Elle a pour mission de sécuriser les actes juridiques portant occupation du domaine, de défendre et de sauvegarder les intérêts de la collectivité dans le cadre des procédures contentieuses.

➤ **La direction de la police municipale et de la prévention (DPMP)**, est chargée de faire respecter l'application du RET. Elle procède aux contrôles des commerces et met en œuvre la procédure d'amende administrative prévue par le CGCT. Elle assure un rôle de prévention et de rappel préalable aux règles avant d'enclencher les sanctions.

De manière ponctuelle, le cabinet de l'adjoint à la maire chargé du commerce peut être amené à arbitrer sur certains dossiers difficiles. En 2022, cela a concerné 3 demandes de terrasses pérennes et 30 dossiers de terrasses estivales.

### 3.1.2.2 Les acteurs externes

➤ **La préfecture de police de Paris** est consultée dans tous les cas de figure. Selon le type de dispositif et son secteur d'implantation, les services sollicités diffèrent :

- tous les dispositifs font l'objet d'un avis du commissariat d'arrondissement de rattachement ;
- pour les voies à compétence préfectorale<sup>31</sup>, les occupations sur stationnement sont soumises à l'avis conforme de la direction des transports et de la protection du public ;
- les terrasses fermées font l'objet d'un avis conforme du bureau des établissements recevant du public.

➤ **Les architectes des bâtiments de France** sont consultés en ce qui concerne les terrasses fermées et les terrasses avec écrans afin de s'assurer de leur bonne insertion dans l'environnement et de l'absence d'incidence négative sur le patrimoine bâti.

---

<sup>30</sup> Le maire d'arrondissement émet un avis sur toute autorisation d'étalage et de terrasse dans l'arrondissement délivrée par le maire de la commune ou le maire de Paris en application du présent code.

<sup>31</sup> Il s'agit de voies présentant des enjeux particuliers en termes de sécurité. Par exemple, une portion de la rue Saint-Honoré, à hauteur du palais de l'Élysées et de la place Beauvau.

## 3.2 La gestion des autorisations de terrasses

### Le processus d'instruction des demandes d'occupation du domaine public

Les différentes étapes du processus de traitement des demandes d'occupation du domaine public viaire par les terrasses commerciales sont les suivantes :

Étape 1 : depuis juin 2023, toutes les demandes d'autorisations de terrasses, estivales ou pérennes, sont déposées en ligne, sur le portail téléservice créée à cet effet pour les professionnels. Ce logiciel, récemment et rapidement mis en service, nécessite encore des ajustements qui devraient être livrés en 2024. Le demandeur peut, s'il le souhaite, via le logiciel Simultaxe, simuler le montant annuel des droits de voirie qu'il devra acquitter si son dossier connaît une issue favorable ;

Étape 2 : l'inspecteur du paysage de la rue en charge du secteur reçoit le dossier sur l'application de gestion Eudonet et engage la pré-instruction, en procédant à diverses vérifications (in situ si nécessaire). Si les conditions ne permettent manifestement pas de délivrer une autorisation (par exemple, si la largeur du trottoir est inférieure à 2,20 mètres, largeur minimum pour assurer une terrasse large d'au minimum 60 centimètres et un passage piéton d'au minimum 1,60 mètre, ces distances étant des obligations au terme de l'article P. 3.2. du RET), la demande est directement rejetée. Dans le cas contraire, la troisième étape peut être lancée ;

Étape 3 : les différents partenaires sont saisis pour avis, comme indiqué plus haut ;

Étape 4 : la demande fait l'objet soit d'un refus, soit d'une validation, au besoin après modification du projet du demandeur, selon les avis reçus. Dans le second cas, l'inspecteur établit et délivre l'arrêté d'occupation au bénéficiaire. Il convient de noter que certains des acteurs consultés ont des délais de réponse qui excèdent deux mois, ce qui rend impossible, en pratique, pour la Ville de respecter le délai de réponse de deux mois que lui imposent les textes. Un silence supérieur à deux mois vaut décision de refus. C'est le cas notamment des architectes des bâtiments de France, du bureau chargé des établissements recevant du public à la préfecture de police voire de certaines mairies d'arrondissement, lorsqu'elles manquent de personnel<sup>32</sup> ;

Étape 5 : les agents de taxation récupèrent dans Eudonet les autorisations délivrées pour lesquelles ils saisissent dans le logiciel de taxation Savoie les objets à taxer. Le moteur de calcul du logiciel établit le montant de la redevance. Le flux de titres de recette à émettre est transmis à la direction des finances et des achats via le logiciel Alizé, qui transmet elle-même ce flux à la Direction régionale des finances publiques (DRFiP) via le logiciel Hélios.

### 3.2.1 Un taux d'acceptation relativement faible

Les demandes de terrasses ont connu un pic sans précédent lors de la crise sanitaire : près de 12 000 terrasses éphémères ont été déclarées à la direction de l'urbanisme entre mai 2020 et juin 2021<sup>33</sup>. Avec la mise en place des terrasses estivales en 2021, 8 321 demandes ont été enregistrées puis 6 321 en 2022. Cela a conduit le SPCPR à recourir jusqu'à une vingtaine de vacataires simultanément pour arriver à traiter l'ensemble des dossiers, sans toutefois parvenir à respecter les deux mois impartis pour répondre à une demande d'autorisation administrative.

<sup>32</sup> C'était le cas, d'après les dossiers consultés, pour la mairie de Paris-Centre au début de l'année 2023, pour laquelle les délais de réponse pouvaient atteindre trois ou quatre mois.

<sup>33</sup> Voir annexe n° 2.

Globalement, le taux d'acceptation des demandes de terrasses estivales et de terrasses fermées (parfois après modification du projet présenté à la demande du SPCPR) est assez faible. Il s'élève à 23,3 % en 2021 et 30 % en 2022 pour les terrasses estivales et varie entre 19,8 % en 2022 et 26,7 % en 2021 pour les terrasses fermées. Ce taux est beaucoup plus élevé, tout au long de la période, pour les terrasses ouvertes pérennes, variant entre 58,2 % et 72,4 % des demandes acceptées selon les années.

**Tableau n° 6 : Nombre de demandes et proportion de demandes acceptées par type de terrasses**

Installation par type	2018	2019	2020	2021	2022
Terrasses estivales : nombre de demandes	0	0	Régime déclaratif	8 321	6 321
Terrasses estivales : autorisations accordées	0	0	0	1 944	1 899
<i>Terrasses estivales : taux d'acceptation des demandes (en %)</i>	<i>S.O.</i>	<i>S.O.</i>	<i>S.O.</i>	23,3	30,0
Terrasses fermées : nombre de demandes	132	120	99	75	116
Terrasses fermées : autorisations accordées	33	26	23	20	23
<i>Terrasses fermées : taux d'acceptation des demandes (en %)</i>	25	21,7	23,2	26,7	19,8
Terrasses ouvertes : nombre de demandes	1 187	1 284	675	753	985
Terrasses ouvertes : autorisations accordées	751	828	489	438	666
<i>Terrasses ouvertes : taux d'acceptation des demandes (en %)</i>	63,3	64,5	72,4	58,2	67,6

Source : Ville de Paris. Les chiffres concernant les contre-terrasses ne sont pas connus

### 3.2.2 Un délai de traitement des demandes fréquemment supérieur à l'objectif de deux mois

Le SPCPR s'est fixé comme objectif de respecter le délai de deux mois pour tous les types de terrasses, à l'exception des terrasses fermées pour lesquelles le délai d'instruction est de cinq mois en raison de la consultation des services de la préfecture de police (bureau des établissements recevant du public), dont le délai réglementaire de réponse est de quatre mois.

Le SPCPR n'étant pas responsable des délais des services consultés, il s'est fixé ses propres objectifs pour les étapes dont il a la maîtrise :

- ouvrir les dossiers et les transmettre aux services consultés sous huit jours ;
- traiter les retours d'avis, rédiger, signer et notifier les décisions sous trois semaines. Ces délais laissent une durée d'un mois aux services consultés pour rendre leur avis, ce qui s'avère souvent insuffisant en pratique.

Pour les terrasses estivales, il ressort de l'analyse des dossiers instruits dans Eudonet entre juin 2021 et août 2023 les délais moyens de traitement suivants :

- toutes décisions confondues : 68 jours,
- accord : 93 jours,
- accord avec demandes de modifications : 90 jours,
- renonciation du commerçant : 38,5 jours,
- refus : 67 jours.

L'analyse ne peut pas être menée aussi finement pour les dossiers de terrasses pérennes instruits avec l'application Ivoire, qui offre très peu de fonctionnalité statistique. Le délai moyen de traitement identifié est de 55 jours au premier semestre 2023.

Dès lors, dans la mesure où une demande de terrasse ouverte est réputée refusée passé un délai de deux mois, il résulte de ces délais que dans un nombre important de cas, la direction de l'urbanisme rejette implicitement l'autorisation de terrasse demandée avant de finalement l'accepter de manière expresse.

### 3.3 Des outils de pilotage et de gestion à améliorer

#### 3.3.1 Une refonte en cours du système d'information dédié du service du permis de construire et du paysage de la rue (SPCPR), devenu obsolète

Plusieurs applications métiers spécifiques concourent à la gestion et au suivi de l'activité du SPCPR en ce qui concerne les terrasses :

**Eudonet** : cette application remplace progressivement Ivoire, logiciel « historique » depuis le début des années 2000 mais non évolutif et dépourvu de certaines fonctionnalités. Depuis juin 2021, elle accueille tous les dossiers dématérialisés des demandes de terrasses estivales et depuis juin 2023 ceux des terrasses pérennes.

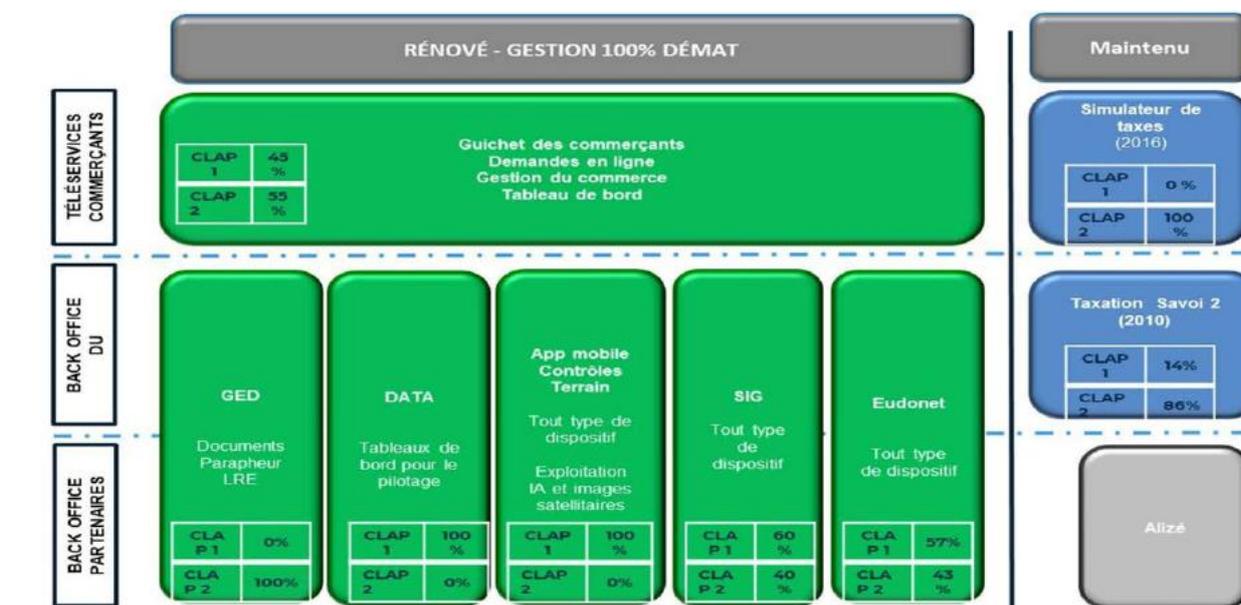
Elle est interfacée graphiquement avec le système d'information géographique de la direction de l'urbanisme Capgéo, la carte des autorisations délivrées dénommée ARCGis et les vues immersives prises par les sociétés ESRI et Cyclomédia, basées sur une technologie qui regroupe des prises de vues à 360° tous les 5 mètres et un nuage de points 3D LiDAR.

Elle permet ainsi aux agents instructeurs de réaliser un premier contrôle des demandes depuis leur bureau voire, pour les dossiers simples, de les instruire sans se déplacer.

**Savoi** : il s'agit d'un logiciel de taxation des droits de voirie et de la taxe sur la publicité extérieure utilisé par les agents de taxe. Son moteur de calcul détermine automatiquement les montants de taxe et génère les titres de recette.

Dans le cadre de la révision du RET en 2021, une refonte du système d'information a été engagée dont la livraison terminale devrait intervenir au 4<sup>ème</sup> trimestre 2024. L'objectif poursuivi est de mettre en place une application moderne, unique, collaborative et permettant un traitement totalement dématérialisé des dossiers.

Graphique n° 2 : Système intégré à venir



Source : Ville de Paris

Cette nouvelle application devrait offrir, une fois totalement mise en place, les possibilités suivantes :

- le dépôt en ligne par les professionnels de tous types de demandes, sans restriction, depuis le téléservice ;
- un processus d'instruction entièrement dématérialisé ;
- l'appairage au système d'information géographique, Capgéo, doté de vues immersives ;
- la connexion à une application mobile pour les contrôles de terrain ;
- l'articulation à un applicatif de gestion électronique documentaire ;
- l'interfaçage avec le logiciel de taxation Savoi, sans ressaisie manuelle ;
- la production de tableaux de bord de pilotage, impossibles à obtenir par l'actuel logiciel Ivoire.

Le SPCPR envisage d'aller plus loin dans l'optimisation du suivi et des contrôles, grâce à l'intelligence artificielle. Des travaux de test vont être engagés avec l'appui de la direction des systèmes informatiques et numériques.

Les vues immersives déjà évoquées, réalisées chaque année sur la période estivale (juillet, août et septembre) par des véhicules équipés de caméras<sup>34</sup>, seraient associées aux données géographiques de Capgéo<sup>35</sup>. Cette visualisation permettrait de confronter la situation des terrasses physiquement relevées par les caméras à une base de données recensant les occupations autorisées.

<sup>34</sup> Ce sont des photos 360° réalisées sur les voies carrossables de Paris associées à un nuage de points 3D (permettant de réaliser des mesures dans les photos).

<sup>35</sup> Ce qu'on nomme des « superpositions de couches ».

Le SPCPR espère ainsi rentabiliser le temps de terrain des inspecteurs qui n'opéreraient plus que des contrôles limités, *in situ*, aux dispositifs pour lesquels l'intelligence artificielle aurait décelé une irrégularité ou une discordance tout en s'assurant une plus grande maîtrise du paysage commercial parisien.

Cette solution technique, pour autant qu'elle offre des garanties de fiabilité et d'exhaustivité peut être une réponse à des effectifs trop restreints pour couvrir l'intégralité du territoire parisien. D'autre part, elle semble de nature à faciliter la révision périodique des autorisations accordées ou une opération générale de contrôle et de mise à jour (appelée aussi récolement général) des autorisations des dispositifs et objets présents sur le domaine public parisien et soumis au paiement de droits de voirie, recommandée par le rapport de l'IGVP de 2016 et jamais réalisée.

### 3.3.2 Des outils qui doivent encore être améliorés

Les utilisateurs saluent dans leur ensemble le saut qualitatif opéré grâce à la mise en place d'Eudonet.

Eudonet autorise une consultation rapide des informations (demandes déposées par les commerçants, accès au système d'information géographique Capgeo) entre les services concernés par la gestion des terrasses.

Ce logiciel pourrait être interactif si son utilisation ne butait pas sur des problèmes de matériel et de doublons de saisie. En effet, les inspecteurs du paysage de la rue peuvent, par son intermédiaire, demander aux policiers municipaux de diligenter un contrôle. La commande arrive en instantané sur le terminal mobile qui équipe les policiers. En retour, ceux-ci retransmettent les éléments essentiels du contrôle réalisé dans l'outil.

Cependant, cette fonctionnalité, majeure car elle organise la remontée dans Eudonet des procès-verbaux dressés par la DPMP, n'est pas encore complètement opérationnelle. Les policiers municipaux doivent en effet procéder à une double saisie des contrôles dans l'application nationale de codage des Procès-verbaux (PV) puis dans Eudonet, pour ce qui concerne spécifiquement les terrasses. Dès lors, l'onglet « contrôle » du logiciel Eudonet n'a été renseigné que pour 25,7 % des PV dressés par la DPMP en 2022 et pour 22,2 % des cas sur les 10 premiers mois de 2023. Les remontées des contrôles réalisés par la DPMP auprès du SPCR sont donc parcellaires. En réponse au rapport d'observations provisoire de la chambre, la Ville a indiqué que la direction de l'urbanisme et la police municipale poursuivraient leur collaboration pour améliorer l'utilisation de cet outil.

En outre, les contraventions elles-mêmes ne sont pas intégrées dans l'outil pour des raisons qui, selon la DPMP, seraient liées à la confidentialité des informations. Cet argument est difficilement compréhensible puisque les inspecteurs du paysage de la rue sont tous assermentés par le tribunal judiciaire Paris et sont donc habilités, eux-mêmes, à contrôler les installations, à dresser des constats et des procès-verbaux en cas d'occupation irrégulière du domaine public bien qu'ils ne puissent pas verbaliser au même titre que la police municipale. En outre, la quasi-totalité des circonscriptions tiennent des tableaux Excel retraçant le nombre de verbalisations par commerce (sans le nom du propriétaire ou gérant) et les communiquent parfois à leurs interlocuteurs des mairies d'arrondissement<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> C'est le cas dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

Le logiciel Eudonet devrait, en outre, être interconnecté avec le logiciel Alizé de la direction des finances et des achats, de manière à ce que le dossier du commerçant indique l'état de ses paiements de ses redevances (cf. partie 5 ci-après).

Il reste donc un certain nombre d'améliorations ou de correctifs à apporter au système en cours de construction afin d'offrir une vision la plus exhaustive possible de la situation de chaque commerce occupant le domaine public.

Par ailleurs, certaines fonctionnalités pourraient être introduites pour faciliter le travail des agents.

Un système d'alerte automatisé dans l'outil permettrait aux agents de taxe du SPCPR d'être automatiquement avertis des cessions de fonds et changements de propriétaire. Actuellement, il s'agit d'un angle mort de leur gestion. Seule une consultation manuelle assidue et systématique du bulletin officiel des annonces civiles et commerciales<sup>37</sup> les renseigne sur ce sujet. La Ville précise que la direction de l'urbanisme examinera la faisabilité de cette nouvelle fonctionnalité dans le cadre de son projet de dématérialisation complète des demandes d'autorisations de terrasses en cours.

Pour éviter les demandes multiples déposées par les professionnels pour un même dispositif sur le téléservice, il conviendrait d'équiper l'application d'un système de blocage, rejetant toute demande établie en double.

La Ville de Paris indique, en réponse, que dans le cadre du projet de dématérialisation, la direction de l'urbanisme examinera, d'une part, la faisabilité technique de la proposition d'alerte et, d'autre part, la faisabilité technique et juridique du système de blocage des doublons.

Le SPCPR a opéré, sur un temps court, un travail important en matière de restructuration de son système d'information. Celui-ci est encore en phase de déploiement. Les conditions sont donc réunies pour que la Ville renforce encore les fonctionnalités de ses logiciels de gestion afin d'accroître leurs performances. De même, la dématérialisation complète de la gestion des autorisations de terrasses prévue en 2024-2025 rend possible la mise en place d'un contrôle de gestion interne complet et de qualité.

<p><b>Recommandation performance n°2</b> : Apporter les correctifs nécessaires à l'application Eudonet afin de disposer d'une information exhaustive favorisant le contrôle, pour chaque commerce disposant d'une terrasse (état du recouvrement des droits de voirie et des amendes, nombre de contrôles et de verbalisations).</p>
--

---

### ***CONCLUSION INTERMEDIAIRE***

---

*La gestion des autorisations de terrasses repose largement sur le service du permis de construire et du paysage de la rue (SPCR) et son équipe relativement réduite d'inspecteurs du paysage de la rue et d'agents de taxe, dont le nombre est stable depuis 2016. Malgré des gains de productivité ces dernières années, les effectifs de ce service apparaissent insuffisants pour pouvoir procéder à un réexamen régulier des autorisations de terrasses en vue de renouveler les autorisations de manière expresse comme cela serait souhaitable.*

---

<sup>37</sup> Site internet qui assure la publicité des actes enregistrés au registre du commerce et des sociétés, de la création à la radiation de l'entreprise.

*L'achèvement de la refonte des applications informatiques et le développement de nouvelles fonctionnalités prévue en 2024-2025 devraient permettre de renforcer leurs moyens de contrôle. Il serait à cet égard très souhaitable que les agents puissent disposer dans le logiciel de gestion des autorisations de terrasses de la totalité des informations relatives au paiement des redevances et des amendes par les commerçants ainsi qu'aux contrôles réalisés par la police municipale et aux procès-verbaux dressés, ce qui n'est pas le cas actuellement.*

*Au-delà, le SPCR s'appuie sur les avis obligatoires ou facultatifs de nombreux partenaires et notamment les mairies d'arrondissements, la préfecture de police et les architectes des bâtiments de France.*

## **4 REGULATION ET CONTROLE DES TERRASSES IMPLANTEES SUR LE DOMAINE PUBLIC**

### **4.1 Les moyens de régulation et de médiation**

Divers instruments de régulation et de médiation ont été institués pour gérer les situations conflictuelles pouvant naître de l'occupation de la voie publique et faire respecter les droits que tout citoyen possède en matière d'usage commun du domaine public.

#### **4.1.1 Les commissions de régulation des débits de boisson**

Elles ont été initiées dans des arrondissements à caractère festif, dotés d'une forte concentration de débits de boisson, actuellement au nombre de six : Paris Centre, les 5<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup>, 15<sup>èmes</sup> et 18<sup>èmes</sup> arrondissements. Pilotées par les mairies d'arrondissement, elles ont vocation à apporter un ensemble de réponses différenciées en cas de conflits d'usage et de désordres sur le domaine public, qui vont de la sensibilisation à la fermeture administrative, en passant par le renforcement des contrôles et des verbalisations afin de consolider la coordination entre les différents acteurs impliqués dans la régulation des débits de boisson.

Elles sont composées de membres de la mairie centrale (dont l'adjoint chargé du tourisme et de la vie nocturne), de la police municipale, de la préfecture de police, des organisations professionnelles (Union des métiers de l'industrie hôtelière-UMIH, association les Pierrots de la Nuit, le groupement national des indépendants, la chambre syndicale des lieux musicaux, festifs et nocturnes, etc.). Le SPCPR peut être également invité à y participer.

L'extension du dispositif des commissions de régulation des débits de boissons est prévue dans le cadre de l'action 19 du plan d'amélioration de l'environnement sonore 2021-2026 de la Ville de Paris, l'objectif étant de proposer à l'ensemble des mairies d'arrondissement de s'en doter. Selon la Ville de Paris, suite à une sensibilisation de l'exécutif, trois nouvelles mairies d'arrondissement vont s'engager dans cette démarche : celles des 8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements.

Les associations (ou collectifs) de riverains ne sont pas représentés dans ces instances car la mairie estime qu'elles n'ont pas à connaître des cas particuliers qui y sont évoqués, la confidentialité des débats interdisant leur présence. Ce point de vue est recevable. Néanmoins, la participation des associations ou collectifs de riverains pourrait contribuer à apaiser le débat par le dialogue et permettre de rechercher les moyens d'aplanir les difficultés.

L'ordre du jour de ces commissions pourrait être structuré en deux temps : un temps consacré à un diagnostic général de la situation qui permettrait aux riverains constitués en collectif ou associations d'apporter leur point de vue et un temps réservé à l'examen des cas individuels, auquel ils ne seraient pas conviés.

Par ailleurs, le plan d'amélioration de l'environnement sonore 2021-2026 prévoit la possibilité de la mise en place dans les arrondissements de comités locaux bruit qui ont vocation à réunir l'ensemble des acteurs concernés par cette question. Les 9<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements ont déjà mis en place leur comité local. La Ville fait valoir qu'une généralisation de ces comités pourrait offrir un espace de dialogue plus adapté que les comités de régulation des débits de boisson. Il convient toutefois de rester prudent quant à cette piste, l'instauration de ces comités locaux bruit n'étant qu'une simple faculté offerte aux maires d'arrondissement selon la mesure 34 du plan d'amélioration de l'environnement sonore, tandis que la généralisation des commissions de régulation des débits de boisson dans tous les arrondissements est quant à elle prévue dans le même document.

C'est pourquoi la chambre recommande à la Ville d'associer les associations de riverains au fonctionnement des commissions de régulations des débits de boissons, ou, lorsqu'ils existent aux comités locaux bruit d'arrondissement, ce qui pourrait concourir à pacifier ou à fluidifier leurs rapports avec les cafetiers-restaurateurs. Ces comités rassemblent des riverains, des élus, des associations représentant les habitants et des professionnels du secteur du bruit, dont l'association BruitParif, le centre d'information sur le bruit et la SNCF. Ils mènent des actions concrètes, qui s'appuient sur les cadres législatifs et réglementaires, notamment le plan de prévention du bruit dans l'environnement métropolitain et le programme d'action pour l'environnement sonore parisien.

**Recommandation performance n°3** : Associer les riverains aux réunions des commissions de régulation des débits de boissons, hors examen des situations individuelles ou, lorsqu'ils existent, aux comités locaux bruit d'arrondissement.

#### 4.1.2 Le conseil parisien de la nuit

Créé en décembre 2014 pour permettre une concertation et une structuration de l'ensemble des acteurs parisiens de la vie nocturne, le conseil accompagne la Ville de Paris dans le cadre de la mise en place d'une politique en vue de développer et promouvoir la vie nocturne tout en assurant sa régulation et des actions de prévention.

Cette instance qui se réunit une fois par an en assemblée plénière afin d'effectuer un bilan annuel. Tout au long de l'année, d'autres réunions sont organisées afin d'aborder des sujets spécifiques. Elles sont animées par l'adjoint à la maire de Paris en charge du tourisme et de la vie nocturne. Elle accueille un grand nombre d'acteurs concernés par la régulation de la vie nocturne parisienne : représentants des mairies d'arrondissement, des directions parisiennes en lien avec le sujet (et notamment la DU et la DPMP), la préfecture de police, les organisations professionnelles de commerçants ainsi que les associations et collectifs de riverains.

Compte-tenu de ses objectifs -qui incluent la promotion de la vie nocturne, la transition écologique, les violences sexuelles et sexistes, la soumission chimique, les Jeux Olympiques et Paralympiques- et du caractère très large de ses travaux, son efficacité en termes de régulation des nuisances liées aux terrasses pour les riverains apparaît limitée.

En outre, pour protester contre leur absence de consultation préalablement à la décision d'extension des horaires des terrasses estivales entre le 1<sup>er</sup> juillet et 8 septembre 2024, les associations de riverains membres du Conseil de la nuit ont annoncé leur retrait de cette instance en mars 2024 ce qui en limite encore la capacité de régulation et de dialogue<sup>38</sup>.

### **4.1.3 Les autres mesures en faveur de la régulation du bruit festif**

En collaboration avec Bruitparif, la Ville de Paris envisage plusieurs mesures complémentaires afin d'objectiver la nuisance et de mieux réguler le « bruit festif » dans le cadre de l'action 22 du plan d'amélioration de l'environnement sonore 2021-2026. L'objectif est d'augmenter le nombre de dispositifs de mesure de l'environnement sonore, au-delà des 13 « méduses » déjà installées, essentiellement dans le centre et l'est de Paris, afin de disposer d'une carte du bruit festif d'ici fin 2024. D'ores et déjà, un audit du bruit festif a été réalisé en novembre 2022 dans le quartier Montorgueil par Bruitparif.

La Ville estime, au vu de la nette augmentation du nombre de PV dressés par la police municipale pour nuisance sonore ces dernières années, que la lutte contre le bruit provenant des terrasses progresse de manière satisfaisante, ce que contestent les associations de riverains rencontrées.

## **4.2 Les plaintes et les verbalisations**

### **4.2.1 Des plaintes nombreuses et des verbalisations en forte croissance depuis 2022**

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et le 30 juin 2023, 45 217 plaintes concernant les terrasses ont été enregistrées sur les trois canaux mis à dispositions de la population par la Ville de Paris : l'application sur smartphone « *Dans ma rue* », le centre de contact de la Ville joignable par téléphone au 3975 ou par courriel et l'application Solen. Il convient de noter que ces plaintes peuvent être renouvelées de la part des riverains, de sorte que certains arrondissements parmi ceux n'étant pas les plus dotés en terrasses autorisées et où peu de PV sont dressés par la DPMP peuvent enregistrer un nombre élevé de plaintes si certains riverains sont fortement mobilisés<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Lettre ouverte du collectif droit au sommeil et des associations de riverains en date du 19 mars 2024 : lettre ouverte à Anne Hidalgo, Maire de Paris et à Frédéric Hocquard, adjoint à la Maire de Paris en charge du tourisme et de la vie nocturne.

<sup>39</sup> Cela semble, par exemple, le cas du 9<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, qui compte plusieurs collectifs de riverains. Plus encore, cela semble être le cas dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement, avec près de 4,5 plaintes enregistrées pour un PV dressé par la DPMPM et un nombre faible de terrasses installées, le 16<sup>ème</sup> étant l'arrondissement de Paris qui compte le moins de mètres-carrés de terrasse par habitant.

**Tableau n° 7 : Nombre de plaintes de riverains concernant les terrasses déposées auprès de la Ville du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 30 juin 2023 par arrondissement**

Arrondissement	Application Dans ma rue	3975 et Solen	Total du 1 <sup>er</sup> janvier 2022 au 30 juin 2023	Pour comparaison : PV forfaitisés établis par la PM pour des terrasses en 2022-2023	Pour comparaison : ratio nombre de plaintes/nombre de PV
Paris-centre	7 288	1 062	8 350	9 797	0,85
5 <sup>ème</sup>	762	273	1 035	4 178	0,25
6 <sup>ème</sup>	1 326	197	1 523	1 270	1,20
7 <sup>ème</sup>	643	240	883	1 067	0,83
8 <sup>ème</sup>	1 100	438	1 538	2 975	0,52
9 <sup>ème</sup>	3 736	475	4 211	1 938	2,17
10 <sup>ème</sup>	3 525	481	4 006	2 896	2,07
11 <sup>ème</sup>	3 713	661	4 374	3 372	1,30
12 <sup>ème</sup>	1 015	470	1 485	1 498	0,99
13 <sup>ème</sup>	654	541	1 195	543	2,20
14 <sup>ème</sup>	851	389	1 240	942	1,32
15 <sup>ème</sup>	1 093	671	1 764	852	2,07
16 <sup>ème</sup>	1 469	552	2 021	453	4,46
17 <sup>ème</sup>	2 636	668	3 304	1 248	2,65
18 <sup>ème</sup>	3 680	1 162	4 872	4 313	1,12
19 <sup>ème</sup>	698	694	1 392	1 647	0,84
20 <sup>ème</sup>	1 436	617	2 053	2 075	0,99
Total	35 626	9 591	45 217	41 063	1,10

Source : Ville de Paris

Les associations de riverains rencontrées par la chambre se plaignent de l'absence de retour lorsqu'une plainte est faite. Ainsi, sur l'application « Dans ma rue » un message indique 24 heures après la plainte que le dossier est clos, sans que le déposant sache quelle suite a été réservée à sa demande.

Les responsables de circonscriptions de la police municipale indiquent de leur côté ne pas avoir les moyens humains de se déplacer face au nombre de plaintes déposées<sup>40</sup>. Ils précisent se rendre sur place dans une fourchette de 30 % à 50 % des signalements déposés sur l'application « Dans ma rue », selon le degré de priorité que chaque circonscription accorde aux nuisances liées aux terrasses.

Néanmoins, la croissance des verbalisations réalisées par la police municipale est notable sur la période : entre 2016 et 2022, dernière année pour laquelle la chambre a disposé des chiffres complets, la croissance des verbalisations est de 57 %.

<sup>40</sup> Au 27 décembre 2023, l'open data de la Ville de Paris indique ainsi que 624 400 réclamations ont été déposées sur la seule application « Dans ma rue », chiffre à rapprocher des 2 077 agents de la police municipale habilités à verbaliser au 30 juin 2023.

**Tableau n° 8 : Contrôles informatisés, verbalisations par motif et procédures de sanctions administratives liées aux terrasses – 2018 à octobre 2023**

	2018	2019	2020	2021	2022	Janvier à octobre 2023	Total 2018-octobre 2023
<b>Contrôles</b>							
<i>Contrôles enregistrés dans Eudonet (procédure informatisée créée en 2022)</i>					5 728	4 150	9 878
<b>Acte de verbalisation établis par type</b>							
<i>PV forfaitisés de la 1<sup>ère</sup> à la 4<sup>ème</sup> classe</i>	4 650	14 235	5 886	7 475	22 310	18 729	73 285
<b><i>PV de 5<sup>ème</sup> classe (art. R. 116-2 code voirie routière)</i></b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>77</b>
<b>Motifs de verbalisation</b>							
<b><i>Dépôt de matériel lié à une terrasse</i></b>			<b>2 712</b>	<b>2 601</b>	<b>6 031</b>	<b>4 775</b>	<b>16 119</b>
<i>Encombrement voirie lié à une terrasse</i>			1 961	3 840	11 453	10 073	27 327
<b><i>Occupation irrégulière (terrasse refusée)</i></b>					<b>699</b>	<b>484</b>	<b>1 183</b>
<i>Occupation sans titre (terrasse sans demande)</i>					2 285	2 005	4 290
<b><i>Nuisances sonores liées à une terrasse</i></b>			<b>1 213</b>	<b>1 034</b>	<b>1 842</b>	<b>1 392</b>	<b>5 481</b>
<i>Procédures de sanction administratives (DG 20 et art. L. 2212-2-1 CGCT), introduit dans le RET en 2021</i>							
<b><i>Procédures d'engagement</i></b>				<b>76</b>	<b>68</b>	<b>48</b>	<b>192</b>
<i>Mises en demeure</i>				7	50	26	83
<b><i>Arrêtés d'amende</i></b>				<b>5</b>	<b>33</b>	<b>13</b>	<b>51</b>
<i>Retraits d'autorisation</i>				0	5	3	8

Source : données communiquées par la police municipale

Il convient de souligner que la Ville de Paris contribue à entretenir les plaintes des associations de riverains, en communiquant de manière insuffisante sur les verbalisations que ses services réalisent au titre des terrasses.

Ainsi, les données en open data de la Ville de Paris<sup>41</sup> ne recensent que 2 590 verbalisations au titre des terrasses et étalages pour les années 2022 et 2023 alors que les données de ses services, reproduites dans le tableau ci-dessus, en dénombrent au moins 38 039. Dès lors, en n'ayant librement accès qu'à moins de 7 % de l'activité de verbalisation réalisée au titre des terrasses, les associations et collectifs de riverains ont le sentiment persistant que l'action de la Ville en matière de nuisances liée aux terrasses est très insuffisante, alors que celle-ci a fortement augmenté ces dernières années.

Quant aux occupations sans titre et occupations irrégulières, elles n'ont pu être distinguées qu'à partir de fin mars 2022 (juste avant la saison 2022 des terrasses estivales) avec la mise en place dans l'outil de verbalisation électronique des rubriques « terrasse sans demande » et « terrasse refusée », à remplir par les agents lors de la rédaction du PV. C'est pourquoi, seuls les PV forfaitisés pour lesquels il existe un historique permettent d'analyser la tendance.

<sup>41</sup> <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/dpmp-verbalisations/information/>

**Tableau n° 9 : Nombre de procès-verbaux forfaitisés dressés par la DPMP par arrondissement**

Arrondissement	2018	2019	2020	2021	2022	Janvier à octobre 2023	TOTAL
Centre	830	2 475	NC	1 130	4234	5563	<b>14 232</b>
5 <sup>ème</sup>	183	507	267	410	2659	1518	<b>5 544</b>
6 <sup>ème</sup>	139	280	158	290	568	698	<b>2 133</b>
7 <sup>ème</sup>	125	557	164	180	774	293	<b>2 093</b>
8 <sup>ème</sup>	66	116	87	168	1537	1439	<b>3 413</b>
9 <sup>ème</sup>	118	308	147	546	825	1113	<b>3 057</b>
10 <sup>ème</sup>	124	331	166	356	1594	1302	<b>3 873</b>
11 <sup>ème</sup>	192	649	218	429	2256	1116	<b>4 860</b>
12 <sup>ème</sup>	143	233	129	99	533	964	<b>2 101</b>
13 <sup>ème</sup>	231	393	338	281	334	207	<b>1 784</b>
14 <sup>ème</sup>	139	153	104	158	547	395	<b>1 496</b>
15 <sup>ème</sup>	178	608	416	259	568	284	<b>2 313</b>
16 <sup>ème</sup>	90	191	124	149	265	188	<b>1 007</b>
17 <sup>ème</sup>	163	434	485	517	692	541	<b>2 832</b>
18 <sup>ème</sup>	1 278	5 316	1 346	1 452	3062	1250	<b>13 704</b>
19 <sup>ème</sup>	450	1 046	820	754	939	708	<b>4 717</b>
20 <sup>ème</sup>	201	638	217	297	923	1150	<b>3 426</b>
<b>TOTAL</b>							<b>72 585</b>

Source : données communiquées par la police municipale parisienne - retraitement CRC

Si l'on excepte le creux des années 2020 et 2021, dû à la crise sanitaire, les verbalisations progressent continument dans des proportions importantes (+ 79 % entre 2018 et 2022). Deux explications à cette évolution sont possibles : soit les exploitants sont de moins en moins respectueux des conditions d'occupation, d'autant plus que les terrasses estivales sont venues s'agréger aux dispositifs pérennes ; soit la police municipale a renforcé ses contrôles. Il est vraisemblable que ce soit la conjonction de ces deux facteurs qui explique cette hausse.

#### 4.2.2 Quatre arrondissements connaissent un niveau de verbalisation élevé

Entre 2018 et 2023, quatre arrondissements parisiens se situent nettement au-dessus de la moyenne de quatre PV forfaitisés délivrés entre 2018 et juin 2023 par terrasse autorisée : Paris Centre et les 5<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements, le 18<sup>ème</sup> culminant à 11,7 PV par terrasse installée.

**Tableau n° 10 : Nombre de PV forfaitisés par arrondissement et moyenne par terrasse installée, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et fin octobre 2023**

Arrondissement	Nombre de PV	Nombre moyen de PV forfaitisés dressés entre 2018 et 2023 par terrasse taxée dans l'arrondissement au 30 juin 2023
Centre	14 232	5,7
5 <sup>ème</sup>	5 544	5,7
6 <sup>ème</sup>	2 133	3,6
7 <sup>ème</sup>	2 093	3,8
8 <sup>ème</sup>	3 413	3,0
9 <sup>ème</sup>	3 057	2,7
10 <sup>ème</sup>	3 873	3,2
11 <sup>ème</sup>	4 860	3,6
12 <sup>ème</sup>	2 101	2,0
13 <sup>ème</sup>	1 784	2,1
14 <sup>ème</sup>	1 496	1,6
15 <sup>ème</sup>	2 313	1,8
16 <sup>ème</sup>	1 007	2,4
17 <sup>ème</sup>	2 832	2,1
18 <sup>ème</sup>	13 704	11,7
19 <sup>ème</sup>	4 717	6,8
20 <sup>ème</sup>	3 426	4,2
Ensemble	72 585	4,0

Source : données communiquées par la police municipale parisienne – retraitement CRC

Ce constat peut s'expliquer en partie par la densité commerciale de certain arrondissement, notamment pour Paris-centre, où la densité de commerces était qualifiée en 2020 par l'Apur d'exceptionnelle, avec 91 commerces pour 1 000 habitants soit plus de 3 fois la densité moyenne parisienne.

### 4.3 Un régime de sanction peu dissuasif et compliqué à mettre en œuvre

Le RET 2021 a marqué une avancée par rapport au précédent règlement, en introduisant un système de sanction plus étendu. Ce régime s'articule avec le régime de sanction introduit en février 2020 par la création de l'article L. 2212-2-1 du CGCT, qui instaure au profit du maire un régime d'amende administrative et, le cas échéant, de retrait d'office applicable à tout manquement à un arrêté municipal présentant un risque pour la sécurité des personnes et ayant un caractère répétitif ou continu.

L'ensemble des acteurs rencontrés<sup>42</sup> a souligné toutefois la complexité et la lourdeur des processus de sanctions administratives ainsi que le caractère peu dissuasif des contraventions pénales applicables.

#### 4.3.1 Des infractions sanctionnées par des contraventions pénales peu dissuasives

Les montants des contraventions pénales correspondant aux PV dressés par la police municipale sont insuffisamment dissuasifs. Ils s'établissent de la manière suivante :

**Tableau n° 11 : Montant des contraventions selon l'infraction commise en matière de terrasses installées sur le domaine public**

<i>Infraction</i>	<i>Nature de la contravention pénale</i>	<i>Montant de l'amende (PV forfaitisé) (en €)</i>
<i>Non-respect du RET (art. R. 610-5 code pénal)</i>	Contravention de 2ème classe	35
<i>Bruits ou tapages nocturnes (art. R. 623-2 code pénal)</i>	Contravention de 3 <sup>ème</sup> classe	68
<i>Entrave à la libre circulation sur la voie publique (art. R. 644-2 code pénal)</i>	Contravention de 4 <sup>ème</sup> classe	135
<i>Occupation sans titre du domaine public routier (R. 116-2 code de la voirie routière)</i>	Contravention de 5 <sup>ème</sup> classe	1 500

Source : d'après l'article DG 20.2 « Sanctions pénales » du RET de 2021

Dans les faits, l'immense majorité des contraventions dressées par la DPMPM correspond à des contraventions de 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> catégorie (68 ou 135 €). Le nombre de contraventions de 5<sup>ème</sup> catégorie demeure très faible : 75 contraventions de 5<sup>ème</sup> classe en 5 ans, sur plus de 72 000 PV forfaitisés dressés.

De fait, la faiblesse des montants en jeu n'est pas de nature à inciter les bénéficiaires des autorisations au respect des règles. Selon les services en charge du contrôle, les exploitants se targuent de combler le montant de la ou des contraventions reçues en quelques couverts, particulièrement dans les arrondissements où le prix de la restauration est élevé<sup>43</sup>. Cela fait la preuve, s'il en était encore besoin, des avantages pécuniaires importants générés par une terrasse. C'est pourquoi la Ville de Paris indique qu'elle soutiendra toute évolution législative en faveur de la création d'un régime d'astreintes administratives journalières applicables aux occupations irrégulières du domaine public.

Le relèvement des montants des amendes est du ressort du législateur. La mise en place d'un système d'astreintes administratives journalières, le temps que la mise en conformité soit réalisée, à l'image de ce qui existe pour les enseignes, nécessite également le recours à la loi.

<sup>42</sup> Sauf l'Union des métiers de l'industrie hôtelière-Île-de-France (UMIH-IDF), qui juge cependant peu dissuasif le niveau des amendes pénales existantes.

<sup>43</sup> Ainsi, un restaurant situé rue Pierre Charon, à deux pas des Champs-Élysées, cumule 80 PV en 2 ans, entre 2021 et 2023.

#### **4.3.2 Des sanctions administratives lourdes à mettre en œuvre et peu employées**

La procédure de sanction administrative prévues à l'article DG 20.1 du RET de 2021 comme celle prévue par l'article L. 2212-2-1 du CGCT, introduit en février 2020, s'avèrent particulièrement lourdes à mettre en œuvre.

Dans le cadre de la procédure prévue par l'article DG. 20 du RET, en cas de manquement dûment constaté, de non-respect des dispositions de l'autorisation individuelle accordée ou de trouble à l'ordre public, une mise en demeure de mettre l'installation ou l'occupation en conformité est adressée au contrevenant par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le contrevenant dispose d'un délai de 15 jours pour présenter ses observations. Ce délai est ramené à 10 jours lorsque le manquement concerne une terrasse estivale. En cas d'urgence, notamment de risque avéré pour la sécurité des personnes, d'occupation illicite de la chaussée ou de manquement à d'autres règles de sécurité, ce délai peut être réduit à 48 heures.

Le délai de mise en conformité va de 10 jours maximum pour les terrasses estivales à 15 jours maximum pour les terrasses pérennes.

En cas de non-respect de cette mise en demeure, le contrevenant s'expose selon la gravité des faits constatés, à l'application de l'une des six sanctions qui vont d'un avertissement écrit avec obligation de mise en conformité jusqu'à la suspension temporaire de l'autorisation pour une durée maximale de deux mois, en passant par des mesures de restriction des horaires de l'installation.

Le retrait définitif de l'autorisation peut, quant à lui, être prononcé dans plus plusieurs cas : autorisation obtenue par fraude ; sous-location d'une terrasse ou d'un étalage ; dégradations commises par le titulaire ou son personnel ; récidive d'une infraction ayant donné lieu à un avertissement, à une restriction horaire ou à une suspension temporaire ; outrage commis par le bénéficiaire de l'autorisation ou un membre de son équipe à un agent de la force publique ou à un fonctionnaire public de la Ville de Paris dans l'exercice de ses missions ; trouble grave à la tranquillité ou à la salubrité publiques ; manquement constaté à l'interdiction de l'usage des systèmes de chauffage et de climatisation.

La procédure de l'article L. 2212-2-1 du CGCT constitue, quant à elle, un régime général d'amende administrative et, le cas échéant, de retrait d'office applicable à tout manquement à un arrêté d'un maire présentant un risque pour la sécurité des personnes et ayant un caractère répétitif ou continu. Ce manquement peut être, au vu des cas listés par le législateur, une occupation illicite du domaine public ou une occupation non conforme au titre d'occupation. Son champ d'application est donc plus restreint que celui de l'article DG 20 du RET, qui permet de sanctionner des nuisances qui ne constitueraient pas un danger pour les personnes. Par ailleurs, l'article L. 2212-2-1 du CGCT impose tout d'abord une phase contradictoire puis l'envoi d'une mise en demeure avant de pouvoir prononcer l'amende administrative au terme d'un délai de 1 mois et demi après la constatation du manquement. Cette procédure est donc plus longue et complexe encore que celle prévue par l'article DG 20.1, qui impose, préalablement à la sanction, l'envoi d'une mise en demeure déclenchant la phase contradictoire. La sanction peut ainsi être prononcée au terme d'un délai de 15 jours pour les installations pérennes, de 10 jours pour les installations estivales, voire de 48 heures dans une situation d'urgence.

Dès lors, les deux procédures, bien que respectueuses des principes de proportionnalité des peines et de respect du contradictoire avant la mise en œuvre d'une sanction administrative, s'avèrent particulièrement lourdes à mettre en œuvre pour des résultats souvent modestes au regard des moyens humains engagés.

Dans ces conditions, seules 192 procédures ont été mises en œuvre depuis 2021. Elles ont conduit à 83 lettres de mise en demeure suivies de 51 cas d'amendes administratives de 500 €, et, dans 8 cas seulement, à une mesure de retrait d'office du matériel de terrasse.

La chambre invite en conséquence la Ville à simplifier autant que possible les procédures prévues à l'article DG 20.1 du RET.

### **4.3.3 Des cas exceptionnels de fermeture administrative par la préfecture de police**

La DPMP a indiqué avoir parfois demandé à la préfecture de police de procéder à la fermeture administrative d'un établissement en raison de nuisances sonores répétées ou d'empiètement sur le domaine public. Cette dernière donne rarement suite à ces demandes et le nombre de cas où cela s'est présenté n'a pas pu être précisé.

---

## **CONCLUSION INTERMEDIAIRE**

---

*La Ville de Paris a mis en place des commissions de régulation des débits de boisson, des comités d'arrondissement bruit et un conseil parisien de la nuit où les problématiques liées aux terrasses sont abordées. Les collectifs et associations de riverains devraient y être mieux associés, de manière à faciliter le dialogue entre riverain et professionnels aujourd'hui difficile. De même, le développement des capteurs de bruit prévu dans le cadre du plan d'amélioration de l'environnement sonore 2021-2026 apparaît très souhaitable pour objectiver les nuisances sonores dans les quartiers festifs dont se plaignent les habitants.*

*Les plaintes en matière de terrasses déposées sur les dispositifs de signalement sont très nombreuses, de l'ordre de 45 000 entre le 1er janvier 2022 et le 30 juin 2023, soit près de 5 % de l'ensemble des plaintes déposées sur l'application « Dans ma rue ». Si le nombre de ces plaintes peut varier selon l'intensité de la mobilisation des riverains, le retour insuffisant des suites qui leur sont réservées et la très faible communication de la Ville sur le nombre croissant de verbalisations au titre des terrasses auxquelles elle procède concoure à entretenir une image de laxisme exagérée auprès des associations et collectifs de riverains. En effet, les verbalisations liées aux terrasses ont été multipliées par 4,8 entre 2018 et 2022, et ce niveau de sanction demeure stable pour les trois premiers trimestres de 2023.*

*En revanche, le dispositif de sanctions administratives, notamment en matière de retrait d'autorisation de terrasse, est très complexe, de sorte qu'elles ne sont que très rarement engagées et ne constituent pas un outil efficace de régulation. La Ville devrait envisager de les simplifier autant que possible afin d'en faciliter la mise en œuvre. Au-delà, une intervention du législateur pour augmenter le montant des amendes forfaitisées ou créer des astreintes journalières sur le modèle de ce qui existe en matière d'enseignes serait la bienvenue.*

---

## 5 LES RECETTES TIREES DES AUTORISATIONS DE TERRASSES

Aux termes des articles L. 2125-1 et 2125-3 du CG3P, toute occupation ou utilisation du domaine public donne lieu au paiement d'une redevance laquelle « *tient compte des avantages de toute natures procurés au titulaire de l'autorisation* ».

Si le propriétaire ou gestionnaire du domaine public dispose d'une large latitude pour déterminer le montant de la redevance, celle-ci doit néanmoins tenir compte d'un certain nombre d'éléments qui ont un impact sur les avantages procurés au titulaire de l'autorisation : l'emprise occupée au sol, la durée de l'exploitation (saisonnnière ou pas), la valeur commerciale du lieu où le chiffre d'affaires généré.

### 5.1 Une grille tarifaire trop complexe et reflétant mal la valeur commerciale des terrasses

#### 5.1.1 Une grille tarifaire complexe qui gagnerait à être simplifiée

Les modalités de calcul de la redevance due pour l'installation des terrasses et étalages sur le domaine public combinent plusieurs éléments :

- **La localisation de l'établissement** : les voies parisiennes sont classées selon leurs facteurs de commercialité et leur niveau de chalandise (voir plus loin), en cinq catégories : les voies affectées en hors catégorie sont celles pour lesquelles les droits de voirie sont les plus élevés, celles classées en 4<sup>ème</sup> catégorie seront les plus faiblement taxées.
- **La situation et la dimension des équipements** : selon la situation des terrasses (tiers du trottoir ou au-delà, sur voie piétonne ou stationnement, etc.) et leur emprise au sol.
- **La nature du dispositif** : le mode de taxation varie en fonction de la nature des ouvrages et objets : terrasses ouvertes, fermées, estivales, contre-terrasses etc.
- **Le système de majorations** : aux droits de voirie annuels, viennent s'ajouter des majorations et des suppléments (voir ci-après) au titre de droits de voirie additionnels.

À l'exception des terrasses estivales, l'ensemble des terrasses ouvertes dans le 1/3 du trottoir et les contre-terrasses voient leur tarif majoré de la manière suivante en fonction de la surface occupée, la majoration totale ne pouvant excéder 40 %.

**Tableau n° 12 : Majoration de redevance pour les terrasses dans le tiers du trottoir de plus de 20 mètres-carrés (sauf terrasses estivales) (en %)**

>20m <sup>2</sup>	>30m <sup>2</sup>	>40m <sup>2</sup>	Au-delà de 40m <sup>2</sup>
+ 5	+ 10	+ 15	+ 5% par tranche de 10m <sup>2</sup> supplémentaire

Source : Arrêté de la maire de Paris du 29 décembre 2023 fixant les tarifs applicables aux droits de voirie pour 2024

Par ailleurs, dans le tiers du trottoir, toutes les terrasses fermées excédant 20 m<sup>2</sup> subissent une majoration de tarif de 1 %, qui croit de 1 % par tranche de 10 m<sup>2</sup> supplémentaires. La majoration totale ne peut aller au-delà de 8 %.

L'article 181 de la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 et son décret d'application ont interdit l'utilisation d'appareils de chauffage ou de climatisation dans l'ensemble des espaces extérieurs situés sur le domaine public sauf s'ils sont « étanches et fermés par des parois latérales rigides par nature ». Si une amende est bien prévue en cas de manquement, elle ne peut être mise en œuvre que si un agent assermenté constate que l'un de ces appareils fonctionne, ce qui rend sa mise en œuvre malaisée.

C'est pourquoi, pour inciter les exploitants de terrasses à désinstaller leurs appareils la délibération 2022 DU 130 des 11, 12 et 13 octobre 2022, a créé des tarifs applicables, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, aux chauffages ou climatisations installés ou maintenus de façon irrégulière sur les terrasses ouvertes ou les contre-terrasses de toute nature. Cette majoration sur les suppléments dus pour l'installation de tout mode de chauffage ou de climatisation pour toutes les terrasses ouvertes, contre-terrasses et terrasses estivales, qui s'élève à 10 % pour toute surface supérieure à 30 m<sup>2</sup>, 15 % pour plus de 40 m<sup>2</sup> et à 5 % au-delà par 10 m<sup>2</sup> supplémentaires jusqu'à 40 % maximum. Cette majoration s'ajoute à des montants déjà facturés pour les appareils de chauffage ou de climatisation existant sur les terrasses ouvertes, extrêmement élevés, puisqu'ils s'élèvent entre 259 € et 1 462 € le m<sup>2</sup> de terrasse, soit 13 fois la redevance due pour un mètre-carré de terrasse ouverte.

- **Les suppléments** : 18 catégories de suppléments en fonction des objets ont également été recensées au titre de 2023, les deux derniers suppléments ayant été créés par une délibération 2023 DU 140 de décembre 2023 pour percevoir les droits d'occupation sur des écrans protégeant des contre-terrasses<sup>44</sup> : installation de bâches protectrices, parasols, couvertures en toile, de tout mode de chauffage ou de climatisation, installation de commerce accessoire, d'écrans parallèles, etc.

Au total, entre les tarifs annuels pour les divers ouvrages et objets, les majorations et suppléments, ce sont 255 tarifs différents qui entrent dans le système de calcul<sup>45</sup>. Cette grille tarifaire est, de fait, extrêmement complexe.

Si l'on admet les raisons pour lesquelles elle est ainsi construite, à savoir, selon la Ville, une taxation objet par objet, de manière fine et offrant au bénéficiaire la possibilité de moduler ses dispositifs, elle est en réalité difficilement compréhensible par les aspirants à l'occupation du domaine public. De même, elle est une source potentielle d'erreurs de saisie et de calcul tout au long de la chaîne de liquidation (assiette de taxation), de recouvrement et de contrôle des sommes dues, et par voie de conséquence, de surcroît de travail pour les agents dédiés. Le SPCPR a dû renforcer son contrôle de gestion, grâce à l'automatisation des tâches de saisie de données dans les applications, avec la mise en place de plusieurs niveaux de contrôle et de vérification des propositions de titres de recettes avant transmission à la direction des finances et des achats.

---

<sup>44</sup> Auparavant, seuls les écrans de protection des terrasses ouvertes étaient taxés.

<sup>45</sup> 33 tarifs annuels pour 2023 tous dispositifs confondus + 18 additionnels et suppléments. Voir arrêté pour 2023.

Par ailleurs, la formule de calcul du prix au m<sup>2</sup> a été historiquement arrêtée par les services selon des modalités qu'ils ne sont plus en mesure de reconstituer. Ce prix originel est révisé annuellement, par arrêté du directeur de l'urbanisme, après arbitrage de l'exécutif et dans la limite de l'évolution tarifaire des services publics décidée pour l'année N+1. Le rythme d'augmentation des redevances pour de terrasses ont globalement suivi l'inflation depuis 2011, avec un rythme légèrement supérieur à l'inflation jusqu'en 2020 et inférieur entre 2021 et 2023. Pour l'année 2024, l'augmentation des tarifs arrêtée (5 %) est sensiblement supérieure aux prévisions d'inflation (2,6 % selon l'Insee).

**Tableau n° 13 : Revalorisation des redevances d'occupation pour les terrasses sur le domaine public et inflation entre 2011 et 2023**

	2011	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Revalorisation redevance – voies hors catégorie (en %)	2	1	1	1	0	2	5
Revalorisation redevance – voies des catégories 1 à 4 (en %)	2	1	1	1	0	2	5
Indice de revalorisation – voies hors-catégorie – base = 2011	100	114,8	115,9	117,1	117,1	119,4	125,4
Indice de revalorisation – voies des catégories 1 à 4 – base = 2011	100	111,5	112,6	113,7	113,7	116,0	121,8
Indice de l'inflation Insee	100	106,6	107,7	108,3	110,0	115,7	121,4
<b>Indice de revalorisation hors inflation – voies hors catégories</b>	<b>100</b>	<b>107,7</b>	<b>107,6</b>	<b>108,1</b>	<b>106,5</b>	<b>103,2</b>	<b>103,3</b>
<b>Indice de revalorisation hors inflation – voies des catégories 1 à 4</b>	<b>100</b>	<b>104,6</b>	<b>104,5</b>	<b>105,0</b>	<b>103,4</b>	<b>100,3</b>	<b>100,3</b>

Source : délibérations de la Ville de Paris et données Insee pour l'inflation

### 5.1.2 Une tarification plus complexe et plus élevée que celle des autres grandes métropoles françaises

Le tableau ci-dessous permet de comparer les tarifs pratiqués à Paris sur deux grands types d'installations permanentes (terrasse ouverte et fermée<sup>46</sup>) avec ceux de plusieurs autres grandes villes françaises. Trois catégories de tarif ont été retenues : le plus élevé, le moins élevé et le tarif médian. La tarification indiquée est celle de l'année 2023, à l'exception des villes de Bordeaux et Montpellier pour lesquelles les tarifs 2022 ont été utilisés, car seuls disponibles en ligne.

<sup>46</sup> Une terrasse ouverte est une occupation délimitée du domaine public de voirie destinée à accueillir des tables et chaises. Une terrasse fermée est couverte et close, constituant un ensemble largement vitré dont les éléments sont conçus pour être démontés facilement et rapidement (définitions portées au RET 2021).

**Tableau n° 14 : Comparaison des tarifs des terrasses des principales villes françaises en 2023**

En €	Tarif le plus élevé		Tarif médian		Tarif le moins élevé	
	Terrasse ouverte	Terrasse fermée	Terrasse ouverte	Terrasse fermée	Terrasse ouverte	Terrasse fermée
Paris	111,9 / 336,1	803,4 / 2 410,4	51,2 / 153,4	367,2 / 1 101,8	19,7 / 58,7	141,9 / 426,1
Nice	228,2		72,6		17,6	
Lyon	143,9 / 152,4		131,2 / 137,6		80,4 / 80,8	
Montpellier	104,7	342,7	64,5	268,6	40,2	183,0
Dijon	100,0	298,0	55,0	221,0	34,0	121,0
Marseille	88,1	188,7	52,1	116,3	28,5	68,7
Toulouse	88,4	126,1	63,4	100,8	47,4	94,6
Bordeaux	62,7	270,1	-	-	36,6	135,1
Strasbourg	74,5	116,7	51,4	79,9	38,6	62,6
Nantes	78,7		56,8		18,0	

Source : site internet des collectivités. Données pour l'année 2023, sauf pour Bordeaux et Montpellier (données pour 2022)

Les grilles tarifaires des villes de l'échantillon sont bien plus simples que la grille parisienne. Si, comme à Paris, elles ont créé des zones tenant compte des facteurs de commercialité des voies, aucune d'entre elles n'organise de distinction entre le 1/3 et/ou le 2/3 de trottoir, les voies piétonnes etc. Les grilles reposent sur un nombre limité de dispositifs et ne prévoient ni majorations ni suppléments et droits additionnels, ou alors en nombre limité.

Quelle que soit la catégorie de tarif considérée, Paris figure parmi les villes françaises les plus onéreuses, d'autant qu'aux droits annuels forfaitaires au m<sup>2</sup>, indiqués dans le tableau ci-dessus, peuvent s'ajouter, comme évoqué *supra*, de nombreuses majorations ou suppléments.

### 5.1.3 Une classification des voies parisiennes qui a peu évolué depuis 2005 et reflète mal la valeur commerciale des terrasses qui y sont implantées

Les voies parisiennes sont classées en cinq catégories qui déterminent le niveau de tarif des droits de voirie, de la commercialité la plus faible à la plus élevée :

**Tableau n° 15 : Critères de commercialité intervenant dans le classement des voies**

Catégorie	Commercialité	Définition	Part du kilométrage des voies parisiennes classée dans cette catégorie (en %)
4	Médiocre	Catégorie par défaut pour les rues non commerçantes : pas ou peu de commerce, présence de commerces fermés	53,8
3	Moyenne	Présence ponctuelle de commerces de proximité	34,7
2	Bonne	Densité commerciale importante, multiplicité de types de commerces non liés au luxe	9,5
1	Très bonne	Forte densité de commerces avec présence ponctuelle de commerces de luxe, voies proches de sites touristiques	1,5
HC	Exceptionnelle	Voies prestigieuses avec majorité de commerces de luxe, situées dans ou à proximité de sites touristiques majeurs	0,4

Source : Ville de Paris

**Carte n° 1 : Cartographie de la commercialité des voies parisiennes en 2011**



Source : étude Apur 2022 – pièce transmise par la Ville

Cette classification qui remonte à 1986 a été largement révisée en 2005 puis, une dernière fois, de manière minime, en 2011. Elle apparaît partiellement obsolète 12 ans plus tard. En effet, alors que le territoire parisien évolue, les zones tarifaires sont restées inchangées et n'ont pas pris en compte la mutation de certaines voies.

À titre d'exemple, l'avenue de France était classée en zone 3 lors de son ouverture. Elle disposait alors de peu de commerces, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui (multiplexe de cinémas et bars restaurants prisés par une clientèle jeune<sup>47</sup>). De même, la rue Monsigny, dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement, la rue Dupetit-Thouars, dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement et la place Sainte-Marthe dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement, entièrement bordées de cafés-restaurant, sont classées en 4<sup>ème</sup> catégorie<sup>48</sup>, la plus basse, alors que ces artères sont à l'évidence attractives pour le secteur de la restauration. Quant à la rue de Montorgueil, dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, elle aussi entièrement bordée de terrasses et très passante, elle n'est classée qu'en 3<sup>ème</sup> catégorie, peu chère, ce qui constitue à l'évidence une incitation pour les commerçants à développer leurs activités sur le domaine public. À l'inverse, le classement du boulevard des Capucines en hors catégorie<sup>49</sup> et de l'avenue de l'Opéra apparaît daté, ces deux voies connaissant un taux de vacance commerciale en nette augmentation avec le développement du télétravail.

Au total, entre un classement des voies quasiment inchangé depuis 2005 et une revalorisation forfaitaire annuelle des multiples tarifs en vigueur, le prix ainsi calculé a de fortes chances de s'écarter de la valeur de marché et des bénéfices que peuvent en retirer les restaurateurs. La chambre recommande à la Ville de faire évoluer la base du prix au m<sup>2</sup>,

<sup>47</sup> Étude BDcom 2020, Apur, page122.

<sup>48</sup> Pour cette catégorie, en 2023, le coût d'un mètre-carré de terrasse fermée dans le tiers du trottoir est de 141,9 €/m<sup>2</sup>, celui d'un mètre-carré de terrasse ouverte dans le tiers du trottoir de 19,66 €/m<sup>2</sup> et celui d'une terrasse estivale de 68,54 €/m<sup>2</sup>.

<sup>49</sup> Seules 5 des 6 300 voies parisiennes sont classées hors catégorie : les Champs-Élysées, la place des Vosges, le Boulevard des Capucines, la Place de l'Opéra et la rue de la Paix.

selon des références objectives et actualisées périodiquement. Une détermination du montant de la base de taxation des redevances réalisée par des professionnels externes (expert immobilier, service du domaine, etc.) offrirait un gage d'objectivité qui serait susceptible de couper court à toute contestation et réclamation tant des professionnels du commerce que des associations de riverains portant sur le mode de fixation et le montant de la redevance. La Ville de Paris indique, en réponse, qu'une étude est menée conjointement avec l'Apur afin de faire évoluer les bases de taxation sur des critères plus objectifs.

La Ville a entamé, en 2022, en collaboration avec l'Apur, un travail sur la détermination de critères de qualification documentés, reposant sur des bases aussi objectives que possible : réseaux et densité de commerce, desserte de transports, fréquentation piétonne des voies, revenu des ménages demeurant dans le quartier etc. Elle compte, de surcroît, des voies avec des linéaires importants, dont les facteurs de commercialité peuvent de ce fait varier entre le début et la fin de la voie, ce qui a amené l'Apur à construire une analyse en fonction du tronçon de chaque voie.

Cette étude a débouché sur deux nouvelles hypothèses de classement des rues, sur la base de ces critères : la première hypothèse entraînerait une augmentation de la taxe assez conséquente pour 25 % des commerces, une baisse pour 17 % d'entre eux et 50 % ne seraient pas impactés. La deuxième hypothèse propose de neutraliser les baisses et de limiter les hausses à la catégorie supérieure afin d'écarter les évolutions à la hausse.

La Ville n'a pas encore pris de décision sur la base de cette étude, bien que le principe de la révision du classement de la commercialité des voies ait été arrêté lors d'une réunion avec le directeur de cabinet de la maire le 27 janvier 2021.

Certes, ce sujet est sensible car un changement de zone tarifaire débouchera obligatoirement sur des « perdants et des gagnants ». Mais il aurait le mérite d'actualiser des facteurs de commercialité devenus obsolètes, ne reflétant qu'imparfaitement la réalité commerciale des rues parisiennes.

Ce travail de mise à jour réalisé, la Ville pourrait recourir à l'avenir aux enquêtes triennales BDcom afin d'actualiser régulièrement les facteurs de commercialité de manière à refléter le niveau d'attractivité réel des voies parisiennes.

En tout état de cause, compte-tenu de la rentabilité commerciale d'un mètre carré de terrasse, et bien que les régimes juridiques soient radicalement différents (notamment du fait du caractère précaire et révocable de l'autorisation d'occupation du domaine public), il n'est pas illégitime de comparer le coût d'un m<sup>2</sup> de terrasse à celui d'un m<sup>2</sup> de local commercial.

Globalement, comme l'indiquent de manière détaillée par arrondissement l'annexe n° 3 et, de manière plus synthétique, le tableau ci-dessous, pour les catégories les plus représentatives de la présence de terrasses (catégories 1 à 4), le coût d'un mètre carré de terrasse installée dans le tiers du trottoir varie entre 20,7 % et 3,6 % du coût moyen annuel d'un mètre carré de local commercial à Paris<sup>50</sup>. Même s'il faut tenir compte d'éventuels suppléments, ce tarif apparaît très attractif et semble offrir des marges de manœuvre à la Ville de Paris.

La même observation vaut, dans une moindre mesure, pour les terrasses estivales, dont le coût de la redevance par mètre-carré varie entre 54,5 % et 12,7 % du loyer d'un mètre carré de local commercial en 2023.

---

<sup>50</sup> Soit, en moyenne, 540 € en 2023. Le détail de la source et par arrondissement figure en annexe n° 3.

Seules les terrasses fermées, dont le coût au mètre carré varie entre 112,2 % et 26,4 % de celui d'un local commercial, semblent plus proches du tarif d'un local commercial et des bénéfices économiques pouvant être retiré de l'exploitation d'une terrasse, même s'il est généralement admis que le caractère précaire du droit d'occupation du domaine public justifie un abattement de 15 % ou 20 % par rapport au coût du loyer d'un local commercial<sup>51</sup>.

**Tableau n° 16 : Montant de la redevance due pour un mètre-carré de terrasse rapportée au montant du loyer annuel moyen d'un mètre carré de local commercial à Paris en 2023**

<i>Catégorie de terrasse</i>	<i>Montant de la redevance annuelle exprimée en % du loyer commercial moyen en 2023</i>
<i>Redevance pour une terrasse fermée dans le tiers du trottoir – voie de 1<sup>ère</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	112,2
<i>Redevance pour une terrasse estivale – voie de 1<sup>ère</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	54,5
<i>Redevance pour une terrasse ouverte dans le tiers du trottoir – voie de 1<sup>ère</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	15,5
<i>Redevance pour une terrasse fermée dans le tiers du trottoir – voie de 2<sup>ème</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	68,0
<i>Redevance pour une terrasse estivale – voie de 2<sup>ème</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	33,2
<i>Redevance pour une terrasse ouverte dans le tiers du trottoir – voie de 2<sup>ème</sup> catégorie - en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	9,5
<i>Redevance pour une terrasse fermée dans le tiers du trottoir – voie de 3<sup>ème</sup> catégorie - en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	39,7
<i>Redevance pour une terrasse estivale – voie de 3<sup>ème</sup> catégorie - en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	19,4
<i>Redevance pour une terrasse ouverte dans le tiers du trottoir – voie de 3<sup>ème</sup> catégorie - en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	5,5
<i>Redevance pour une terrasse fermée dans le tiers du trottoir – voie de 4<sup>ème</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	26,2
<i>Redevance pour une terrasse estivale – voie de 4<sup>ème</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	12,7
<i>Redevance pour une terrasse ouverte dans le tiers du trottoir – voie de 4<sup>ème</sup> catégorie -, en % du loyer commercial annuel moyen parisien</i>	3,6

*Sources : arrêté de la maire de Paris du 29 décembre 2022 fixant les tarifs applicables aux droits de voirie pour 2023 et UnEmplacement.com, à partir de 12 419 annonces de locations commerciales publiées entre décembre 2022 et décembre 2023*

<sup>51</sup> Ce type d'abattement est, par exemple, pratiqué pour la location de logement appartenant à une collectivité locale sans que l'occupant ne soit soumis à des astreintes ni que le logement soit un logement de fonction. Dans ce cas, l'article R. 2222-5 du CG3P, qui dispose que « les baux des communes [...] sont passés dans les conditions prévues respectivement au premier alinéa des articles R. 2241-1, R. 3213-1 et R. 4221 » de ce code, qui autorisent la conclusion d'une convention d'occupation précaire dite « simple » moyennant le paiement d'une redevance calculée selon la valeur locative établie par le service des domaines, moins un abattement de 15 % destinée à compenser la précarité de la convention d'occupation.

**Recommandation performance n°4** : Actualiser la classification de la commercialité des voies et la grille tarifaire des redevances d'occupation du domaine public afin que les revenus procurés à la collectivité par la tarification des terrasses reflètent mieux les bénéfices privés tirés de leur exploitation, en application de l'article L. 2513-3 du code général de la propriété des personnes publiques.

## 5.2 Les recettes tirées des terrasses représentent une part importante des droits de voirie et leur recouvrement doit être fiabilisé

### 5.2.1 Les recettes perçues au titre des terrasses représentent plus de la moitié des droits de voirie

Comme évoqué précédemment, les baisses de recettes enregistrées en 2020 et 2021 correspondent aux exonérations votées par le Conseil de Paris afin de venir en aide aux commerçants frappés par la crise sanitaire. L'année 2022 reflète bien l'augmentation du nombre de terrasses mais enregistre une baisse de la recette moyenne par terrasses par rapport à 2018, qui peut s'expliquer, notamment, par une diminution du nombre de terrasses fermées au profit de terrasses estivales, environ deux fois moins chères en moyenne que les terrasses fermées toutes catégories confondues.

**Tableau n° 17 : Montant des recettes des terrasses et étalages – de janvier 2018 à décembre 2023<sup>52</sup>**

<i>En M€</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Montant des redevances à percevoir au budget primitif</i>	48,0	41,41	41,82	21,79	34,12	38,14
<i>Montant des redevances perçues, au compte administratif</i>	38,81	41,11	16,56	9,99	38,85	Non connus à date
<i>dont droits de voirie</i>	36,73	40,83	16,32	9,96	38,78	
<i>dont terrasses</i>	20,22	18,81	2,28	3,21	23,94	
<i>dont suppléments</i>	9,97	9,96	1,73	1,74	7,16	
<i>dont stores/auvents</i>	2,25	2,25	1,00	2,11	2,15	
<i>Taux de recouvrement</i>	NC	NC	NC	NC	NC	
<i>Admissions en non-valeur, en nombre de titres</i>					529	179
<i>Admissions en non-valeur, en montant</i>					0,608	0,243
<i>Part des terrasses dans les redevances perçues (en %)</i>	45	46	14	33	62	
<i>Nombre de terrasses taxées</i>	17 963	19 410	16 058	17 068	21 909	22 803
<i>Recette moyenne par terrasses (en €)</i>	1 125	969	NS	NS	1 092	

Source : Ville de Paris, direction de l'urbanisme et direction des finances, calculs CRC

<sup>52</sup> Dernière donnée disponible.

Une part non négligeable de ces redevances est perçue au titre des emprises irrégulières constatées sur le domaine public, soit que l'occupation n'ait pas été autorisée, soit parce qu'elles dépassent l'emprise accordée ou encore que des suppléments installés n'ont pas été déclarés. On constate, en effet, une augmentation du nombre de ces terrasses en irrégularité, explicable en partie selon la Ville par la création des terrasses estivales et des contre-terrasses sur stationnement depuis 2022. En 2023, cela a concerné 1 027 terrasses et 293 dispositifs supplémentaires, pour un montant de recettes perçues au 12 décembre 2023<sup>53</sup> de 2,2 M€.

**Tableau n° 18 : Recettes liées aux emprises irrégulières – décompte arrêté au 12 novembre 2023**

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Catégorie terrasses							
Nombre de dispositifs irréguliers	560	658	706	785	858	1 027	4 594
Surface totale en m <sup>2</sup>	4 307	4 888	5 483	6 021	6 879	10 096	37 674
Redevances perçues	532 342	563 356	90 146	120 571	803 086	1 287 382	3 396 884
Catégorie suppléments							
Nombre de dispositifs irréguliers	433	482	497	540	532	293	2 777
Surface totale en m <sup>2</sup>	5 315	5 981	6 100	6 512	6 322	4 173	34 403
Redevances perçues	840 530	936 159	170 631	194 203	855 488	912 815	3 909 828
Total des recettes perçues au titre des objets irréguliers	1 372 872	1 499 515	260 777	314 774	1 658 574	2 200 197	

Source : Ville de Paris

La baisse du nombre des suppléments taxés sur 2023, semble, elle, imputable aux dispositifs de chauffage et de climatisation, qui ne sont taxés qu'en fin d'exercice et ne figurent donc pas dans le décompte ci-dessus, arrêté au 12 novembre 2023.

En 2020, à l'occasion de la crise sanitaire, la direction de la voirie et des déplacements avait évalué la perte liée à l'occupation de 7 437 places de stationnement par des terrasses éphémères à environ 13,6 M€, à raison d'une recette moyenne par place de stationnement estimée, à l'époque à 1 829 €/an.

En 2023, la direction de l'urbanisme évalue à 2 000 le nombre de places de stationnement occupées par des terrasses. Sur la base d'une règle de trois, fondée sur la recettes moyenne de 2020, la perte de recette peut être estimé à 3,65 M€. Ce chiffre est un minimum car les tarifs du stationnement ont été très fortement réévalués en 2022, la hausse étant d'environ 50 % pour un paiement à l'heure.

## 5.2.2 Le recouvrement des redevances doit être fiabilisé

Il n'existe pas de suivi du taux de recouvrement spécifique à cette nature de recette, le taux de recouvrement produit par la DRFiP étant global, tous types de recettes confondus. Concernant les admissions en non-valeur, la direction des finances et des achats dispose des titres passés pour des droits de terrasse et étalages pour les années 2022 et 2023. Ces données ne sont pas disponibles pour les exercices antérieurs à 2022, les informations transmises à l'époque par la DRFiP lors des propositions d'admission en non-valeur ne permettant pas d'isoler les droits de terrasse et d'étalages du reste des titres de recettes.

<sup>53</sup> À cette date, la totalité des dispositifs de chauffage n'étaient pas encore recensée puisque ce récolement est effectué par les agents du SPCR dans les dernières semaines de décembre.

Le SPCPR ne dispose que d'une visibilité limitée sur la gestion financière des terrasses.

### 1) ► Sur les encaissements des redevances

Les agents de taxe du SPCPR établissent les titres de recette dans le logiciel de taxation dénommé Savoi. La taxe ainsi générée est transmise par flux informatique dans le logiciel financier Alize qui équipe la direction des finances. Celle-ci, après validation, l'envoie à son tour informatiquement dans l'application Hélios de la DRFiP aux fins mise en recouvrement auprès du bénéficiaire de l'autorisation de terrasse.

Théoriquement, le retour de la date d'encaissement est organisé dans Savoi par le logiciel Alize, lui-même alimenté par Hélios :

**Schéma n° 1 : Interface informatique financière entre le SPCPR, la direction des finances et le comptable public**



Source : Ville de Paris – Guide de la taxation du SPCPR

Or, cela ne semble pas être systématique<sup>54</sup>. Des problèmes de liaison technique seraient responsables de certains dysfonctionnements à cet égard et sont expertisés dans le cadre de la maintenance informatique du logiciel Savoi. Les agents de taxe sont amenés, lorsque leur charge de travail le permet, à réclamer un bordereau de situation à la DRFiP afin d'opérer un rapprochement entre les titres émis et les titres payés.

Faute de retour automatisé fiable, le SPCPR n'a donc aucune certitude sur le niveau réel des encaissements en cours d'exercice et, *de facto*, sur le taux de recouvrement effectif et la situation individuelle des redevables, ce qui constitue un angle mort en matière de suivi et de gestion. Ce n'est qu'à l'occasion de réclamations sur les droits de voirie que le SPCPR contacte le comptable public, seul en charge du recouvrement des droits dus, afin de connaître l'état exact de tel ou tel titre de recette émis. La seule réconciliation systématique effectuée est celle réalisée annuellement par la direction de l'urbanisme entre le compte administratif et le niveau réel des encaissements par rapport aux titres émis.

### 2) ► Sur le traitement et le paiement des amendes et les redevances versées par les établissements en infraction

Le traitement et le paiement des contraventions dressées par la police municipale à l'encontre des commerçants en infraction sont assurés par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

<sup>54</sup> Entretien des agents de taxe du 12 octobre 2023 – page 116 du guide de taxation, paragraphe 7.1.1.

Il semble que ni le SPCPR, ni la police municipale ne soient informés des suites réservées aux PV (montant encaissé, taux de recouvrement, impayés, recours des contrevenants, créances classées irrécouvrables, etc.).

En outre, la Ville n'a pas fait droit à la demande de la chambre d'obtenir toutes les pièces concernant la gestion par l'ANTAI des amendes dressées sur le domaine public au titre des terrasses (convention, états de situation détaillés, etc.).

Or, une approche fiable du niveau de recouvrement des redevances dues pour l'occupation du domaine public ainsi que des suites données aux contraventions constituent des indicateurs de gestion pertinents et un élément de motivation pour les effectifs en charge de l'espace public.

Un travail devrait être engagé avec l'ANTAI, pour disposer d'un retour sur le paiement des amendes ainsi qu'avec la direction des finances et des achats, pour les informations sur ces encaissements soient reversées automatiquement dans le logiciel de taxation du SPCPR, ce qui concourrait à disposer dans le logiciel Eudonet de l'intégralité des informations concernant les paiements des amendes par un commerçant (cf. *supra*, troisième partie sur la gestion des autorisations).

### 5.2.3 Les frais de personnel mis en œuvre pour recouvrer ces recettes

La masse salariale mobilisée pour gérer les autorisations de terrasse au sein de la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris est estimée à un peu plus de 2 M€ pour l'exercice 2022, pour 36,15 équivalents temps-plein consacrés à cette activité.

**Tableau n° 19 : Estimation des ETP et de la masse salariale consacrés à l'instruction des demandes de terrasses et à la liquidation des redevances en 2022**

	Effectifs en nombre d'agents	Équivalents temps pleins	Coût annuel chargé des ETP en 2022 (en €)
<i>Services centraux</i>			
A+	3	0,7	86 995
B	0	0	0
C	0	0	0
<i>Circonscriptions</i>			
A+	4	0,7	86 995
A	5	3	233 759
B	43	19,45	1 050 203
C	26	12,3	554 103
TOTAL	81	36,15	2 012 054

Source : Ville de Paris

La masse salariale des agents de la direction de la police municipale et de la prévention, dont une fraction de l'activité consiste à contrôler le respect des autorisations de terrasses, n'est pas connue.

---

**CONCLUSION INTERMEDIAIRE**

---

*La grille tarifaire des redevances d'occupation du domaine public pour les terrasses à Paris est d'une particulière complexité, avec 255 tarifs applicables début 2024. Ces tarifs, plus élevés que dans toutes les grandes villes françaises, ont globalement évolués au même rythme que l'inflation depuis 2011.*

*En revanche, le classement des voies parisiennes en cinq catégories, qui a très peu évolué depuis 2005, est aujourd'hui largement obsolète, de sorte que les tarifs appliqués reflètent mal la valeur commerciale des terrasses pour les commerçants qui les exploitent. Les tarifs semblent en particuliers offrir des marges de réévaluation pour les terrasses ouvertes dans le tiers du trottoir et, dans une moindre mesure, pour les terrasses estivales. C'est pourquoi la chambre recommande à la Ville de revoir sa grille tarifaire afin qu'elle corresponde mieux aux avantages tirés de l'occupation du domaine public, comme le prévoit l'article L. 2513-3 du CG3P. La Ville de Paris a indiqué à cet égard qu'une étude de l'APUR était en cours afin d'actualiser ces tarifs.*

*Au total, les redevances d'occupation du domaine public tirées des terrasses ont représenté près de 39 M€ en 2022 et devraient croître en 2023. Ce chiffre est à mettre en regard des 2M€ que représente en 2022 la masse salariale des agents chargés d'instruire les autorisations de terrasses et des pertes de recettes représentées par l'occupation de 2 000 places de stationnement par des terrasses, soit au minimum 3,65 M€, sur la base des tarifs en vigueur en 2020. La masse salariale des agents de la police municipale, dont une fraction de l'activité consiste à contrôler les terrasses, n'est pas connue.*

---

## ANNEXES

Annexe n° 1. Méthode de contrôle.....	54
Annexe n° 2. Terrasses éphémères déclarées durant la crise Covid en 2020-2021 .....	55
Annexe n° 3. Comparaison des redevances versées pour un mètre-carré de terrasse selon la catégorie de la voie et du loyer versé pour un mètre-carré de local commercial en 2023 .....	56
Annexe n° 4. Exemples de principes de gestion mis en œuvre dans d'autres villes françaises et européennes .....	57
Annexe n° 5. Glossaire des sigles .....	58

## **Annexe n° 1. Méthode de contrôle**

Le contrôle a été réalisé par deux questionnaires auprès des services de la Ville de Paris.

Par ailleurs, il a été décidé, en accord avec la Ville de Paris de constituer un échantillon d'arrondissements à partir de ceux qui concentrent la surface de terrasses autorisées la plus importante par rapport au nombre d'habitants. Comme proposé dans le plan de contrôle, l'arrondissement de Paris-Centre (33 m<sup>2</sup> de terrasses autorisées pour 100 habitants, au 30 juin 2023) et le 8<sup>ème</sup> arrondissement (37 m<sup>2</sup> de terrasses autorisées pour 100 habitants, au 30 juin 2023) ont été retenus.

Pour ces arrondissements, ont été rencontrés : les maires d'arrondissements et leurs équipes en charge de l'avis sur les autorisations de terrasses délivrées dans leur arrondissement ; les chefs des circonscriptions de la direction de l'urbanisme et leurs adjoint ainsi que les inspecteurs du paysage de la rue et les agents de taxe compétent pour l'arrondissement ; les chefs de circonscription de la police municipale pour l'arrondissement ; et, lorsque cela a été possible, des associations de riverains de l'arrondissement dénonçant les nuisances engendrées par les terrasses sur l'espace public (pour Paris centre).

Des contrôles sur place et sur pièces ont eu lieu les 13 et 18 octobre 2023, afin d'examiner une cinquantaine de dossiers d'instruction d'autorisations de terrasses de Paris-centre et du 8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (dossiers de la rue Montmartre et des Champs-Élysées, en particulier).

Deux rondes ont été faites avec des inspecteurs du paysage de la rue dans leurs circonscriptions respectives : le 12 octobre 2023, avec les quatre inspecteurs en charge de Paris-centre et le 18 octobre 2023, avec l'inspecteur en charge du 8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

Au total, 34 entretiens ont eu lieu dans le cadre de l'instruction, avec des élus et des responsables administratifs de la Ville de Paris ainsi que des représentants des collectifs de riverains et des professionnels de la restauration.

**Annexe n° 2. Terrasses éphémères déclarées durant la crise Covid en 2020-2021**

DÉCLARATIONS DE TERRASSES ÉPHÉMÈRES															
Arrondissements	2020								2021						Total général
	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	janv.	fév.	mars	avr.	mai	juin	
75001	12	346	34	12	57	9	3			3	2	19	42	7	546
75002	12	376	39	13	71	9	1	1	2	1	6	22	72	6	631
75003	9	275	24	7	51	6	3			4	1	9	56	4	449
75004	7	327	27	13	46	7	1	1		1	4	4	53	5	496
<b>Total Paris-Centre</b>															<b>2 221</b>
75005	22	344	57	12	52	21	1	1	2	4	7	29	69	5	626
75006	6	324	32	11	64	8	1	1	1	3	8	10	51	7	527
75007	8	200	27	8	27	8	3	1	2	2	3	21	34	4	348
75008	18	418	35	17	60	15	5	1	8	1	17	46	80	9	730
75009	15	565	54	25	45	9	1	2	4	3	7	33	98	8	869
75010	16	449	38	15	32	15	4		1	3	7	27	103	6	716
75011	20	706	58	29	66	15	2	2	4	2	2	28	143	10	1 087
75012	9	311	33	12	36	8	3					19	72	9	512
75013	4	255	25	14	32	12	2	2		2	7	11	54	3	423
75014	6	319	16	11	34	11			1		1	12	63	3	477
75015	16	401	33	13	33	13	2	3	2	3	3	36	98	15	671
75016	8	256	27	15	30	7	4		2	4	14	24	56	4	451
75017	23	454	68	17	47	11	9		2	4	4	28	115	17	799
75018	11	523	58	19	45	13	9		1	3	6	24	80		792
75019	3	212	28	12	19	4	1		1	1		11	51	6	349
75020	5	230	19	11	19	7	2		1	3	1	14	63	2	377
<b>Total général</b>	<b>230</b>	<b>7 291</b>	<b>732</b>	<b>286</b>	<b>866</b>	<b>208</b>	<b>57</b>	<b>15</b>	<b>34</b>	<b>47</b>	<b>100</b>	<b>427</b>	<b>1 453</b>	<b>130</b>	<b>11 876</b>

**Annexe n° 3. Comparaison des redevances versées pour un mètre-carré de terrasse selon la catégorie de la voie et du loyer versé pour un mètre-carré de local commercial en 2023**

EN % DU LOYER COMMERCIAL ANNUEL MOYEN										(en €)	
Arrondissement	REDEVANCE POUR UNE TERRASSE										
	CATÉGORIE 1			CATÉGORIE 2			CATÉGORIE 3				
	Fermée dans le 1/3 du trottoir	Ouverte dans le 1/3 du trottoir	Estivale	Fermée dans le 1/3 du trottoir	Ouverte dans le 1/3 du trottoir	Estivale	Fermée dans le 1/3 du trottoir	Ouverte dans le 1/3 du trottoir	Estivale	Loyer commercial annuel moyen pour un mètre carré	Fourchette des loyers commerciaux, par m² et par an
1 <sup>er</sup>	91,4	12,7	44,6	55,9	7,8	27,3	32,6	4,6	15,9	657	305 – 1 667
2 <sup>ème</sup>	106,5	14,8	52,0	65,1	9,1	31,7	38,0	5,3	18,6	564	350 – 963
3 <sup>ème</sup>	100	14,0	48,8	61,2	8,5	29,8	35,7	5,0	17,5	600	300 – 1 200
4 <sup>ème</sup>	85,5	11,9	41,7	52,3	7,3	25,5	30,5	4,3	14,9	702	360 – 1 875
5 <sup>ème</sup>	111,6	15,6	68,3	68,3	9,5	33,3	39,8	5,6	19,5	538	366 – 887
6 <sup>ème</sup>	74,3	10,4	45,5	45,5	6,3	22,2	26,5	3,7	13,0	808	453 – 1 454
7 <sup>ème</sup>	87,3	12,2	53,4	53,4	7,4	26,0	31,1	4,3	15,2	688	377 – 1 186
8 <sup>ème</sup>	86,9	12,1	53,2	53,2	7,4	25,9	31,0	4,3	18,8	691	369 – 1 200
9 <sup>ème</sup>	107,6	15,0	52,5	68,8	9,2	32,1	38,4	5,4	20,4	558	333 – 1 020
10 <sup>ème</sup>	116,8	16,3	57,0	71,5	10,0	34,8	41,6	5,8	21,6	514	310 – 852
11 <sup>ème</sup>	124,0	17,3	60,5	75,9	10,6	37,0	44,3	6,2	22,9	484	248 – 854
12 <sup>ème</sup>	131,4	18,3	64,1	80,4	11,2	39,2	46,9	6,5	24,2	457	242 – 857
13 <sup>ème</sup>	138,3	19,3	67,7	84,8	11,8	41,3	49,5	6,9	22,3	433	251 – 800
14 <sup>ème</sup>	127,7	17,8	62,3	78,1	10,	38,1	45,6	6,4	22,0	470	281 – 877
15 <sup>ème</sup>	126,6	17,6	61,6	77,2	10,8	37,6	45,0	6,3	19,2	476	309 – 824
16 <sup>ème</sup>	110,0	15,3	53,7	67,3	9,4	32,8	39,2	5,5	17,5	546	341 – 988
17 <sup>ème</sup>	100,0	14,0	48,8	61,2	8,5	29,8	35,7	5,0	20,6	600	300 – 1 000
18 <sup>ème</sup>	118,0	16,4	57,6	72,2	10,1	35,2	42,1	5,9	24,4	509	246 – 944
19 <sup>ème</sup>	139,6	19,5	68,1	85,4	11,9	41,6	49,8	7,0	26,5	430	252 – 772
20 <sup>ème</sup>	152,0	21,2	74,2	93,0	13,0	45,3	54,3	7,6	19,4	395	201 – 750
Total	111,2	15,5	54,3	68,0	9,5	33,2	39,7	5,5		540	291 – 1 008

Sources : arrêté de la maire de Paris du 29 décembre 2022 fixant les tarifs applicables aux droits de voirie pour 2023 et UnEmplacement.com, à partir de 12 419 annonces de locations commerciaux publiées entre décembre 2022 et décembre 2023. Les tarifs les plus bas correspondent au niveau du dernier décile des loyers pratiqués et les plus élevés à la moyenne des loyers du 10<sup>ème</sup> décile. Il ne s'agit donc pas des valeurs extrêmes rencontrées.

#### **Annexe n° 4. Exemples de principes de gestion mis en œuvre dans d'autres villes françaises et européennes**

Des villes françaises, attractives au plan touristique, ont pris des dispositions parfois plus restrictives que Paris, de nature (en tout cas dans l'intention) de manière à assurer une gestion raisonnée de l'espace public.

La commune de Lyon limite les dispositifs en nature, nombre, superficie et extension (par exemple, un établissement disposant d'une terrasse de plus de 25 m<sup>2</sup> ne pourra obtenir une installation supplémentaire sur stationnement). Les horaires d'ouverture sont plus restreints (fermeture des terrasses pérennes et estivales à minuit les dimanches, lundis et mardis, à 1 heure les mercredi, jeudis, vendredis et samedis, au lieu de 2 heures à Paris) et le régime de sanctions est beaucoup moins complexe à mettre en œuvre (à titre d'exemple, une mise en demeure non suivie d'effet suffit pour mettre fin temporairement ou définitivement à l'autorisation). Les terrasses sur place de livraison sont interdites, ce qui n'est pas le cas à Paris. Enfin, l'ensemble des demandes doivent être déposées en novembre et décembre de chaque année et une seule demande de modification de la demande d'autorisation de terrasse est demandée, ce qui facilite le travail d'instruction des demandes par les services par rapport à Paris où cet encadrement n'existe pas.

L'approche suivie par la ville de Montpellier combine la capacité d'absorption du domaine public et la densité de terrasses déjà existantes. La capacité d'accueil de l'espace extérieur doit être inférieure à celle de la surface commerciale intérieure et le régime de sanction est plus aisé à déclencher.

Le renouvellement tacite des autorisations est limité dans le temps à Nice afin de permettre à la commune de reconsidérer régulièrement la situation des bénéficiaires. Le cumul d'une terrasse avec une contre-terrasse n'est pas possible pour préserver le confort des piétons (effet couloir), alors que cela est le cas à Paris.

Quant à Barcelone, des zones de tension acoustique sont expérimentées dans lesquelles les établissements ferment plus tôt, à 22 heures, ce qui est très tôt pour un pays comme l'Espagne.

Il n'existe pas d'étude publique permettant de savoir si le bilan de l'application de ces règles au quotidien est à la hauteur des ambitions affichées. Pour autant, la capitale française pourrait s'inspirer de ces pistes pour la gestion de ses autorisations de terrasses.

**Annexe n° 5. Glossaire des sigles**

<b>Sigles</b>	<b>Définitions</b>
<b>ANTAI</b>	Agence nationale de traitement automatisé des infractions
<b>AOT</b>	Autorisation d'occupation temporaire
<b>Apur</b>	Atelier parisien d'urbanisme
<b>CG3P</b>	Code général de la propriété des personnes publiques
<b>CGCT</b>	Code général des collectivités territoriales
<b>CRC</b>	Chambre régionale des comptes
<b>DPMP</b>	Direction de la police municipale et de la prévention
<b>DRFiP</b>	Direction régionale des finances publiques
<b>DU</b>	Direction de l'urbanisme
<b>IGVP</b>	Inspection générale de la Ville de Paris
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économique
<b>mms</b>	Millimètres
<b>PV</b>	Procès-verbaux
<b>RET</b>	Règlement des terrasses et étalages
<b>SPCPR</b>	Service du permis de construire et du paysage de la rue
<b>UMIH-IDF</b>	Union des métiers de l'industrie hôtelière-Île-de-France

**L'ORDONNATEUR N'A PAS SOUHAITE  
FAIRE D'OBSERVATIONS AU RAPPORT  
D'OBSERVATIONS DEFINITIVES**



**Chambre régionale des comptes Île-de-France**

6, Cours des Roches

BP 187 NOISIEL

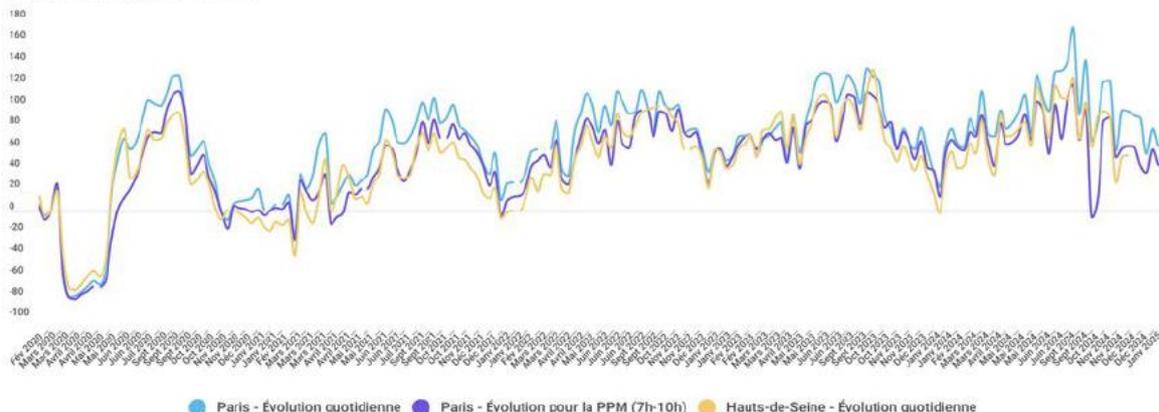
77315 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX 2

Tél. : 01 64 80 88 88

[www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france)

## Évolution des trajets à vélo

Mars 2020 semaine 10 = base 0



Assez fluctuant selon les semaines, les déplacements à vélo à Paris sont en baisse de 15 % en moyenne en janvier par rapport au mois précédent. Le niveau des déplacements à vélo resta toujours élevé par rapport à une situation pré-crise, à un niveau supérieur de 9 % par rapport à celui de janvier 2024. Au global pour l'année 2024, la fréquentation vélo à Paris a été supérieure, en moyenne, de 3% à celle de 2023.

### ÉVOLUTION PARIS

Janvr 2025 par rapport à janvr 2024

+9 %

Janvr 2025 par rapport à déc 2024

-15 %

Sources : Compteurs vélos / Open data Paris / CD92

Clé de lecture : Pour la quatrième semaine de juin 2020 (semaine 26), les trajets à vélo dans Paris étaient 101 % supérieurs à ceux de la première semaine de mars 2020 (base 0, c'est-à-dire semaine de référence).

Le nombre de commerces a chuté de 13% à Paris depuis 2000, et cela s'accélère depuis 2017 et son plan :

-7% au total et -12% en non alimentaire.

Dans une région (IdF) qui a fait +12 % en population

	Alimentaire		Non alimentaire		Total Commerces	
	PARIS	Paris Centre	PARIS	Paris Centre	PARIS	Paris Centre
2000	7 104	516	24 032	3 784	31 136	4 300
2003	6 974	517	23 757	3 823	30 731	4 340
2005	7 040	524	23 568	3 852	30 608	4 376
2007	6 931	517	23 329	3 915	30 260	4 432
2011	6 989	547	22 632	3 908	29 621	4 455
2014	7 213	584	22 542	4 023	29 755	4 607
2017	7 588	670	21 671	3 940	29 259	4 610
2020	7 708	675	19 978	3 654	27 686	4 329
<b>2023</b>	<b>8 018</b>	<b>694</b>	<b>19 122</b>	<b>3 560</b>	<b>27 140</b>	<b>4 254</b>
vs 2000	13%	34%	-20%	-6%	-13%	-1%
vs 2017	6%	4%	<b>-12%</b>	<b>-10%</b>	<b>-7%</b>	<b>-8%</b>



**RETRAITE  
À 55 ANS !  
SUPPRESSION  
DES ANNUITÉS !**

**QUOI ?**  
RÉNOVATION  
DES REVÊTEMENTS,  
CRÉATION DE BANDES  
PLANTÉES, CRÉATION D'UN  
PARVIS TRAVERSANT DEVANT  
L'ÉCOLE, INSTALLATION  
D'ASSISES ET D'ARCEAUX  
VÉLOS, CRÉATION D'UNE  
PLACE DE LIVRAISON

**QUAND ?**  
DE MI-FÉVRIER  
À MI-JUILLET 2025  
PHASE DE PLANTATION :  
DE MI-OCTOBRE  
À MI-NOVEMBRE 2025

**OÙ ?**  
RUE DU JOURDAIN  
75020 PARIS

**POUR EN SAVOIR +**  
SUR [PARIS.FR/CHANTIERS](http://PARIS.FR/CHANTIERS)  
ET AU 3975\*

\*100% EN CAS ANNEE LOURDE

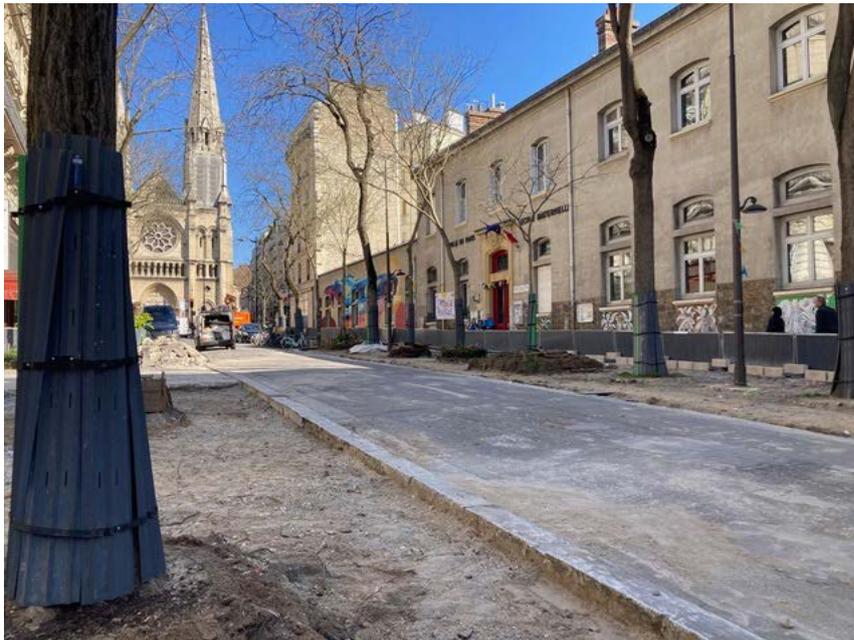
**VILLE DE PARIS**  
**vingt parisienne**  
MAIRIE DU 20<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

**AMÉNAGEMENT RUE DU JOURDAIN**  
**RUE AUX ENFANTS**

**Au programme :**  
Ces travaux d'aménagement et de végétalisation ont pour objectif de  
- sécuriser les abords de l'école,  
- améliorer le cadre de vie,  
- lutter contre la pollution et l'effet d'îlot de chaleur urbain.

**Les impacts :**  
Les cheminements piétons ainsi que les accès aux différents  
bâtiments et aux services de secours sont maintenus et sécurisés  
durant toute la durée du chantier.

**PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE**  
**FRANCE VERTÉ**  
Agglo. Parisienne





# **Avis de Paris en Selle sur le Plan Local de Mobilité (PLM) à l'horizon 2030 de la Ville de Paris**

5 avril 2025

Depuis sa fondation en 2015, l'association Paris en Selle a suivi de près les évolutions du vélo en tant que moyen de transport, et celles des infrastructures et politiques pour le vélo à Paris et en région parisienne. La transformation de la ville en faveur du vélo est évidente, comme en témoigne la croissance de la part modale du vélo dans nos déplacements. Il est aussi évident qu'il reste beaucoup de progrès à faire pour faire de Paris une ville 100% cyclable, combler les coupures du réseau cyclable et atteindre la Vision Zéro.

L'inclusion dans ce PLM de la Fiche d'action No. 7 sur le Vélo montre que le vélo est aujourd'hui incontournable dans la mobilité parisienne, et nous saluons les mesures pour développer les infrastructures cyclables, augmenter le stationnement vélo et plus généralement développer l'écosystème vélo. Nous apprécions aussi l'inclusion du vélo comme un facteur transversal dans des fiches d'actions telles que celles sur l'égalité de genre, le code de la rue, le transport de marchandises, la santé, et l'accompagnement de l'innovation.

Le scénario prospectif cible un triplement de la part modale du vélo à Paris en 2030, prenant comme référence les données de l'EGT 2020. Or, cette part modale a déjà probablement déjà doublé depuis 2020<sup>i</sup>, du fait de l'explosion de la pratique du vélo qui a suivi la pandémie du Covid-19, accompagnée de l'amélioration des infrastructures cyclables et de la réduction de la place de la voiture. Pour cette raison, nous pensons qu'une promesse plus ambitieuse serait celle d'un Paris 100% cyclable, inclusif et sécurisé pour l'ensemble des habitants.

## **La sécurité et les actions de contrôle**

---

L'augmentation de la part modale du vélo à Paris et en région parisienne demande une adaptation des contrôles de la Police Municipale, et de l'ensemble d'acteurs de la ville, pour assurer la sécurité des piétons, des cyclistes, et une cohabitation apaisée avec les véhicules motorisés. Ces contrôles doivent être faits de manière à :

1. Cibler de manière prioritaire les comportements les plus à risque,
2. Protéger de manière prioritaire les usagers de la voie publique les plus vulnérables,
3. Ne pas décourager les mobilités actives dans la ville.

La Vision Zéro adoptée par la Ville de Paris est une avancée majeure pour l'ensemble d'acteurs de la mobilité. Une Police Municipale efficace, et qui soutient la transformation de Paris vers les mobilités actives, sera nécessaire pour réussir dans cette importante mission. Ces actions de contrôle doivent aussi être accompagnées d'infrastructures et d'une signalétique facilement compréhensible pour les cyclistes, ainsi que d'une doctrine de l'aménagement de l'espace public qui évolue en fonction des défis identifiés.

## Solutions proposées :

### Fiche d'action No. 4 "Sécurité Routière", section "Indicateurs".

L'indicateur "Nombre de PV des agents de la police municipale" peut mener à une "politique du chiffre" contraire à la Vision Zéro de la ville et qui peut finir par décourager les mobilités actives dans Paris. Cet **indicateur** devrait être modifié pour par exemple évaluer les PVs et leur quantité en raison de la gravité de l'infraction, ou supprimé dans sa totalité. Par exemple, les refus de la priorité à un piéton, l'encombrement de carrefours ou la vitesse excessive sont des infractions d'une gravité plus importante que le port des oreillettes, qui sont eux plus "faciles" à verbaliser par les agents, ce qui peut induire un biais les poussant à prioriser ces contrôles. Les actions de la Police Municipale, et leurs indicateurs, devraient donc cibler en priorité les comportements les plus dangereux.

### Fiche d'action No. 4 "Sécurité Routière", section "Mesure 2 : Actions de contrôle, de sensibilisation et de communication menées par la Police Municipale".

Nous invitons la ville à ajouter un élément additionnel dans cette **mesure 2** : la formation continue pour les agents de la Ville et pour les agents de la Police Municipale aux enjeux spécifiques aux mobilités actives et l'application du Code de la Route ainsi que du Code de la Rue aux usagers du vélo. Nous constatons qu'il reste des efforts à faire pour que les agents chargés des contrôles soient pleinement informés des enjeux spécifiques aux mobilités actives, comme l'utilisation des panneaux M12, le respect des sas vélo, et les agressions dont sont victimes les usagers des mobilités actives au quotidien, en particulier les femmes.

### Fiche d'action No. 4 "Sécurité Routière", sections "Contexte parisien" et "Indicateurs".

Il est mentionné dans cette section la "sécurisation des carrefours, la priorité donnée aux tramways ou aux bus avec des temps piétons et vélo augmentés". Pourtant, les mesures et les indicateurs associés à cette sécurisation ne prennent en compte que les piétons, au lieu de protéger également les personnes à vélo et autres mobilités actives. Nous proposons donc d'ajouter une **mesure** pour que la sécurisation des carrefours protège l'ensemble de ces usagers. La liste de ces carrefours peut être mise à jour en continu par la Ville en coopération avec les acteurs associatifs. Cette mesure peut être accompagnée d'un **indicateur** sur la sécurisation de ces carrefours à risque.

Nous proposons également d'ajouter un **indicateur** sur le nombre de panneaux M12 installés par rapport au nombre d'emplacements où leur installation est autorisée par la loi. En effet, ces panneaux M12 sécurisent les cyclistes en leur permettant de ne pas démarrer aux feux en même temps que les véhicules motorisés.

## Les infrastructures, données, continuité cyclable et plans de circulation

---

Nous partageons les constats de ce PLM sur l'augmentation de la fréquentation des pistes cyclables et la sécurisation des trajets à vélo obtenue par les Plans Vélo 2001-2007, 2015-2020, et par le progrès du Plan Vélo actuel 2021-2026. Pour autant, la continuité cyclable n'est pas assurée dans certains axes importants de Paris, et elle reste un cas exceptionnel pour les connexions entre Paris et les villes de la petite couronne.

### Solutions proposées :

#### **Fiche d'action No. 3 "Code de la Rue", section "Indicateurs".**

L'indicateur "Linéaires d'itinéraires cyclables par type (pistes cyclables, bandes, double-sens cyclables...)" devrait être accompagné d'un **indicateur** pour le recensement par la Ville des coupures importantes des axes cyclables dans Paris ainsi que des rues où un double-sens cyclable n'a pas encore été implémenté. Une coupure dans le réseau cyclable, même petite, peut forcer les usagers à prendre des itinéraires dangereux, voire décourager certains usagers d'utiliser les mobilités actives. C'est particulièrement le cas pour les usagers les plus vulnérables ou avec une aversion au risque, comme les enfants, les personnes âgées, ou certaines personnes à mobilité réduite.

#### **Fiche d'action No. 15 "Participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne", section "Mesure 2 : Renforcer la coordination autour de certaines mobilités ou certains services à l'échelle de la Métropole du Grand Paris".**

La **mesure 2** de cette fiche identifie 5 sujets pour lesquels la coordination des collectivités doit être renforcée. Nous proposons que les déplacements à vélo et autres mobilités actives (autres que le Vélib') soient ajoutés à cette liste. Les liaisons entre Paris et la petite couronne sont parmi les plus hostiles à la pratique du vélo dans la ville et la région. Malgré ce fait, le vélo constitue déjà 14% de la part modale des déplacements entre Paris et la petite couronne, d'après l'étude 2024 de l'Institut Paris Région<sup>ii</sup>. La sécurisation de ces trajets doit être une priorité pour la Ville. Nous invitons également à associer l'ensemble des acteurs associatifs, y compris les associations pour le vélo, dans cette démarche.

#### **Fiche d'action No. 17 "Encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités", section "Indicateurs".**

Nous soutenons pleinement les mesures 1 et 2 pour renforcer l'exploitation des données pour réguler l'espace public, ainsi que l'indicateur pour le déploiement des capteurs de comptage vélo suivant le schéma directeur. En effet, nous souhaitons des améliorations notamment sur la disponibilité et l'utilisation des données d'accidentologie dans les politiques de la Ville, ainsi que des données de stationnement pour les vélos. Nous

proposons un **indicateur** additionnel pour assurer que ces données soient utilisées efficacement par l'ensemble d'acteurs de la mobilité à Paris, et en particulier les mairies d'arrondissement, les associations et les journalistes. Cet **indicateur** peut suivre les efforts pour améliorer l'accessibilité des données recueillies par les compteurs, et les efforts faits pour former les agents des mairies d'arrondissement et autres acteurs de la mobilité à utiliser ces données.

#### **Fiche d'action No. 5 "Plan de Circulation", section "Mesures" et "Indicateurs".**

Les plans de circulation sont un outil puissant de rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités actives. Pour cette raison, nous invitons la Ville à aller plus loin dans l'ambition de cette fiche d'action. En particulier, la **mesure** 1 parle de la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris, mais ne mentionne pas le reste de la ville, qui peut pourtant également bénéficier de changements du plan de circulation en de nombreux endroits. Cette mesure peut être accompagnée d'un **indicateur** pour "Changements des plans de circulation par arrondissement en faveur des mobilités actives". Cette mesure et cet indicateur seraient particulièrement importants pour les arrondissements avec une mortalité particulièrement élevée, comme le 19<sup>e</sup> arrondissement d'après les données disponibles pour 2022 et 2023<sup>iii</sup>.

### **La promotion du cyclotourisme et du Vélib'**

---

Le vélo devient un vrai facteur d'attractivité de la Ville de Paris et de la Région Île de France. Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris doit saisir l'opportunité offerte par le cyclotourisme pour développer un tourisme durable. La Ville doit également continuer à miser sur le Vélib' comme une porte d'entrée aux mobilités actives ainsi que comme option de transport pour les usagers occasionnels du vélo.

#### **Solutions proposées :**

#### **Fiche d'action No. 12 "Proposer une mobilité touristique plus durable", section "Indicateurs".**

Aucun des indicateurs de la fiche d'action No. 12 mentionne le vélo et le cyclotourisme, malgré le fait que l'ensemble de la Mesure 2 parle du soutien au développement du cyclotourisme. Nous proposons d'ajouter deux **indicateurs** : 1) la quantité et clarté de la signalétique et labellisation des 4 grands itinéraires cyclables traversant Paris, ainsi que des trajets entre les gares ; 2) le recensement des commerçants et acteurs économiques qui soutiennent le cyclotourisme dans Paris, et particulièrement les services de location de vélos à court terme ou à la journée qui peuvent compléter l'offre de Vélib' pour les touristes. Ces informations et labellisations sont utiles non seulement aux touristes de la ville, mais aussi aux habitants qui se déplacent à vélo.

## **Fiche d'action No. 11 "Développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation" section "Mesure 1 : soutien de Vélib'" et "Indicateurs".**

Vélib' joue un rôle essentiel dans le développement du vélo à Paris. Aujourd'hui, les questions d'accessibilité et de qualité du service sont au cœur des préoccupations des usagers. Nous proposons l'ajout d'une **mesure** spécifiquement pour l'amélioration de l'état de la flotte de Vélib's, ainsi qu'un **indicateur** pour la proportion de Vélib's en bon état par rapport au total de la flotte. En outre, nous nous interrogeons sur l'**indicateur** "Part moyenne de Vélib' dans la fréquentation vélo". Dans une ville avec une politique cyclable arrivée à maturité, on peut s'attendre à ce que de plus en plus de parisiens disposent de leur propre vélo, aidés par l'augmentation de l'offre de stationnement sécurisé et un écosystème vélo stable. L'investissement dans le dispositif Vélib' doit continuer, mais la croissance de sa part modale ne devrait pas être un objectif en soi.

### **Pièces jointes :**

1. [200 carrefours parisiens dangereux à aménager au plus vite, Paris en Selle, 2024.](#)
2. [20 axes prioritaires au cours de l'année 2025 pour assurer la continuité du réseau de pistes cyclables parisiens dans tous les arrondissements, Paris en Selle, 2024.](#)

---

<sup>i</sup> D'après les données disponibles sur <https://opendata.paris.fr/> des compteurs vélo à Paris, et les données de l'Institut Paris Région, "Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens", Dany Nguyen-Luong, 04/04/2024. - <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

<sup>ii</sup> Institut Paris Région, "Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens", Dany Nguyen-Luong, 04/04/2024. - <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

<sup>iii</sup> Le Bilan des Déplacements en 2023 à Paris, Observatoire Parisien des Mobilités - Ville de Paris ; Le Bilan des Déplacements en 2022 à Paris, Observatoire Parisien des Mobilités - Ville de Paris.



## Communication pour les RFTM 2025

### **Mobilités douces et lien social : conflits d'usage et gouvernance de l'espace public** *Comment apaiser les comportements collectifs ?*

Auteur :

Code de la session visée : <https://rftm2025.sciencesconf.org/resource/page/id/6>

MOBI\_4 (de préférence) ou SECU\_1 ou MOBI\_1 ou POLI\_6

#### Mots-clés :

Mobilités douces, mobilités actives, conflits d'usage, road rage, changement des comportements, résistance au changement, gouvernance

#### Résumé :

##### Questionnement scientifique

La communication explore les défis et les axes de solutions liés à la cohabitation des différents usagers de l'espace public, notamment dans le contexte des mobilités douces telles que la marche, le vélo et les transports en commun. Elle aborde les conflits d'usage et les tensions entre les diverses catégories d'usagers de la rue et de la route, ainsi que les stratégies de gouvernance susceptibles d'apaiser ces conflits pour améliorer la qualité de vie urbaine par la promotion de modes de transport plus durables.

##### Méthodologie et analyse

La recherche commence par un historique des initiatives européennes en matière de modération de la circulation et de reconquête de l'espace public depuis les années 1970. À cette occasion, plusieurs thèmes complémentaires sont abordés : la sécurité routière, l'accessibilité pour tous, la qualité de vie urbaine, la transition environnementale.

En France, plusieurs programmes phares ont été lancés dans les années 1980 pour améliorer la sécurité et la convivialité des espaces publics. L'auteur, [REDACTED] psychosociologue, a été impliqué dans l'évaluation sociotechnique de ces projets innovants visant à développer les transports en commun, favoriser les pistes cyclables, réduire la congestion automobile. Ces références institutionnelles permettront d'identifier les points communs et les différences entre les expérimentations d'hier et les approches d'aujourd'hui.

La communication mettra en lumière les nombreux conflits d'usage dans l'espace public, notamment ceux liés à l'absence de respect mutuel entre les différentes catégories d'usagers. Un fait-divers tragique intervenu à Paris en octobre 2024 illustre les vives tensions, souvent dramatiques, entre usagers de la route (Au cours d'une vive altercation, un automobiliste roulant en SUV a tué un cycliste parisien, connu pour son militantisme en faveur des modes de transport doux). À la suite de ce tragique incident, le ministre des Transports a lancé une mission pour co-construire et améliorer les politiques publiques relatives à la sécurité des cyclistes et autres usagers vulnérables. La recherche proposera une analyse des objectifs et de la méthodologie de cette mission ministérielle sous l'angle de la conduite d'un projet de changement.

À cet égard, la recherche explorera l'impact des modes de gouvernance publique sur l'apaisement, ou, au contraire, sur l'hystérisation, des rapports sociaux. Parallèlement, les obstacles comportementaux rencontrés par la transition vers les nouvelles mobilités, notamment les mobilités douces, seront passés en revue.

Les conclusions exposeront les modalités selon lesquelles une concertation institutionnelle bien conduite, associée à une participation citoyenne, peut favoriser l'acceptabilité sociale des mesures mises en œuvre.

Enfin, le document final répondra à trois questions à la fois techniques et politiques : la place et les modalités efficaces de concertation dans la gouvernance des villes ; la constitution d'espaces de circulation séparés, ou non, pour protéger les usagers vulnérables ; l'équilibre entre prévention et répression pour favoriser les changements de comportements.

### **Principaux résultats**

L'analyse de la presse généraliste et professionnelle, en France et à l'étranger, d'une part, et, d'autre part, la synthèse d'études existantes sur les mobilités douces, les conflits d'usage et la gouvernance de l'espace public, permettront d'actualiser l'état des connaissances sur les questions en jeu dans la recherche.

Ces premiers résultats seront complétés par 1) l'apport d'études de cas, avec l'analyse des résultats obtenus par des villes ayant mis en place des politiques de mobilité douce, en France et dans des pays voisins (Pays-Bas, Italie, Autriche) et, 2) par les contributions d'entretiens réalisés auprès d'associations d'usagers de l'espace public (piétons, cyclistes, deux roues motorisés, automobilistes), d'acteurs institutionnels de la gouvernance urbaine (élus, forces de l'ordre et experts : urbanistes, architectes, techniciens), et des échanges avec des auteurs de philosophie politique.

**Notification en date du 21 février 2025 : acceptation de la proposition**

<https://rftm2025.sciencesconf.org/>

***Contribution du groupe « Changer Paris » à l'enquête  
publique relative au Plan Local de Mobilité***

*Paris, le 7 avril 2025*

*Le groupe « Changer Paris », co-présidé par Rachida DATI, Maire du VII<sup>e</sup> arrondissement, et David ALPHAND, Maire du XVI<sup>e</sup> arrondissement, est la force d'opposition historique à Paris. La contribution ci-contre ne prétend pas apporter une réponse linéaire et exhaustive à l'ensemble des éléments consignés dans le Plan Local de Mobilité.*

## Contribution du groupe « Changer Paris » à l'enquête publique relative au Plan Local de Mobilité

Le Plan Local de Mobilité est une obligation légale qui oblige la Ville de Paris à expliciter sa stratégie en matière de déplacements. Il reflète l'absence de vision de la majorité socialiste, écologiste et communiste de la Mairie de Paris. Sans plan global de circulation, ni recours systématisé aux études d'impact, la municipalité a créé le chaos dans l'espace public. Sa seule boussole est la disparition de la voiture sous toutes ses formes. Se produisent en retour l'exclusion des Parisiens vulnérables, des embouteillages, et la pollution associée, et des conflits entre usagers, dont piétons et bus sont les premières victimes.

### 1. La gestion des mobilités à Paris manque de vision globale, de cohérence et de concertation, rendant les déplacements plus complexes.

#### 1. Ni études d'impact, ni plan global de circulation, ni coordination entre les acteurs

La Ville de Paris ne dispose pas de plan global de circulation. Elle se caractérise à l'inverse par un enchevêtrement d'aménagements sans cohérence et dont les effets les uns sur les autres ne sont pas étudiés : Zone à Trafic Limité, transformation du périphérique, piétonnisation... Plus généralement, rares sont les projets qui font l'objet d'études d'impact, notamment les grands projets de réaménagement de places.

En outre, la politique de mobilités menée par la Ville de Paris est marquée par **un défaut manifeste de concertation avec les autres autorités publiques** (Métropole du Grand Paris, État, préfecture de Police et communes limitrophes) dont elle néglige trop souvent les prérogatives et les avis. En privilégiant **une approche unilatérale, la Ville impose ses décisions sans réelle concertation, ni coordination, ce qui fragilise la cohérence et la lisibilité des actions menées**. La Ville de Paris a par exemple imposé son projet de transformation du Boulevard périphérique au mépris des collectivités voisines, alors même que seuls 5% des trajets concernent uniquement Paris.

**Cette logique se heurte également aux prérogatives de la préfecture de Police**, avec laquelle la Ville partage pourtant certaines compétences en matière de circulation et de stationnement. La Cour des comptes<sup>1</sup> déplore qu'« il n'existe pas d'instance de dialogue dans laquelle la Ville de Paris présenterait son programme prévisionnel d'aménagement de voirie à la préfecture de Police, à une échelle pluriannuelle ». Cette carence empêche la préfecture d'anticiper les conséquences de ces aménagements sur la circulation et d'élaborer des mesures compensatoires adaptées.

#### 2. Ce chaos dans l'espace public induit embouteillages et conflits entre usagers.

Cette gestion incohérente entraîne **des déplacements toujours plus complexes et pénibles pour tous les usagers**.

Le taux de congestion à Paris atteint 30 %, voire 35 % lors du dernier trimestre post-JOP<sup>2</sup>, et la vitesse moyenne des bus a chuté de 2 km/h depuis 2013, passant de 12,5 km/h à 10,5 km/h.

L'anarchie qui règne dans l'espace public expose les usagers à des comportements dangereux, amplifiés par une prolifération désordonnée de la pratique du vélo encouragée par la Ville de Paris. **Ce manque de cadre et de règles pour le partage de l'espace public engendre des tensions croissantes et des conflits entre usagers**. Selon une étude de MMA d'octobre 2023, 45 % des cyclistes sont responsables de pratiques à risque et 36 % des accidents et quasi-

<sup>1</sup> Cour des comptes, *Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de la politique des mobilités pour les exercices 2015 et suivants*, 10 fév. 2024.

<sup>2</sup> TomTom, *Traffic Index de l'année 2024*, 2025

accidents impliquent des vélos<sup>3</sup>. **Les piétons, représentant 40,9 % des déplacements quotidiens<sup>4</sup>, sont les principales victimes de cette situation.** 51 % d'entre eux estiment que leur sécurité s'est détériorée depuis 2021 et 18 piétons sont décédés en 2023.

3. Sous couvert d'écologie, la politique dogmatique d'exclusion des véhicules pénalise de nombreux Parisiens.

Si seulement 3 % des déplacements quotidiens se font à vélo, 13 % sont effectués en voiture. La Ville de Paris est pourtant déterminée à exclure la voiture sous toutes ses formes à Paris, y compris électrique. Cette **idéologie exclut de nombreux Parisiens**, notamment les familles, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite (PMR) et ceux vivant en périphérie.

Or, les prétextes écologiques invoqués sont mensongers. Certes la place de la voiture a été fortement réduite, mais les embouteillages eux ne cessent d'augmenter (6<sup>e</sup> ville la plus embouteillée au monde en 2024) avec les conséquences négatives que l'on connaît sur la pollution atmosphérique. **En 2023, Paris était la deuxième ville au monde où les émissions de CO2 résultant des embouteillages étaient les plus élevées.**

L'écologie n'est qu'un leurre puisque l'Exécutif parisien n'encourage pas les véhicules électriques. En effet, ils ne bénéficient pas d'exemption pour circuler dans la ZTL ou sur la voie partagée du périphérique. Ils sont également concernés par le triplement du coût de stationnement pour les véhicules supérieurs à 2 tonnes. Les bornes de recharge électrique ou les dispositifs de mobilité partagée n'ont jamais fait l'objet d'un soutien important de la Ville. De même, les parkings relais aux abords de la Ville sont tombés en désuétude, car trop compliqués d'usage.

Enfin, la transformation du boulevard périphérique prouve cette instrumentalisation de l'écologie. La réduction de la vitesse à 50 km/h est avant tout une mesure punitive pour ceux qui empruntent cet axe majeur. **Une étude du Cerema<sup>5</sup> démontre que c'est à 70 km/h que les émissions polluantes sont minimales pour un véhicule particulier.** De même, afin de réduire les nuisances sonores, d'autres solutions existent telles que la pose d'enrobés phoniques et de murs antibruit.

**2. Le Plan Local de Mobilités reprend une succession de mesures fragmentées et dépourvues de cohérence, et échoue à répondre aux véritables enjeux de la mobilité à Paris.**

L'élaboration d'un Plan Local de Mobilité n'est pas seulement une nécessité impérieuse, elle constitue une obligation légale à laquelle il était urgent que la Ville de Paris se conforme (art. L. 1214-35 du code des transports). Il est regrettable que **ce document ait tant tardé à voir le jour et qu'il apparaisse davantage comme une réponse à une pression institutionnelle que comme l'expression d'une réelle ambition de planification des mobilités.** La Cour des comptes elle-même avait déploré cette carence, pointant l'inconséquence de politiques menées sans vision d'ensemble, à l'instar de la zone à trafic limité dans le centre de Paris. Elle recommandait instamment l'adoption de ce Plan « avant d'adopter de nouvelles grandes orientations ou de procéder à de nouveaux aménagements importants en matière de mobilités ».

1. Le Plan Local de Mobilité grave dans le marbre l'anarchie sur l'espace public.

<sup>3</sup> MMA, *Étude d'observation sur le comportement des usagers en ville*, oct. 2023

<sup>4</sup> Ile-de-France Mobilités, *Enquête Globale Transport (EGT) 2018-2020*.

<sup>5</sup> Cerema, *Émissions routières des polluants atmosphériques, Courbes et facteurs d'influence*, Avril 2021

Le Plan Local de Mobilité, dénué de vision d'ensemble et de véritable planification, se réduit à une juxtaposition de mesures hétéroclites, dénuées de cohérence et de fil conducteur. **Bien qu'un objectif (n°5) mentionne l'élaboration d'un plan de circulation, les actions qui en découlent ne définissent aucune règle garantissant un partage de l'espace public entre les différents usagers.** Elles se limitent à rappeler des dispositifs existants, sans proposer de cadre global à la hauteur des enjeux de mobilité.

Ainsi, les mesures proposées, **loin de s'attaquer aux causes structurelles des problématiques identifiées, vont à l'encontre des ambitions salutaires qu'elles prétendent défendre.** Elles se limitent à des réponses superficielles et dénuées d'efficacité véritable. L'objectif 3, mesure 3, préconise de privilégier des alternatives aux sanctions, affaiblissant toute perspective de régulation véritablement efficace. De surcroît, certains aménagements, tels que les arrêts de bus traversant les pistes cyclables ou la multiplication de zones mal sécurisées, exposent les usagers les plus vulnérables à des risques accrus, augmentant ainsi les dangers au lieu de les réduire.

2. Le Plan Local de Mobilité, bien que générateur de dépenses colossales, fait l'impasse sur la priorité fondamentale d'entretien de la voirie.

La Cour des comptes<sup>6</sup> avait déjà souligné que **les investissements massifs dans les mobilités alternatives se faisaient « au détriment de la maintenance du patrimoine de voirie »**, appelant la Ville de Paris à intégrer « l'entretien de la voirie dans une programmation financière pluriannuelle ». Pourtant, cette recommandation reste lettre morte : le budget de fonctionnement dédié à la maintenance de la voirie a chuté de 20 % depuis 2013.

**Ce désengagement compromet les objectifs affichés du Plan local de Mobilité, dont les mesures, bien qu'ambitieuses, manquent leur cible.** L'objectif 2, censé rendre l'espace public plus accessible, ignore totalement l'état alarmant des trottoirs, dont la dégradation croissante met en péril la sécurité des piétons, en particulier des personnes à mobilité réduite. De plus, plutôt que de garantir un cadre sécurisé et adapté à tous, elles privilégient le développement de nouvelles infrastructures au détriment de l'existant. Ainsi, l'objectif 7, qui ambitionne de faciliter la pratique du vélo, prévoit avant tout la création de nouvelles pistes cyclables, alors que l'urgence réside dans l'entretien et l'amélioration des voies actuelles, par des aménagements aussi élémentaires que l'installation de feux dédiés sur les pistes bidirectionnelles ou de ralentisseurs aux abords de passages-piétons fréquentés.

3. Les mesures écologiques, utilisées comme prétexte au soutien de la politique idéologique de la Ville de Paris, manquent profondément de cohérence.

Bien que de nombreux objectifs (6, 9, 11, 12, 13, 16, 17) visent à promouvoir des mobilités plus durables, des contradictions majeures subsistent. **Nombre de ces mesures continuent de concerner les véhicules, alors même que la politique parisienne cherche à les exclure progressivement.** L'objectif 10, qui prévoit le déploiement de bornes de recharge pour les particuliers et les entreprises, semble particulièrement inapproprié dans un contexte où l'usage de la voiture est restreint, risquant ainsi de rendre ces installations inutilisées. Par ailleurs, bien que la Ville de Paris affiche une ambition de décarbonation, elle ne propose que peu d'avantages concrets aux véhicules électriques. À partir d'un certain poids, ils sont soumis aux mêmes contraintes que les modèles thermiques les plus polluants en matière de stationnement de surface, tandis que l'accès à la Zone à Trafic Limité (ZTL) leur est refusé sans distinction.

Le Plan Local de Mobilité affiche l'objectif de soutenir les transports collectifs (objectifs 9, 11, 12), alors même que **la Ville les a délaissés au profit des mobilités individuelles**, telles que le vélo. En effet, si seulement 3 % des trajets des Parisiens se font à vélo, 32 % se réalisent par les transports collectifs. La fréquentation du bus a chuté de 30 % depuis les années 2010, et sa

---

<sup>6</sup> Rapport d'observations définitives de la Cour des comptes, op. cit.

vitesse moyenne est constante diminution. En outre, **la Ville choisit d'accompagner le développement des mobilités partagées, dont la viabilité financière et le succès demeurent incertaines**, comme le relève la Cour des comptes<sup>7</sup>.

En définitive, le Plan Local de Mobilité inscrit dans le marbre la politique désordonnée de la Ville en matière de mobilités, en atteste l'absence criante d'un véritable plan de circulation global à l'échelle de la capitale. Fragmenté et dénué de cohérence, il se contente de mesures dispersées qui échouent à résoudre la congestion, l'insécurité et les tensions entre usagers. La politique de mobilités de la Ville se résume à une approche dogmatique anti-voitures, où l'écologie n'est qu'un prétexte mensonger et où les piétons et les bus sont les grands sacrifiés.

---

<sup>7</sup> Rapport d'observations définitives de la Cour des comptes, op. cit.

# Contribution au Plan de Mobilité de Paris

Avril 2025

## Table des matières

<b>1 Général</b>	<b>1</b>
<b>2 Diagnostic</b>	<b>2</b>
2.1 Les caractéristiques du territoire et les déterminants de la mobilité à Paris	2
2.2 Les réseaux et les flux de transports à Paris	2
2.3 Les politiques de mobilité menées à Paris	2
<b>3 Fiche-action</b>	<b>2</b>
3.1 Fiche-action 1	2
3.2 Fiche-action 2 : Marche et accessibilité	3
3.3 Fiche-action 3 : Code de la rue	3
3.4 Fiche-action 4 : Sécurité routière	3
3.5 Fiche-action 5 : Plan de circulation	3
3.6 Fiche-action 6	3
3.7 Fiche action 7 : Vélo	3
3.8 Fiche-action 8	3
3.9 Fiche-action 11	3
3.10 Fiche-action 12	4
3.11 Fiche-action 13	4
3.12 Fiche-action 14	4
3.13 Fiche-action 16	4
3.14 Fiche-action 17	4
3.15 Remarques générales sur la partie fiche-action	5
3.15.1 Méthodologie	5
3.15.2 Suivi des indicateurs	5

## 1 Général

- Prévoir des **signets**, notamment : sommaire avec des liens cliquables
- Prévoir plus de **cartographies**

- Il manque un **diagnostic géographique** et on peut s'interroger sur la pertinence d'actions identifiées sur tout Paris, alors que les sources du diagnostic auraient pu permettre de tirer des conclusions ou de prioriser des actions à des mailles plus fines (arrondissement, quartier, IRIS)
- Prévoir un **benchmark** rapide avec d'autres plans locaux : plan local d'urbanisme parisien par exemple
- **Mettre à jour** le texte pour la date de mise en application prévisionnelle du plan

## 2 Diagnostic

### 2.1 Les caractéristiques du territoire et les déterminants de la mobilité à Paris

- Prévoir une carte de synthèse

### 2.2 Les réseaux et les flux de transports à Paris

- Prévoir une carte de synthèse

### 2.3 Les politiques de mobilité menées à Paris

- Prévoir un schéma de synthèse de l'**articulation avec les autres textes/règles** qui s'appliquent. Par exemple, détailler sur une frise d'aujourd'hui à 2030 : les différentes actions déjà en place, celles qui relèvent d'autres plans plus directeurs (PDUIF, plan climat ?) ou d'autres textes (plan piéton, PLU) ou de politiques

## 3 Fiche-action

### 3.1 Fiche-action 1

- Fiche-action 1 : N'a pas de nom
- Mesure 1 : Ne pas mentionner la subvention de fonctionnement si la prestation pourrait faire l'objet d'un marché public
- Mesure 2 : A articuler avec le Plan Lumière de la DTEC
- Mesure 3 : Je ne suis pas certaine qu'accentuer l'éclairage des stations vélos réduise les stratégies d'évitement des femmes (on n'est pas des papillons de lumière)
- Indicateurs de la fiche-action 1 : Préciser les indicateurs en lien avec les actions. Par exemple : Nombre de places de stationnement vélos-cargos/tripoteurs

### **3.2 Fiche-action 2 : Marche et accessibilité**

- Mesure 2 : Déployer des cendriers aux abords des arrêts de bus. Mettre à jour certains objectifs, exemple : "100% des arrêts de bus accessibles à l'horizon 2024"
- Indicateurs à ajouter en lien avec les actions proposées

### **3.3 Fiche-action 3 : Code de la rue**

- Mesure 1 : Prévoir une communication à destination des commerçants : les poubelles sur la voie publique ne sont pas destinées à accueillir les déchets de commerce (ou vente à emporter/terrasse)
- Pour la mesure 2, prévoir en indicateur le nombre de place de stationnement transformée et à quel bénéfice.

### **3.4 Fiche-action 4 : Sécurité routière**

- Mesure 1 : Préciser le calendrier

### **3.5 Fiche-action 5 : Plan de circulation**

- Indicateurs : Prévoir des indicateurs environnementaux, type qualité de l'air

### **3.6 Fiche-action 6**

- Retirer les actions déjà réalisées

### **3.7 Fiche action 7 : Vélo**

- Mesure 2 : Coût estimatif à chiffrer pour la Ville
- Mesure 2 : Aide à la mobilité, qui dans les indicateurs se limite aux aides versées aux particuliers (qu'en-est-il des aides pour les professionnels?)

### **3.8 Fiche-action 8**

- Actions réalisées : Lien à faire avec la fiche-action précédente qui présente les aides aux particuliers (peut-être clarifier la présentation avec un renvoi sur chacune des fiches), et faciliter la continuité de suivi des indicateurs si la mesure est reconduite (aides aux copropriétés, aux professionnels)

### **3.9 Fiche-action 11**

- Action JO2024 obsolète
- Indicateur : Proposition d'un indicateur sur le nombres d'heures réservées par Mobilib, plutôt que sur le nombre de parisiens disposant de Mobilib à proximité (pour accroître les efforts sur le taux d'occupation/réservation

d'un Mobilib plutôt que sa présence - sauf si bilan de réservation satisfaisant)

- Indicateur : Part moyenne de Vélib dans la fréquentation vélo : Pas convaincant car on ne cherche pas à corréler le nombre de vélib et la fréquentation vélo mais par exemple plutôt à ajuster l'offre de Vélib en fonction de la demande. Donc plutôt privilégier un indicateur qui reflète la pression sur les Vélib, par exemple le nombre d'heures d'indisponibilité cumulé sur toutes les vélos-stations (aucun Vélib disponible car tous pris ou hors d'usage)
- Indicateur : Proportion de bornettes Vélib' en relation à l'offre totale de stationnement vélo : Idem pas totalement convaincant

### 3.10 Fiche-action 12

- Mesure 1 : Calendrier de mise en œuvre de l'action en lien avec les autocars de tourisme à faire coïncider avec le marché associé par exemple
- Mesure 2 - Installer des locaux vélos dans les hébergements touristiques : Calendrier de mise en œuvre à coïncider avec la prochaine révision du PLU + recommandations en terme de sécurité à prévoir
- Indicateurs : Ne rend pas suffisamment compte des actions à entreprendre
- Mesure : Prévoir une action sur les transports carbonés en bus (type Flixbus)

### 3.11 Fiche-action 13

- Actualiser les références obsolètes

### 3.12 Fiche-action 14

- Fiche-action redondante avec notamment : les mesures des fiches-actions 5 et 6, mais indicateurs à conserver

### 3.13 Fiche-action 16

- Mesure 2 : Retirer les actions déjà mises en œuvre ou assurées par un autre plan que le plan de mobilité local
- Mesure 3 : Idem et retirer les actions déjà citées dans les précédentes fiches-action

### 3.14 Fiche-action 17

- Mesure 1 : Avis **défavorable sur l'exploitation de capteurs mobiles (de type smartphone?)** donc impliquant un traitement de masse. Peut-être envisager des solutions plus frugales et plus acceptables socialement ? Observation sur place ? Exploitation de données d'entrées de station RATP ? Peut-être soutenir la recherche sur ce point également

pour que les solutions dédiées à la connaissance de la mobilité ne soient pas disproportionnées en moyen et en coût

### 3.15 Remarques générales sur la partie fiche-action

#### 3.15.1 Méthodologie

- Introduction à prévoir sur les fiches-actions : à qui sont-elles destinées ? avec quoi s'articulent-elles ? qui a en charge le suivi ? à quelle fréquence ? quelle communication est prévue ? quelle validation ? etc...

#### 3.15.2 Suivi des indicateurs

- Décliner les indicateurs par mesure (plutôt que par fiche-action)
- Prévoir la périodicité d'actualisation des indicateurs (par exemple tous les ans) et le bilan général de l'indicateur
- Prévoir les modalités de communication : en Conseil de Paris, en Open Data ?
- Prévoir un tableau des indicateurs : variable mesurée, indicateur de suivi, source de données, fréquence d'actualisation et en particulier : **la valeur initiale et la date de valeur** (voir PLU)
- Pour le responsable de la mise en œuvre, préciser la direction/service et préciser les partenaires mobilisés
- Budget prévisionnel qui n'est pas systématiquement prévu
- Le calendrier de mise en œuvre n'est pas réaliste et est à préciser pour donner corps à ce plan, pour lequel la durée d'application est courte et la mise en application imminente. A minima en précisant des **phases prévisionnelles de mise en œuvre** ou de réétude (en fin de mandature par exemple)



## Plan Local de Mobilité de Paris (PLM)

### Observations de la Chambre de Commerce et d'industrie de Paris

Dans le cadre de la Participation du Public par voie électronique (PPVE) du 10 mars au 8 avril 2025

et préalablement à l'approbation du Plan local de mobilité par le Conseil de Paris

---

Le plan local de mobilité (PLM) de Paris est un document stratégique qui définit les grandes orientations de la politique pour le territoire de la capitale en matière de mobilités à l'horizon 2030.

« Plan des plans », il rassemble sous un même sceau les différents plans et stratégies thématiques déjà constitués : plan piéton, plan vélo, réforme du stationnement, stratégie logistique durable, zone à trafic limité, transformation du boulevard périphérique, etc. Le plan local de mobilité de Paris est règlementairement un programme d'actions opérationnel, qui décline et territorialise les actions retenues au Plan de Mobilité d'Ile de France (en cours d'élaboration et qui se substituera au PDUIF). En outre, le PLM s'élabore en lien avec les documents supra communaux que sont le Schéma Directeur d'Ile de France, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'énergie (SRCAE), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), etc.

La Chambre de commerce et d'industrie Paris salue l'élaboration du plan local de mobilité de Paris, qui permet de présenter une vision globale et consolidée de la stratégie de mobilité de la capitale. Cette vue à 360° fait comprendre comment chaque brique de la politique de mobilité s'inscrit dans une stratégie d'ensemble.

De son côté, la Chambre de commerce et d'industrie Paris s'exprime régulièrement sur les divers sujets de mobilités lors des concertations auxquelles elle participe activement, mais aussi au travers de réunions, groupes de travail, ateliers thématiques organisés par la Ville de Paris ou par les acteurs publics impliqués. En outre, la CCI Paris et la CCIR Paris Ile-de-France ont publié de nombreux rapports et avis sur le thème de la mobilité. Voici les plus récents dont la ville de Paris a été pour la plupart destinataire.

- Une mobilité des touristes au service de l'attractivité économique de Paris Ile de France, novembre 2024
- Avis sur le projet de Plan des mobilités d'Ile de France, octobre 2024
- Avis sur le projet d'arrêté instaurant une ZFE-m dans la Métropole du grand Paris, octobre 2024
- Avis sur la Zone à trafic limitée (ZTL) dans le cadre de l'enquête publique du printemps 2024
- Evolution du boulevard Périphérique parisien, avis de la CCIR Paris Ile-de-France dans le cadre de la participation du public par voie électronique du printemps 2023
- Avis sur la révision du PLU bioclimatique de Paris, septembre 2023, etc.

La présente contribution ne reprend pas l'exhaustivité des observations et des propositions établies dans les divers rapports et avis thématiques que nous tenons à votre disposition. Elle présente dans une vision plus large les principales recommandations de notre compagnie consulaire pour mieux intégrer les contraintes et attentes du monde économique dans la mise en œuvre des stratégies de mobilités pour notre capitale.

## **Observations sur la forme**

En préalable, et sur la forme, si les documents qui composent le plan local de mobilité sont bien documentés et complets, la Chambre de commerce et d'industrie Paris note cependant que les données chiffrées du diagnostic ne sont pas aussi récentes que celles disponibles dans l'observatoire des déplacements de la Ville de Paris. De même, les informations de cadrage sur les échéances à venir de la Zone à faible émission mobilité (ZFE-m) présentées dans la synthèse ne correspondent pas aux dernières décisions votées par la Métropole du Grand Paris. Ces éléments nécessiteraient d'être réactualisés avant le passage du plan local de mobilité en Conseil de Paris.

## **Concernant la finalité, les objectifs, les mesures et les actions**

La finalité du plan local de mobilité, exposée dès son préambule dans l'édito de la Maire de Paris, est de répondre aux enjeux environnementaux et de santé publique. Pour moins polluer, les grands objectifs d'ici 2030 visent d'abord à réduire de moitié la circulation automobile, ensuite à multiplier par 3 les déplacements en vélo afin que le vélo devienne le deuxième mode de déplacement dans la capitale après la marche à pied, et enfin, à accélérer la sortie des motorisations thermiques.

Le plan local de mobilité de Paris, document très dense, fixe 18 objectifs à atteindre dans chacun des pans de la mobilité.

Ainsi la Chambre de commerce et d'industrie Paris relève que l'objectif n°5 est consacré au plan de circulation comprenant les mesures de mise en place d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) et des zones apaisées, le n°12 est consacré à la mobilité des touristes, le n°13 au transport de marchandises, le n°8 à la Zone à Faible Emission (ZFE), le n°18 au boulevard périphérique, le n°10 aux réseaux d'approvisionnement et bornes de recharges, le n°11 intègre les mesures sur les taxis et VTC, le n°16 intègre l'implication des entreprises pour la mobilité de leurs salariés, le n°9 est dédié aux transports collectifs, etc. La question du stationnement se retrouve dans plusieurs objectifs, celle des pôles d'échanges dans la fiche n°15, etc.

Chaque objectif est ensuite décliné en une fiche action qui établit les mesures concrètes à mettre en place dans chaque secteur de la mobilité. Ainsi, le plan local de mobilité comprend un total de 63 mesures.

La Chambre de commerce et d'industrie Paris souligne que les mesures et actions du plan local de mobilité ont pour la plupart déjà été annoncées dans différents plans et stratégies. Cependant, par sa vision d'ensemble, le plan local de mobilité permet de mesurer la rapidité et l'intensité du changement global visé.

## **Tenir compte du rythme d'adaptation des entreprises**

L'horizon 2030 est très proche et les transformations majeures exposées dans le plan local de mobilité de Paris sont aussi profondes que multiples. Pour les professionnels, en particulier les PME et TPE, ce changement rapide de paradigme de la mobilité peut s'avérer déstabilisant. Ils doivent s'adapter à un bouleversement des pratiques et des process notamment en ce qui concerne les modes d'approvisionnements et de livraisons, les temps de déplacements des personnes et des marchandises, les flux et relations clients, les zones de chalandise, etc.

La recherche de nouveaux équilibres dans la ville et le souci d'un environnement urbain apaisé sont compris. Cependant, la transformation extrêmement rapide et intense du cadre des mobilités pose des questions sur la capacité d'adaptation des entreprises et sur l'impact potentiel sur l'activité économique.

## **Maintien et développement des activités économiques locales**

La Chambre de commerce et d'industrie Paris relaie les inquiétudes du monde économique et souligne l'enjeu de maintenir et développer les activités économiques locales et les commerces à Paris. Ces activités sont essentielles à la vitalité et à l'animation commerciale des quartiers ainsi qu'à l'équilibre économique et l'attractivité de la capitale. Un cadre légal sécurisé, anticipable et soutenable est une condition essentielle pour gérer les impératifs aussi nombreux que variés des entreprises. La Chambre de commerce et d'industrie Paris Ile-de-France met en avant le risque réel de changement de commercialité et de « muséification » de certains quartiers à trop multiplier les restrictions pesant sur l'activité économique. Une concertation approfondie est à mener avec les professionnels, les unions commerciales concernés et les riverains avant toute mise en place de restrictions d'accès et de circulation.

Sur ce point, la Chambre de commerce et d'industrie Paris exprime les préoccupations et les difficultés rencontrées les professionnels, en particulier les commerçants, avec la création de la première Zone à trafic limité de Paris Centre. Alors qu'un premier arrêté a instauré le dispositif début novembre 2024, le second arrêté devant préciser les modalités de fonctionnement et de contrôle est toujours en attente, laissant les professionnels dans un flou insécurisant pour leurs affaires. Sur ce point, la Chambre de commerce et d'industrie de Paris renouvelle sa demande que les conditions d'accès à la ZTL et ses modalités de contrôle soient aussi flexibles que possible, conformément à l'engagement de la Ville de Paris de laisser passer tous les flux de destination depuis et vers la ZTL.

## **Un risque économique pour les entreprises**

La redistribution de l'espace public conduit d'une part à la réduction de la place de la voirie destinée à la circulation automobile et au stationnement et d'autre part, à l'accroissement des surfaces dédiées aux cyclistes et aux piétons. Les plans de circulations modifiés allongent les parcours et rendent les accès difficiles à certains quartiers. Les conditions de mobilités et les réglementations sont perçues comme laborieuses et complexes. Les professionnels motorisés déplorent alors des pertes de temps, des difficultés de stationnement, un risque accru de verbalisation, ce qui affecte les coûts, la rentabilité et la pérennité de leurs activités.

La Chambre de commerce et d'industrie Paris demande de mieux prendre en compte les fonctions économiques et alerte sur le fait que certaines entreprises franciliennes tels que les artisans du bâtiment, les déménageurs, les fournisseurs de biens et services, etc. rechignent déjà à intervenir à Paris pour des raisons d'accessibilité, de circulation, de stationnement. Le nombre d'interventions que peuvent faire ces professionnels dans la journée a significativement diminué, générant des coûts en partie retransmis aux parisiens.

La Chambre de commerce et d'industrie Paris préconise d'échelonner dans le temps les changements pour permettre aux entreprises de s'adapter. Une mutation rapide du cadre des mobilités pourrait conduire à une augmentation des défaillances, particulièrement pour les commerces physiques dans une situation de fragilité croissante à Paris. En effet, depuis plusieurs années, ces activités doivent faire face à de nombreuses difficultés en raison des modifications des comportements d'achat, de la concurrence du commerce en ligne, de l'augmentation des loyers commerciaux, de l'inflation, des crises des matières premières, etc.

Ainsi, à l'occasion de la concertation de l'automne 2024 sur la ZFE-m, la Chambre de commerce et d'industrie Paris Ile-de-France, en anticipation des prochaines étapes annoncées, a préconisé de revoir le calendrier futur de la ZFE-m. La CCI Paris Ile-de-France a en effet proposé d'envisager plusieurs étapes pour la mise en œuvre de l'interdiction des véhicules Crit'air 2 par les professionnels et de maintenir tant que nécessaire un mix énergétique et technologique adapté aux différents usages et à la disponibilité de certaines catégories de véhicules. Elle a également demandé de reconsidérer l'objectif de 100% de

véhicules « propres » en 2030, pour notamment tenir compte du rythme de mise en place de cette filière et en particulier pour tenir compte des étapes instaurées par le cadre incitatif et réglementaire, régional et national tels que le financement des flottes de véhicules, le plan hydrogène, etc.

### **Renforcement des politiques incitatives**

Souvent inquiets et dépassés par la multitude des réglementations, les professionnels expriment un besoin de soutien et une demande d'accompagnement.

La Chambre de commerce et d'industrie Paris souligne la nécessité de développer des solutions alternatives efficaces avant de mettre en place des mesures coercitives. Cela inclut la promotion des pratiques vertueuses par l'incitation, afin d'aider les acteurs locaux à intégrer les enjeux de mobilité durable.

Dans cette logique, la Chambre de commerce et d'industrie Paris est partenaire du programme Marguerite financé par des certificats d'économiseur d'énergie et coordonne son déploiement sur la métropole parisienne. Le programme Marguerite aide les commerçants et les artisans à découvrir, tester des solutions alternatives à l'usage de leurs véhicules thermiques pour la gestion de leurs approvisionnements, de leurs stocks, la livraison de leurs clients, etc. afin de les amener à changer durablement leur pratique.

### **Aides financières**

La Chambre de commerce et d'industrie Paris recommande d'accompagner les professionnels avec des aides financières suffisantes, en particulier pour assurer le renouvellement des flottes de véhicules, accéléré en raison des nouveaux arrêtés pris dans le cadre de la Zone à faible émission métropolitaine déjà mentionnée, et compte tenu des surcoûts des véhicules à faibles émissions. La visibilité sur la pérennité des aides, les jalons et le rythme de décade de ces subventions sont également des points essentiels pour les entreprises.

Un guichet unique et un niveau d'aides suffisant sont nécessaires pour accélérer le changement et faciliter l'adaptation des entreprises aux multiples évolutions contenues dans le plan local de mobilité.

### **Expérimentation et réversibilité**

Comme cela a déjà été dit, les projets sont très nombreux dans le plan local de mobilité de Paris. Avant d'imposer des restrictions de mobilités définitives, la Chambre de commerce et d'industrie Paris propose de privilégier l'expérimentation sur une zone géographique ou sur une période donnée, en conservant la possibilité de réversibilité totale ou partielle après un bilan d'une période de test. Ce procédé permettrait d'adapter plus finement les mesures dans le temps et de mieux répondre aux besoins des professionnels, les bilans et les retours d'expérience contribuant à construire un consensus sur des bases partagées.

Ainsi, la CCI a fait cette proposition d'approche expérimentale à l'occasion de la participation du public par voie électronique pour la mise en place de la voie réservée sur le boulevard périphérique afin de tirer les conclusions et engager les mesures correctives nécessaires à l'issue du délai expérimental.

### **Concertation locale**

La Chambre de commerce et d'industrie Paris insiste sur l'importance d'associer systématiquement les professionnels en amont des projets touchant à la mobilité, ainsi que lors de la réalisation du suivi et de

l'évaluation de leurs impacts. Les différents cas d'usage des multiples professionnels exerçant dans la capitale doivent être tracés et pris en compte très concrètement dans chacune des politiques de mobilité de la plus globale à la plus locale. Travailler au plus près avec les professionnels, les commerçants et les organismes consulaires, les concerter et les écouter, permet d'adapter localement les décisions aux besoins du tissu d'entreprises existantes et d'affiner les modalités de mise en place.

### **Communication et pédagogie**

Bien communiquer sur les mesures nouvelles de circulation est un essentiel. Les réglementations sur le thème de la mobilité qui s'accumulent et se chevauchent et sont perçues comme complexe et manquant de lisibilité. Un décryptage est nécessaire pour les entreprises implantées à Paris ou y exerçant leurs activités.

La Chambre de commerce et d'industrie Paris préconise d'élaborer régulièrement des campagnes de communication envers le grand public et les professionnels dans toute l'Ile de France, et à destination des étrangers en collaboration avec les organismes de promotion du tourisme, afin de les aider à s'approprier les nouveaux règlements, les dispositifs prévus en faveur de la logistique urbaine durable, le stationnement des professionnels, les livraisons de nuit, etc. Une pédagogie non répressive est nécessaire pour une adhésion positive aux politiques publiques.

Pour conclure, la Chambre de commerce et d'industrie Paris insiste sur le fait que l'ensemble des observations et des mesures proposées par notre compagnie consulaire visent à soutenir les professionnels dans leur adaptation aux nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux et à garantir la pérennité et le développement de leurs activités économiques dans un contexte de transformation profonde des mobilités dans notre capitale.



## Observations de GRDF dans le cadre de la procédure de Participation du Public par Voie Électronique sur le Plan Local des Mobilités de Paris

avril 2025

Dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique, GRDF, principal gestionnaire de réseau de distribution de gaz en France, souhaite apporter quelques observations au Plan Local des Mobilités de Paris.

D'un point de vue global, la contribution de GRDF vise à montrer comment le bioGNV contribue aux objectifs suivants :

- Objectif 8 : Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une sortie du diesel à horizon 2024 et une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030
- Objectif 9 : Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés, notamment des bus entièrement électriques ou fonctionnant au bioGNV
- Objectif 13 : Organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine
- Objectif 14 : Préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris

D'un point de vue méthodologique, GRDF détaille ses apports par document étudié

- 1) Le diagnostic
- 2) La synthèse
- 3) Les fiches-actions

- 1) Concernant le document « **Diagnostic** », nous vous faisons part de nos propositions et remarques sur les axes, actions et mesures suivants :

### 1.1 Axe 1 Les caractéristiques du territoire et les déterminants de la mobilité à Paris

#### Axe L'environnement et les émissions liées à la mobilité parisienne page 14

GRDF souhaiterait apporter des informations sur le bioGNV afin de compléter les données présentées.

Le BioGNV (Gaz Naturel Véhicule dans sa version 100% renouvelable) est le nom donné au biométhane, dès lors qu'il est utilisé comme carburant.

Un véhicule fonctionnant au bioGNV, c'est

- - 80% d'émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au diesel
- une réduction drastique des particules fines et jusqu'à - 70% de Nox par rapport au seuil de la norme Euro VI
- pas d'odeur ni de fumée
- 2 fois moins bruyant qu'un moteur diesel (certification PIEK)

>Le bioGNV, levier pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de la vie.

Les véhicules qui roulent au bioGNV sont beaucoup moins polluants et améliorent ainsi la qualité de l'air. Le bioGNV est par ailleurs une des solutions pour réussir la ZFE : tous les véhicules roulant au GNV bénéficient de la vignette Crit'Air 1.

Ces véhicules améliorent également la qualité de la vie des citoyens car ils sont 2 fois moins bruyants que les véhicules diesel. Utilisés pour la collecte des déchets (bennes à ordures ménagères), les bus et les poids lourds (transport de marchandises – ex : Monoprix, Carrefour, La Poste...), les véhicules au bioGNV limitent grandement les nuisances sonores lors de leurs déplacements et des livraisons. Par ailleurs, ils ne dégagent ni fumée ni odeur.

>Le bioGNV, levier de la décarbonation de la mobilité.

Comme le montre l'étude Carbone 4 publiée en janvier 2025, le biométhane et l'électricité ont un pouvoir décarbonant comparable en analyse en cycle de vie (ACV).

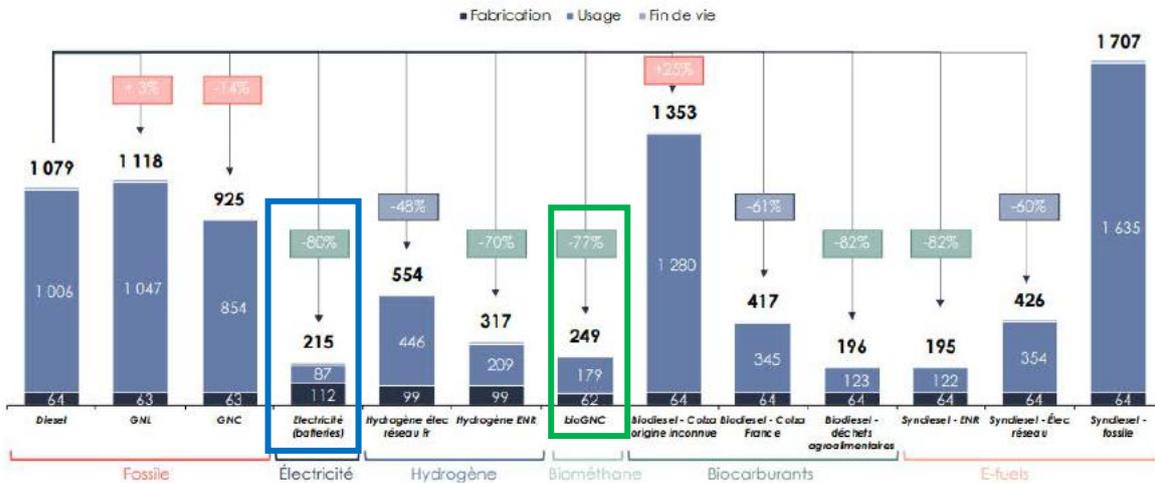


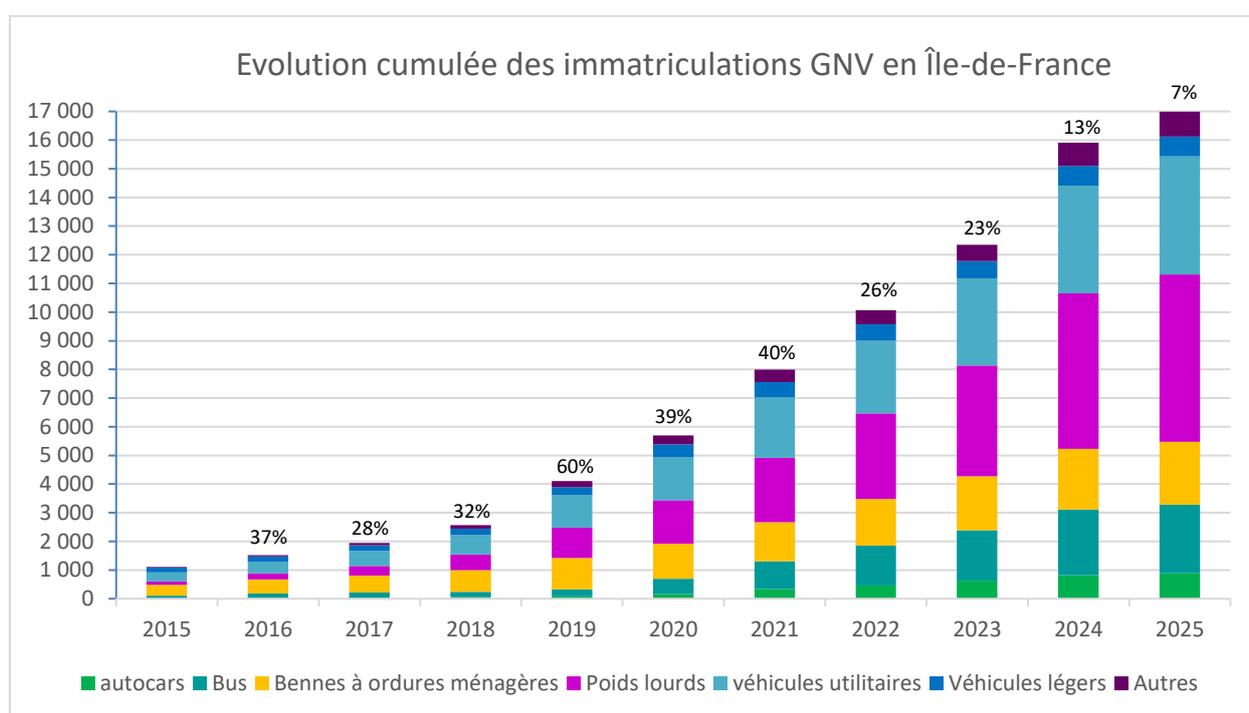
Figure 3 : Empreinte carbone moyenne sur la durée de vie d'un ensemble articulé 44t neuf en France (gCO<sub>2</sub>e/km<sup>3</sup>)

En outre, le BioGNV est une solution immédiatement disponible pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur du transport (neutralité carbone en 2050) grâce à sa gamme de véhicules qui répond à tous les usages (VULs, poids lourds, véhicules de chantier, bennes à ordures ménagères, bus, cars...), son autonomie comparable à celle du diesel et à sa compétitivité.

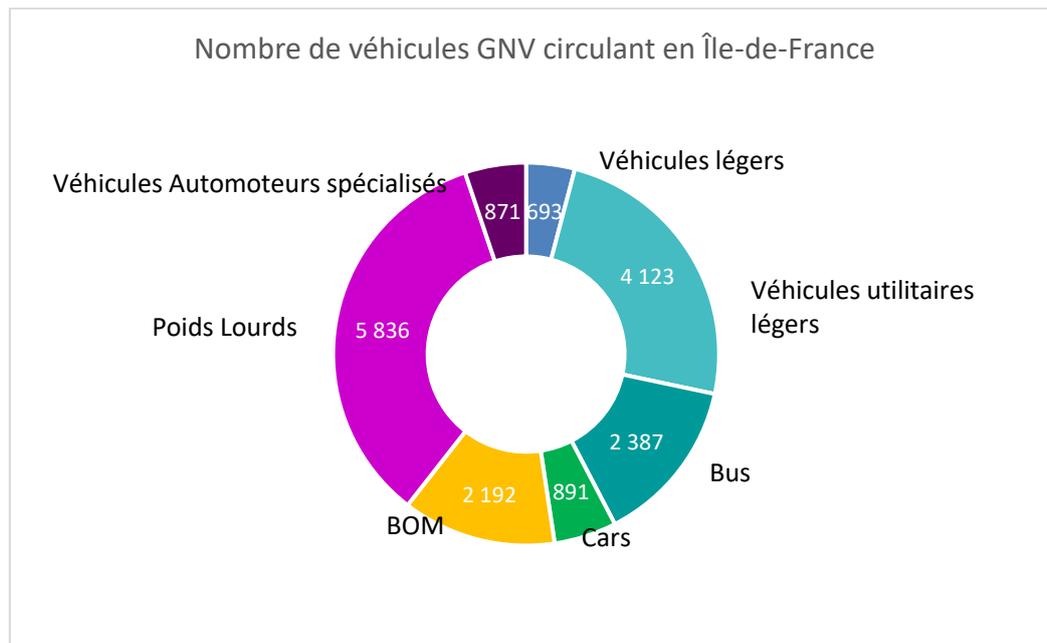
C'est un carburant renouvelable et local : à date, 61 sites de méthanisation en Ile-de-France produisent chaque année 1238 GWh de biométhane. Sur le territoire français, ce sont 747 méthaniseurs qui produisent 14,5 TWh soit l'équivalent de la consommation de près de 60 000 bus. Et à Paris, les stations multi-énergies publiques fournissent 100% de bioGNV.

Enfin, comme le montre l'évolution cumulée des immatriculations GNV en Ile-de-France, la dynamique est bien ancrée. Près de 17 000 véhicules roulent déjà au (Bio)GNV en Ile-de-France et ce chiffre continue de croître. En effet, le plan local des mobilités de la région IDF prévoit en 2030 que 8% des VULs, 20% des camions et 70% des flottes de bus & cars rouleront au bioGNV. Cet accroissement de véhicules va nécessiter la construction de 120 stations publiques supplémentaires.

Il semble important que Paris puisse contribuer à cette dynamique et permette à ces flottes de s'avitailer facilement sans détour et sans temps d'attente, en contribuant à renforcer le maillage de la région en stations multi-énergies incluant le bioGNV.



Source : fichier des immatriculations, 28/02/2025



**IDF représente 36% du parc français roulant au GNV**

## 1.2 Axe 2 Les réseaux et les flux à Paris

### Les transports en commun : le réseau de surface

Un réseau de surface renforcé, affinant le maillage du réseau et facilitant les liaisons de proximité

GRDF souhaite ici rappeler la trajectoire d’IDF Mobilités à horizon 2030 : 70% de bus au bioGNV et 30% de bus électriques, ce qui répond à l’objectif 9 de bénéficier d’un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés. A fin 2024, plus de 2400 bus au biométhane circulent déjà au sein de la région IDF et certaines lignes de bus 100% biométhane circulent dès à présent dans Paris (ligne 61, ligne 95...)

Dans l’encart « objectifs à atteindre » page 26, ainsi que page 29, il serait intéressant de bien spécifier comme c’est le cas dans la synthèse (pages 15 et 19) et les fiches actions que l’interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030 concerne les véhicules essence et diesel (et non bioGNV).

### Le transport de marchandises

Page 27

GRDF souhaite indiquer qu’une part des VULs et poids lourds qui circulent dans Paris roulent au bioGNV, ce qui contribue à réduire les émissions de CO2 et les émissions de particules fines liées à la mobilité urbaine : c’est le cas de la plupart des bennes à ordures ménagères qui collectent les déchets des Parisiens ainsi que de flottes de poids lourds qui circulent dans la capitale (ex : la Poste, Carrefour, Monoprix...)

### Les transports fluviaux

La Seine, du transport de passagers au fret de marchandises

page 28

Au même titre que le besoin d'accroissement du nombre de stations d'avitaillement au BioGNV pour les besoins routiers, le maillage BioGNV fluvial est également à déployer.

L'Axe-Seine bénéficie déjà d'une infrastructure d'avitaillement au BioGNV déployée pour décarboner les poids lourds pour la logistique routière. **A ce jour, nous recensons 20 stations bioGNV mises en service, publiques et privées, sur les ports ou localisées à proximité de l'Axe-Seine.** Ce maillage en stations bioGNV permet de se projeter sur l'avitaillement des premiers bateaux au bioGNV ou hybride électriques/bioGNV avec la mise en place de stations mobiles qui feront le lien avec ces stations d'avitaillement publiques fixes et les bateaux.

**A ce titre, GRDF préconise de déployer jusqu'à 40 nouvelles stations bioGNV publiques le long de l'Axe-Seine pour répondre au besoin d'avitaillement du fluvial.**

Il semble important que Paris puisse contribuer à cette dynamique et permette le développement de plusieurs stations multi-énergies fluviales incluant le bioGNV des deux côtés de la Seine en complément de celle qui est prévue dans le projet de la maison de la Radio (Paris XVIe).

## L'offre d'avitaillement

### Une politique visant à réduire l'usage des voitures thermiques

page 29

GRDF propose, par souci de clarification, de bien distinguer les véhicules thermiques fonctionnant avec des carburants fossiles (à essence ou au diesel) en le spécifiant nommément comme cela est fait aux pages 15 et 19 du document 'Synthèse', des véhicules thermiques fonctionnant au bioGNV qui ont une empreinte carbone comparable à celle des véhicules électriques (cf étude carbone 4 de janvier 2025) et bénéficient de la vignette Crit'air 1, ce qui les catégorise dans les véhicules propres. Il serait clarifiant de modifier l'objectif 8 en ce sens ; par ailleurs, le bioGNV n'est pas seulement une énergie de transition mais c'est aussi une énergie d'avenir qui permettra de façon pérenne de décarboner la mobilité lourde en étant partie prenante du mix énergétique.

GRDF soutient la proposition de la ville de Paris de développer l'infrastructure d'avitaillement en bioGNV pour permettre de répondre à la croissance du parc de véhicules.

## 2) Concernant le document « Synthèse », nous vous faisons part de nos propositions et remarques sur les axes, actions et mesures suivants :

Objectifs stratégiques : grâce à son bilan environnemental, le bioGNV :

- Présente une empreinte carbone comparable à celle de l'électricité en ACV et réduit de 80% les émissions de CO2 vs les véhicules diesel Euro VI
- Dispose de la vignette Crit'Air 1 et réduit drastiquement les émissions de polluants
- réduit le bruit par 2 vs les véhicules diesel Euro VI

Le bioGNV permet ainsi de participer à l'atteinte des objectifs 8, 9, 10, 13, 14 et 15 de la ville de Paris et du plan Climat.

GRDF partage l'objectif d'atteindre le zéro carburant fossile en 2030 et propose d'indiquer que l'interdiction des véhicules thermiques doit porter nommément sur les véhicules thermiques fonctionnant avec des carburants fossiles (essence ou diesel) à partir de 2030 comme indiqué pages 15 et 19 et non pas sur les véhicules thermiques de façon générale puisqu'un véhicule

thermique roulant 100% bioGNV a des émissions de carbone comparables à celles de l'électricité en ACV.

## **2.1 Axe 2 - Cap vers la ville de demain**

Une ville qui préserve la santé

Comme vu plus haut, le bioGNV permet d'améliorer nettement la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants.

## **2.2 Axe 3 - Tour d'horizon de vos futures mobilités**

### **Le stationnement page 17**

GRDF se félicite que les véhicules particuliers faible émission (bioGNV, électrique) bénéficient de la gratuité du stationnement. GRDF propose que cette disposition soit étendue aux VULs de 3,5 et 3,8 t pour les artisans abonnés pro-mobile ou dont les entreprises sont situées à Paris.

### **De nouveaux aspects à intégrer**

#### **La mobilité touristique page 18**

GRDF est favorable à la réflexion en cours visant à restreindre l'accès des seuls cars électriques ou GNV dans le cadre de la zone apaisée Paris-Centre-Saint Germain.

#### **L'approvisionnement en énergie page 19**

GRDF soutient l'action de développement de solutions d'avitaillement pour les nouveaux carburants (électricité, H2, bioGNV...) sur l'ensemble du territoire francilien mentionnée page 19 pour permettre l'interdiction des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile (diesel et essence) souhaitée par la ville de Paris d'ici 2030.

En effet, A horizon 2030, selon l'étude que nous avons menée sur la base des trajectoires décrites dans le plan des mobilités de la région IDF (cf 8% de VULs et 20% de poids lourds au bioGNV en 2030), ce seront plus de 160 stations d'avitaillement multi-énergies pour le routier et 40 stations d'avitaillement multi-énergies pour le fluvial qui seront nécessaires en Ile-de-France pour répondre aux besoins d'avitaillement en bioGNV (cf étude présentée en annexe 1 page 13).

Il semble important que Paris puisse contribuer à cette dynamique en renforçant le maillage de la région en stations multi-énergies incluant le bioGNV : pour cela le développement de nouvelles stations est nécessaire y compris sur le territoire parisien et notamment sur le périphérique.

## **2.3 Axe 4 - Le transport de marchandises**

GRDF souhaite la mise en place d'aides à l'achat de véhicules utilitaires légers (VUL) et de poids lourds au bioGNV.

Comme le montre le tableau ci-dessous, extrait du plan des mobilités de la région IDF, le nombre de VUL et de poids lourds est amené à augmenter à horizon 2030.

**Parts de véhicules faiblement émetteurs dans le parc circulant en Île-de-France dans le scénario objectif du Plan des mobilités en 2030**

	Electrique	Hybride rechargeable	(bio)GNV	Hydrogène
Voitures	20%	10%	-	-
Véhicules utilitaires légers	25%	5%	8%	3,5%
Poids lourds	8%	2%	20%	2%
Bus et cars publics	30%	-	70%	-
Deux-roues motorisés	13,5%	-	-	-

Or, concernant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers roulant au GNV, les aides de la Région et de la Ville de Paris ont été supprimées en 2025 alors même que ce carburant permet de décarboner la mobilité (-80% émissions CO<sub>2</sub> vs diesel et émissions de CO<sub>2</sub> comparables à l'électricité – étude Carbone 4) et de réduire drastiquement l'émission de polluants) GRDF souhaite rappeler l'importance de l'accompagnement financier des professionnels pour permettre l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions et demander la remise en place de ces aides pour le bioGNV.

## 2.4 Axe 6 - les ambitions environnementales

### Miser sur les progrès technologiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour la totalité du cycle de vie des véhicules

#### Réduire les émissions de gaz à effet de serre

GRDF partage l'objectif de zéro carburant fossile basée sur l'interdiction de circulation des véhicules thermiques en spécifiant qu'il s'agit des véhicules roulant au diesel et à l'essence. Comme montré précédemment dans l'Etude Carbone 4 publiée en janvier 2025, le biométhane et l'électricité ont un pouvoir décarbonant comparable en analyse cycle de vie (ACV). Le bioGNV est une technologie déjà mature qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour la totalité du cycle de vie des véhicules.

A Paris, 100% des stations fournissent du bioGNV aujourd'hui. En en faisant un critère du cahier des charges de futures stations multi-énergies incluant du bioGNV, la Ville de Paris permettrait d'accélérer encore la décarbonation de la mobilité.

Réduire l'empreinte carbone :

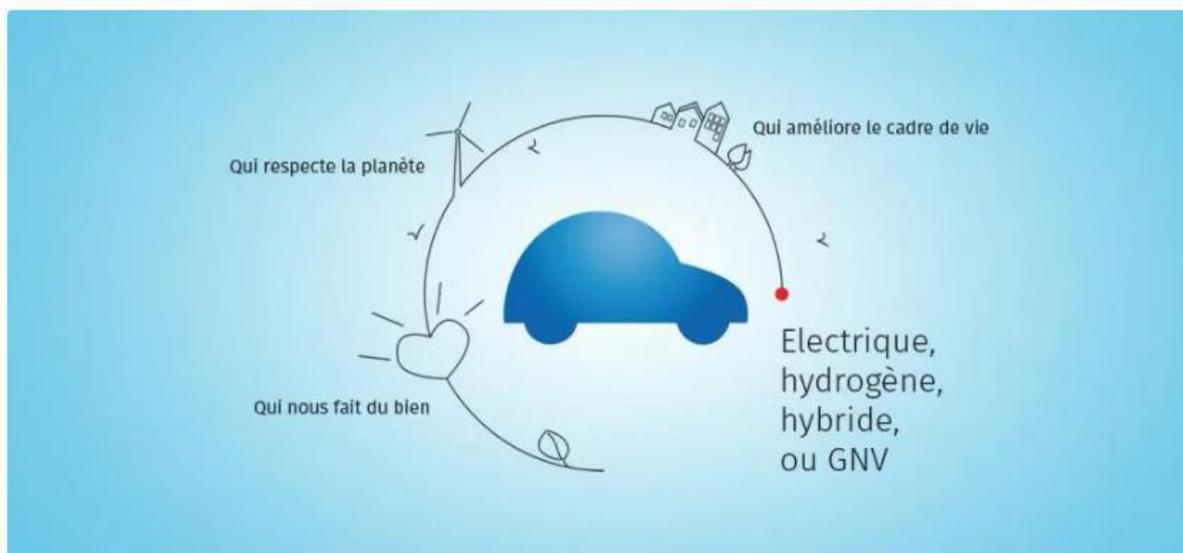
GRDF partage la proposition de convertir entièrement le parc à l'électrique et aux énergies décarbonées dont le bioGNV.

Concernant le document « **Fiches action** », nous vous faisons part de nos propositions et remarques sur les fiches-actions et mesures suivantes :

Fiche-actions 8 Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030  
page 35

GRDF partage l'objectif de fixer la fin des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel ou essence) en 2030, et souhaite proposer que soit bien défini ce qu'inclut la définition de véhicules propres qui englobe les véhicules électriques, ceux fonctionnant au bioGNV et ceux roulant à l'hydrogène afin de clarifier le propos.

Le dispositif « Métropole roule propre ! » de la Métropole du Grand Paris, considère comme des véhicules propres, les véhicules électriques, à l'hydrogène, hybrides et bioGNV.  
(cf schéma ci-dessous Métropole Roule Propre | Métropole du Grand Paris)



Une reformulation de l'objectif 8 semble souhaitable :

Objectif 8 : accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une interdiction des véhicules fonctionnant aux carburants fossiles (diesel et essence) à horizon 2030.

Mesure 2 page 36 : Accompagner l'interdiction de circulation pour l'ensemble des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel et essence) à partir de 2030

- Participer aux échanges avec la Métropole visant à définir ce que sont les véhicules propres, plaider pour l'exclusion des véhicules diesel et essence

GRDF partage le besoin de définir ce que sont les véhicules propres. Pour rappel, les véhicules roulant au bioGNV sont Crit'Air 1 et fonctionnent avec du carburant renouvelable, issu de la méthanisation dont l'empreinte carbone en ACV est comparable à celles des véhicules électriques (étude Carbone 4 de janvier 2025).

Comme vu ci-dessus, il y a une confusion entre les véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel ou essence) et les véhicules thermiques. C'est pourquoi une définition claire et partagée de ce que sont les véhicules propres, qui inclut les véhicules thermiques fonctionnant au bioGNV, nous semble nécessaire.

Mesure 3 page 37 : Poursuivre le dispositif d'aides à la mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication

GRDF partage le besoin de revoir la réforme des aides à l'achat de la Ville de Paris et de la Région Ile-de-France en direction des professionnels. En effet, pour accélérer la transition énergétique du parc, l'accompagnement financier des professionnels permet de compenser au moins en partie le surcoût encore existant à l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions en comparaison d'un véhicule thermique essence ou diesel.

Or, concernant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers roulant au GNV, les aides de la Région et de la Ville de Paris ont été supprimées en 2025 alors même que ce carburant permet de décarboner la mobilité (-80% émissions CO<sub>2</sub>) et de réduire drastiquement l'émission de polluants. GRDF souhaite rappeler l'importance de l'accompagnement financier des professionnels pour permettre l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions et demander la remise en place de ces aides pour le GNV.

Comme le montre l'étude carbone 4 publiée en janvier 2025, les véhicules au GNV/bioGNV ont le TCO le plus compétitif tous carburants confondus : les aides seront un levier supplémentaire pour lever le frein à l'achat et accélérer la décarbonation de la mobilité lourde.

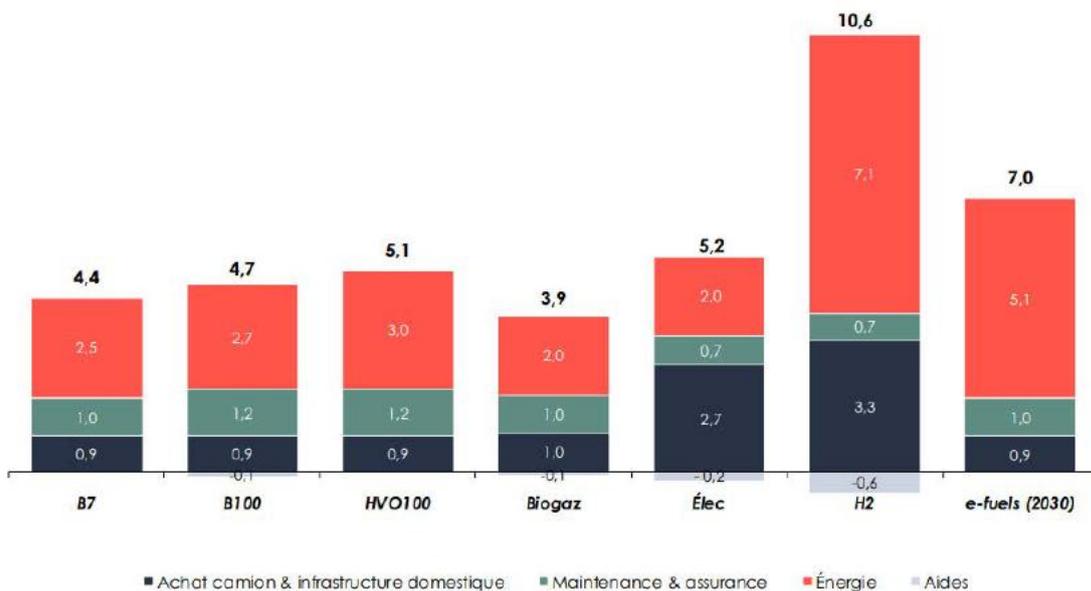


Figure 5 : Comparaison du TCO (centimes / tkm) des différentes motorisations pour un tracteur routier 44t<sup>10</sup>

Source Etude Carbone 4 – janvier 2025

## Fiche-actions 9 : pour un réseau de transports collectifs efficace, attractif, solidaire et décarboné

page 42

### Mesure 1 : conforter la place du bus à Paris

GRDF soutient le développement et le confortement d'un réseau de transports collectifs efficace, attractif, solidaire et décarboné.

GRDF accompagne la RATP dans le cadre du programme bus 2025 et IDF Mobilités dans le cadre de sa trajectoire de transition énergétique de sa flotte de bus et cars (70% biométhane / 30% électricité d'ici 2030) en réalisant des études de raccordement au bioGNV de ses centres bus. Dans le cadre du Programme bus 2025, 13 centres bus en 1ère couronne sont prévus au biométhane et différentes lignes au biométhane circulent déjà actuellement dans Paris. Au sein de la région IDF, plus de 50 centres bus sont déjà convertis au biométhane et plus de 2400 bus au biométhane circulent au quotidien.

## Fiche-actions 10 page 47 : développer des réseaux d'approvisionnement en énergie adaptés à la mobilité visée à horizon 2030 et 2050 et accompagner l'équipement en bornes de recharge des particuliers et des entreprises.

GRDF est aligné avec la trajectoire de décarbonation et les recommandations de l'OMS en matière de qualité de l'air et de sortie du diesel et de l'essence dans la capitale.

Pour accompagner la transition vers des véhicules moins polluants, GRDF suggère de rajouter dans l'objectif à horizon 2030 et 2050, le développement d'un réseau d'approvisionnement en bioGNV et d'accompagner l'équipement en stations bioGNV.

**En effet, à horizon 2030, selon l'étude que nous avons menée sur la base des trajectoires décrites dans le plan des mobilités de la région IDF (20% de poids lourds au bioGNV, 8% de VUL légers au bioGNV), ce seront plus de 160 stations d'avitaillement multi-énergies pour le routier et 40 stations d'avitaillement multi-énergies pour le fluvial qui seront nécessaires en Ile-de-France pour répondre aux besoins d'avitaillement en bioGNV (étude présentée en annexe 1 page 14.**

Il semble important que Paris puisse contribuer à cette dynamique en renforçant le maillage de la région en stations multi-énergies incluant le bioGNV : pour cela le développement de nouvelles stations est nécessaire y compris sur le territoire parisien et notamment sur le périphérique.

### Mesure 1 -page 48

GRDF se tient à la disposition de la Ville de Paris pour contribuer au schéma directeur des énergies ainsi qu'au schéma directeur des mobilités afin que toutes les énergies, y compris le bioGNV soient considérées.

GRDF propose de participer également aux études d'implantation de stations multi-énergies sur le territoire parisien qui pourraient renforcer le maillage existant, et de réaliser les études de raccordement.

Mesure 2 : Favoriser l'installation de stations d'approvisionnement en carburants alternatifs page 48

Sur le foncier mobilisé sur les 25 périmètres de localisation dans le Plan Local d'Urbanisme bioclimatique sur des parcelles privées (anciennes stations-services) pour créer des stations d'avitaillement alternatif), GRDF suggère de renforcer la présence de stations multi-énergies incluant du bioGNV.

En effet, pour être en cohérence avec la trajectoire d'IDFM de 20% de poids lourds et de 8% de VUL fonctionnant eu bioGNV en Ile-de-France, le maillage des stations multi-énergies incluant le bioGNV doit être renforcé, y compris à Paris.

GRDF se tient à disposition pour participer aux études d'implantation, de raccordement et de conception de ces stations incluant du bioGNV qu'il s'agisse de mutation de stations-services existantes ou de création de nouvelles stations d'avitaillement.

### Fiche-actions 13 : organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine.

GRDF rappelle que le bioGNV est une technologie mature, opérationnelle et particulièrement adaptée au transport de marchandises et de voyageurs et qu'il est par là-même un levier d'accélération de la décarbonation du transport de marchandises.

Mesure 1 : accompagner les professionnels dans la transition énergétique de leurs véhicules

GRDF se tient à disposition pour intervenir dans le cadre de tables rondes, webinaires, matinales, etc. autour de la décarbonation des mobilités et de l'accompagnement à la transition énergétique des flottes, via des études de flux, des études TCO, etc.

Mesure 2 – Créer de nouveaux sites dédiés à la logistique dans le plan local d'urbanisme

GRDF suggère de prendre en compte les besoins de foncier pour la création de stations d'avitaillement dans les projets logistiques afin d'éviter les haut-le-pied et favoriser la décarbonation des flottes.

Mesure 3 - Améliorer l'accueil des livraisons sur l'espace public

GRDF plaide pour un tarif préférentiel pour les véhicules décarbonés (GNV, élec...).

### Fiche-actions 16 : associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités

Mesure 2 – Actions menées par la Ville de Paris pour ses agents page 79 :

GRDF est à disposition pour travailler avec les différentes directions de la Ville de Paris afin d'accompagner la « sortie du diesel pour la quasi-totalité de la flotte municipale ».

## Conclusion

### **Par ses caractéristiques,**

- - 80% d'émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au diesel
- une réduction drastique des particules fines et jusqu'à - 70% de Nox par rapport au seuil de la norme Euro VI
- pas d'odeur ni de fumée
- 2 fois moins bruyant qu'un moteur diesel (certification PIEK)

**le bioGNV, énergie renouvelable issue de la méthanisation, est un levier essentiel et pérenne pour accélérer la décarbonation de la mobilité et atteindre les objectifs du Plan Climat de la Ville de Paris, tant en termes de décarbonation de la mobilité lourde, d'amélioration de la qualité de l'air (réduction des particules fines) qu'en termes d'amélioration de la qualité de vie (pas d'odeur ni de fumée et 2 fois moins de bruit).**

GRDF se tient à disposition de la Ville de Paris pour tout renseignement, complément d'information ou étude.

**Vos contacts :**

Bénédicte Verdet  
Responsable territoriale Paris  
[benedicte.verdet@grdf.fr](mailto:benedicte.verdet@grdf.fr)  
Mob : +33 7 85 23 53 24

Anne-Claire Boscher  
Responsable Pôle Mobilité Durable  
[anne-claire.boscher@grdf.fr](mailto:anne-claire.boscher@grdf.fr)  
Mob : +33 6 70 68 07 68

Annexe 1

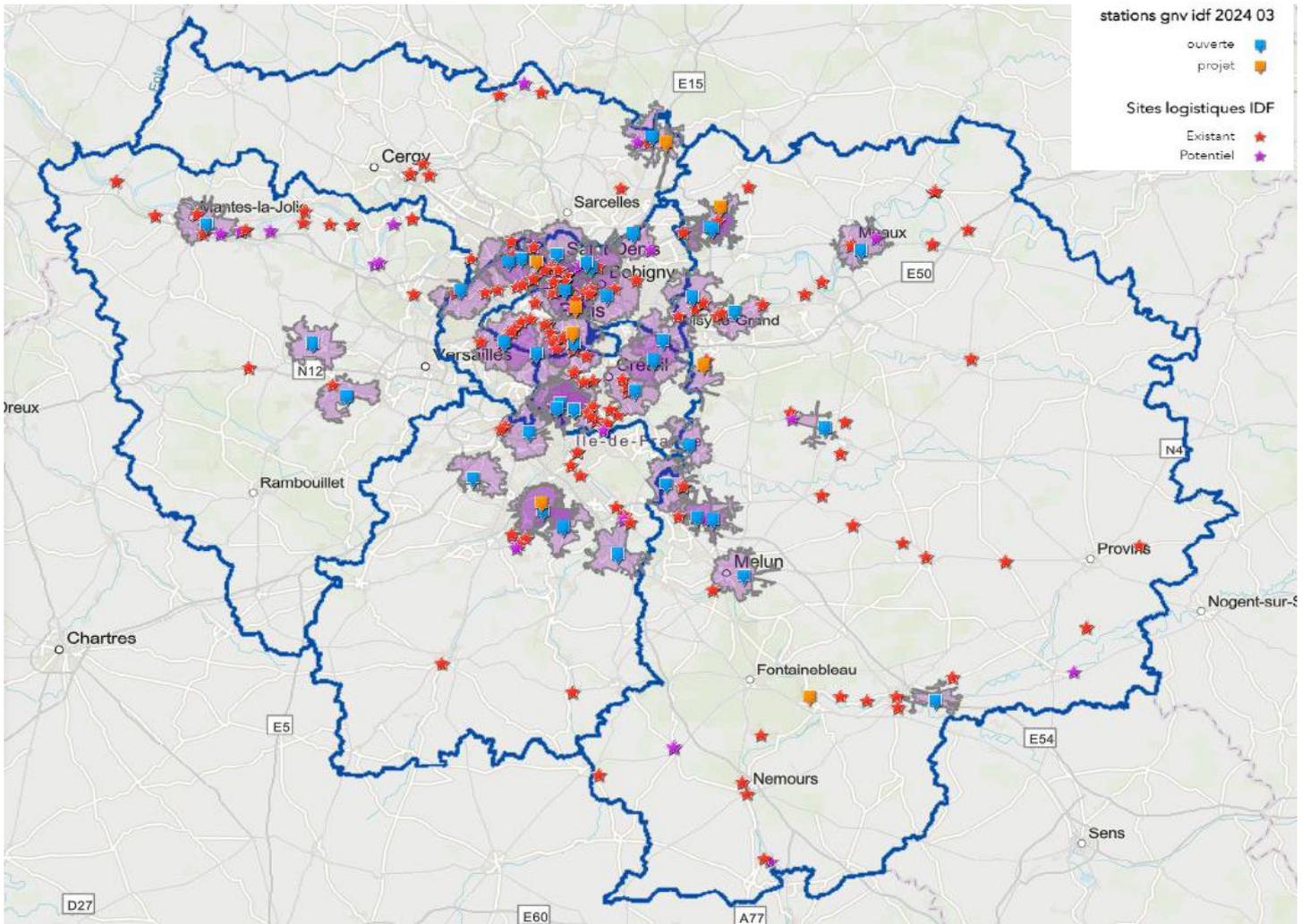
Au 1<sup>er</sup> mars 2025, la région Île-de-France est dotée de **43 stations publiques BioGNV** accessibles :



Sources :

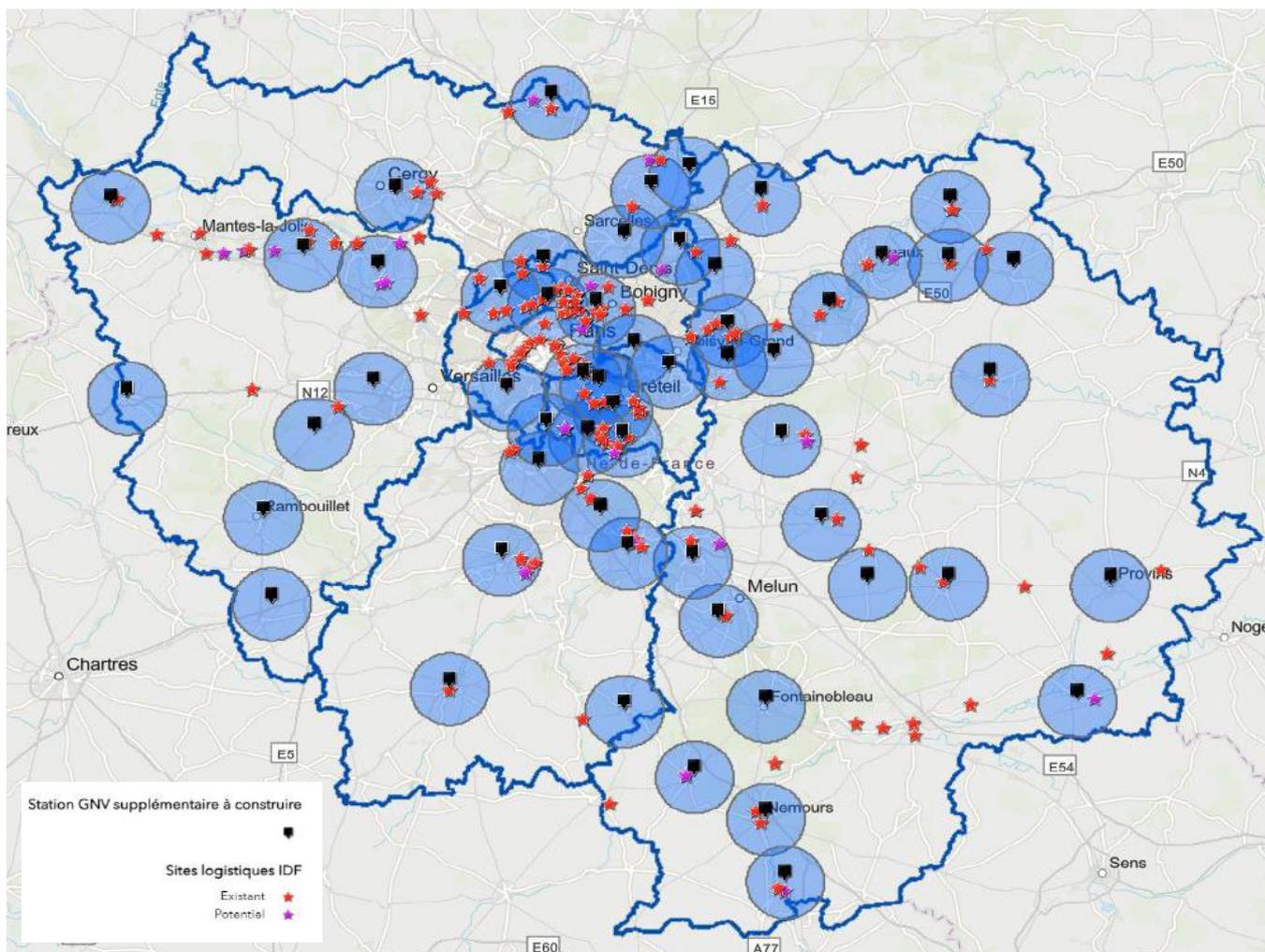
<https://www.grdf.fr/acteurs-gnv/stations-service-gnv/trouver-station-gnv/carte>  
<https://www.gaz-mobilite.fr/stations-gnv-france/>

Nous avons croisé la liste des sites logistiques multimodaux à préserver avec les 43 stations bioGNV existantes.



Nous arrivons à la conclusion que **la couverture actuelle des sites logistiques de la région Île-de-France par les stations bioGNV existantes est insuffisante.**

Il s'avère que **60 stations GNV supplémentaires seraient nécessaires pour étendre le maillage du territoire et permettre de couvrir l'ensemble des sites logistiques de la région Île-de-France.**



Au-delà de ces 100 stations (43 existantes + 60 supplémentaires à construire) qui seraient nécessaires pour mailler et avitailler efficacement les zones logistiques de la région, il faudrait également **renforcer et densifier le maillage pour répondre au besoin d'avitaillement lié à l'accroissement du nombre de véhicules qui circuleront au bioGNV en 2030.**

En effet, les objectifs de transition des parcs de véhicules (3.3.2 p 81) et figurant à l'action 11.4 prévoient **d'atteindre progressivement l'immatriculation de 20% de poids lourds et 8% des Véhicules utilitaires légers au bioGNV en 2030.** Cela correspond, pour l'Île-de-France, à la **conversion au bioGNV d'environ 8 000 poids lourds et 30 000 Véhicules utilitaires légers supplémentaires sur la période 2024 à 2030.**

**Sachant qu'une station permet d'avitailler 80 à 100 poids lourds, cela signifie que la région Île-de-France devra disposer de plus de 120 stations publiques bioGNV routières supplémentaires pour répondre à ce besoin d'avitaillement en 2030 (on considère que 7 VUL équivalent à un poids lourd en termes de consommation). Cela portera le nombre total de stations publiques au bioGNV nécessaire en 2030 à plus de 160 stations en Île-de-France en considérant les 43 stations publiques déjà ouvertes.**

Ces données sont en cohérence avec l'étude APUR, qui a identifié en 2019 la possibilité de convertir 222 stations au bioGNV sur les 402 stations-services présentes dans le périmètre métropolitain. Le plan stratégique régional de verdissement des stations-services existantes pourrait fixer l'ambition de convertir 60% des 222 stations-services en stations multi-énergies (électricité, bioGNV et hydrogène) et d'agir en priorité sur les territoires qui ont pris du retard sur le maillage, notamment sur les départements situés à l'Ouest.

Pour accompagner la mise en œuvre de ce plan régional, GRDF préconise les actions suivantes :

- Mettre en place un **schéma directeur/plan de maillage de déploiement des stations multi-énergies** en lien avec celui de la région
- **Réaliser une étude régionale de raccordement de l'ensemble des stations-services pétrolières franciliennes en carburants alternatifs** (électricité, biogaz, hydrogène) pour le routier, en y associant les distributeurs d'énergies (GRDF et Enedis).
- **Faciliter l'identification de fonciers pour faire émerger les stations multi-énergies en intégrant les acteurs directement concernés** (opérateurs de stations, opérateurs de réseaux).

Enedis est une entreprise de service public qui a pour mission de gérer le réseau de distribution électrique au service de la société et des territoires. A l'heure où l'énergie est au cœur de la transition écologique, et dans un environnement en profonde mutation, Enedis a pour ambition d'accompagner les évolutions des modes de production et de consommation de l'énergie vers davantage de sobriété énergétique. Devenue Entreprise à mission en juin 2023, Enedis a inscrit dans ses statuts sa raison d'être « agir pour un service public de la distribution d'électricité innovant, performant et solidaire. Raccorder la société au défi collectif d'un monde durable ».

La Ville de Paris s'est donnée des objectifs ambitieux pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Le renouvellement du contrat de concession entre la Ville de Paris et Enedis témoigne de la volonté profonde d'Enedis d'accompagner la Ville de Paris dans ses transformations urbaines et de poursuivre la trajectoire d'amélioration de la résilience de Paris face aux effets du changement climatique. En particulier, la convention de Transition Ecologique signée entre la Ville de Paris et Enedis prévoit une liste d'actions concrètes prioritaires afin de répondre aux enjeux d'accélération du Plan Climat-Air-Energie.

Pour mener à bien nos missions de service public et réaliser les travaux permettant d'améliorer la résilience du réseau de distribution, nous utilisons quotidiennement les voies publiques. Les véhicules de la Direction régionale Enedis Paris, qui sont à 95% électriques, ont ainsi besoin de circuler et de stationner dans la Ville, au plus près des ouvrages et des lieux d'intervention.

Si nous partageons bien sûr les enjeux environnementaux, de santé publique et d'inclusivité du PLM, en cohérence avec les ambitions de la Ville de Paris, nous souhaiterions qu'une attention particulière soit portée aux déplacements et au stationnement de nos véhicules. En effet, et comme le prévoit le contrat de concession signé avec la Ville (extrait de l'article 12 « l'autorité concédante s'efforce à être facilitatrice auprès des autorités compétentes concernant les conditions de circulation, d'accès et de stationnement du concessionnaire dans le cadre de ses missions de service public »), nous souhaitons continuer à assurer nos missions de service public et réaliser les travaux de transformation de la Ville de la façon la plus fluide possible et avons besoin, pour cela, que la Ville de Paris nous y aide. En particulier, nous devons pouvoir circuler facilement, y compris aux heures de pointe, accéder aisément à tous nos points de livraisons électriques, quel que soit leur emplacement, pouvoir stationner au plus proche des lieux d'interventions...

D'autre part, et sur le sujet particulier des bornes de recharge, Enedis accompagne le développement de l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés comme des entreprises. En 2024, 6 300 points de charge sont ainsi ouverts au public à Paris à fin 2024 : 2 100 sur voirie, 2 200 dans les parkings de la Ville, 2 000 dans les parkings d'établissements commerciaux (hôtels, etc.). 10 000 places sont déjà équipées dans les parkings de copropriété. Pour autant, le déploiement des bornes dans les parkings des copropriétés est un processus long et complexe, faisant intervenir de nombreux acteurs (copropriétaires, syndic, conseil syndical, Enedis, éventuellement l'opérateur privé) et nécessitant un arbitrage entre plusieurs solutions dont les copropriétaires et le syndic n'ont pas toujours une parfaite connaissance, ce qui rend le travail d'information et de pédagogie particulièrement essentiel. De sorte que toute action de la Ville, destinée à favoriser auprès des particuliers et des syndicats de copropriété la connaissance des différentes offres, solutions (publique ou privée) et aides possibles, serait de nature à faciliter le développement de l'équipement en bornes de recharge.

Par ailleurs, nous avons noté qu'Enedis était identifiée comme co-financier avec la Ville et co-responsable de la mise en œuvre avec l'APC de deux mesures : « Développer l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés et des entreprises » (mesure #3 de la fiche action 10) et « Assurer une régulation des services de micro-mobilité » (mesure #3 de la fiche action 11). Nous souhaiterions avoir davantage de détails sur les attentes de la Ville de Paris vis-à-vis d'Enedis ; nous nous interrogeons également sur l'articulation de ces deux mesures avec les dispositifs

existants, et notamment avec la convention de Transition Ecologique qui a été signée avec la Ville de Paris et qui prévoit une liste d'actions très concrètes et diversifiées en faveur de la TE ainsi que ses modalités de financement



Version n°1 – 08/04/2025

# **Analyse du Plan local de mobilité de Paris à l'horizon 2030**

Dans le cadre de la consultation publique  
menée par la Ville de Paris



## 1. INTRODUCTION

"Les Shifters" est une association loi 1901, créée en 2014 pour apporter un soutien bénévole au laboratoire d'idées "The Shift Project", dont l'action consiste à éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique, et notamment la décarbonation de l'économie.

L'association accueille tous ceux qui souhaitent aider le Shift Project par un travail de relais, de soutien ou de recherche avec un objectif : contribuer efficacement à la sortie des énergies fossiles à l'échelle française et européenne.

L'analyse qui suit a été rédigée par des Shifters membres du groupe local Paris : Dominique Merrien, Christine Chapuis et Dominique Peltier. Elle s'appuie sur le "plan de transformation de l'économie française" et sur le "guide pour une mobilité quotidienne bas carbone", édités par le Shift Project.

Le Plan local de mobilité de Paris, soumis à la consultation des parisiens, se veut la déclinaison du Plan des mobilités en Île-de France dont la consultation s'est achevée le 31 mars 2025. Il présente la stratégie de mobilité de la Ville de Paris (organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, circulation et stationnement) pour contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité sur le territoire parisien. Il constitue un plan stratégique à destination des services de la Ville et du grand public qui n'a pas vocation à se substituer à l'ensemble des plans existants qu'il recouvre : vélos, piétons, stationnement, sécurité routière etc.

Le Plan local de mobilité <https://www.paris.fr/pages/paris-lance-son-plan-local-de-mobilite-26709> vise à définir l'ensemble des politiques de la Ville de Paris en matière de mobilités, à horizon 2030. Il décline dans son document "diagnostic", 4 enjeux (page 9) allant dans le sens de la décarbonation, de l'inclusivité et de la santé des habitants, ainsi que 18 objectifs récapitulés en page 5 du document de synthèse.

## 2. DES ACTIONS TRES POSITIVES ENGAGEES PAR LA VILLE DE PARIS

**Dans la mise en œuvre de sa politique de mobilités, la Ville de Paris peut se prévaloir de réalisations indéniables depuis 2015**, rappelées dans les "fiches actions". La ville a remporté en décembre 2023 le prestigieux prix des « visionnaires du développement urbain » délivré par l'Urban Land Institute (ULI), un des réseaux les plus actifs de la fabrique de la Ville. Également, la Ville a reçu le Prix du transport durable 2023 décerné par l'Institute for transportation and Development Policy, qui récompense ses efforts dans le développement d'infrastructures cyclables et dans la reconquête de son espace précédemment dédié à la voiture individuelle.

**Les résultats obtenus illustrent la priorité donnée à une mobilité durable, axée sur des déplacements décarbonés et accessibles à tous :**

- La diminution de l'usage de la voiture s'est fortement accélérée : -50% entre 2002 et 2022 selon l'observatoire parisiens des mobilités.
- Les voies sur berges ont été partiellement piétonnisées.
- En aout 2021 La ville a mis en place la limite de vitesse le 30km/h sur la quasi-totalité des voies parisiennes.
- Fin 2021, Paris comptait 110 km d'aires piétonnes et des zones de rencontre (ensemble de voies où les piétons ont la priorité absolue et sont autorisés à circuler sur la chaussée, même si des trottoirs sont présents), qui visent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules.
- Depuis 2020, la Ville a procédé à la piétonnisation des voies aux abords de plus de 200 établissements scolaires et vise 300 établissements scolaires en 2026.

- L'usage du vélo a fortement augmenté : + 71 % de fréquentation entre 2019 et de 2022. Le réseau cyclable, en constante expansion, atteint 1 442 km en 2022.
- La ville a pris l'initiative de plusieurs consultations citoyennes qui ont conduit entre autres à la taxation du stationnement des SUV et à la poursuite de la végétalisation des espaces publics.
- Entre 2004 et 2021, les émissions de GES ont été réduites de 60%, Les niveaux de pollution locale ont également diminué pour un certain nombre de polluants tels que les particules fines et l'oxyde d'azote.

### 3. MANQUE DE PRECISION DU PLAN LOCAL DE MOBILITE : UN OBSTACLE AU SUIVI

Des mesures sont déclinées par objectif dans le document "fiches actions" :

- Une partie des "fiches actions" consistent à rappeler les actions déjà réalisées (création d'aires piétonnes, pistes cyclables...) qui vont dans le bon sens pour décarboner et réduire la place de la voiture. Ces rappels sont utiles, mais ils ne constituent pas des éléments du Plan local de mobilité dont la vocation est de s'inscrire sur la période 2024 – 2030.
- Les "fiches actions" rappellent les dispositions principales
  - Du plan piéton, décliné dans l'objectif n°2, doté d'un budget de 300 M€ : élargissement et aménagement des trottoirs, amélioration de la sécurité des piétons, amélioration des cheminements entre les différents moyens de transport...
  - Du plan vélo décliné dans l'objectif n°7, doté d'un budget de 250 M€ : poursuite du développement des infrastructures cyclables, actions pour développer l'écosystème vélo...

Ces deux plans vont dans le sens de la décarbonation des mobilités mais ils couvrent une période s'achevant en 2026. La période 2026 – 2030 n'y figure pas.

- Beaucoup d'autres objectifs sont vertueux, mais les mesures relatives à ces objectifs ont :
  - Soit une absence de budget dédié de la Ville de Paris (exemple : l'objectif n°3 "Mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages" ou l'objectif n°4 "Tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière")
  - Soit des montants d'investissement jusqu'en 2026, ne permettant pas de connaître les budgets prévus sur la période allant jusqu'à 2030. C'est le cas par exemple de l'objectif n°5 ("Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien").
- Quelques mesures ont bien des budgets sur la période 2024 – 2030, tel que la mesure n°1 de l'objectif n°6, relatif à la végétalisation et dotée de 64 M€ sur la période mais elles sont peu nombreuses.

**De façon générale, le plan manque de précisions, notamment budgétaires, et ne se prête pas à un futur suivi.**

### 4. LE PLAN NE MET PAS SUFFISAMMENT L'ACCENT SUR LA LIMITATION NECESSAIRE DES SUV

La politique à l'égard des SUV, qu'ils soient thermiques ou électriques, nous paraît insuffisamment traitée. Le vote des parisiens en faveur "d'un tarif spécifique pour le stationnement des voitures individuelles lourdes, encombrantes, polluantes" aurait mérité d'être rappelé en indiquant la façon dont il s'est décliné suite au vote. En effet, comme l'indique le guide-pour-une-mobilité-quotidienne-bas-carbone du Shift Project page 30 : "une petite voiture thermique peut émettre moins de GES qu'un SUV électrique". La limitation des SUV, qu'ils soient thermiques et électriques, est une mesure importante parmi toutes celles qui concourent à l'objectif de la décarbonation des mobilités.

## 5. LE PLAN DEVRAIT PREVOIR D'ASSOCIER LES PARISIENNES ET LES PARISIENS

L'objectif n°16 s'intitule "Associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités". Si les mesures concernent bien les entreprises et le tourisme, aucune mesure n'est prévue pour la consultation des habitants.

Le "guide pour une mobilité quotidienne bas carbone" du Shift Project insiste sur la stratégie nécessaire pour améliorer l'acceptabilité des mesures, qui passe par la concertation des habitants.

Or, sur le site de la Ville de Paris figurent les premières contributions citoyennes exprimées dans le cadre de la consultation <https://www.plan-des-mobilites-paris.fr/voir-les-avis>. Elles font ressortir majoritairement des tensions, des incompréhensions et des reproches sur le manque de concertation.

Certes, deux réunions publiques d'information ont été organisées les 11 et 20 mars 2025, mais **ce dispositif nous paraît insuffisant.**

Il est primordial de travailler à rétablir un climat de confiance entre les véhicules motorisés, les piétons, les commerces et les cyclistes en mettant en place une communication plus en proximité à l'échelle des arrondissements. Il faut davantage associer, expliquer et accompagner sur site pour faire découvrir et comprendre les projets de piétonnisation, de ZFE, ZTL... Les usagers, le tissu associatif, les commerçants et artisans... doivent être étroitement impliqués sur des réflexions qui vont avoir un impact sur leurs habitudes, sur leur mobilité et sur leur santé. Ils doivent pouvoir participer à la définition des aménagements les concernant.

**Le Plan local de mobilité gagnerait à définir une stratégie opérationnelle pour la consultation des usagers.**

## 6. L'INTERDICTION DES VOITURES THERMIQUES EN 2030 EST PREMATUREE

La mesure 2 de l'objectif 8 énonce : "Accompagner l'interdiction de circulation pour l'ensemble des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel et essence) à partir de 2030"

**Cet objectif nous paraît aujourd'hui irréaliste, et donc contre-productif par les incompréhensions qu'il entraîne.** Le plan devrait développer le mode opératoire pour atteindre cet objectif à une date crédible.

En effet une condition nécessaire à cet objectif est que les usagers qui sont contraints d'utiliser leur voiture, faute d'autre solution adaptée à leurs besoins (une partie des artisans, des commerçants, et des habitants des banlieues) puissent accéder à un véhicule décarboné, essentiellement des véhicules électriques.

Or le système véhicules électriques décarbonés se met en place progressivement, mais avec retard.

Il est essentiel qu'émerge un marché de l'occasion pour donner à nombre d'habitants les moyens d'acheter des voitures électriques. Cependant, l'électrification des flottes de voitures des entreprises, qui alimente largement le marché de l'occasion au bout de trois - quatre ans, n'a pas réellement décollé.

**Par ailleurs, les dispositifs d'aide sont trop limités pour couvrir les besoins d'ici 2030.** Il faudrait une politique très volontariste, nationale, régionale et parisienne, pour permettre à ces populations d'accéder à une solution décarbonée. Le plan local de mobilité n'apporte pas de mesures adaptées. Certes, la mesure 3 de l'objectif 8 prévoit un budget de 11,5 M€ pour "engager une réforme des aides à l'achat de la Ville de Paris en direction des professionnels", ce qui va dans le bon sens, mais le montant indiqué est insuffisant pour concerner un grand nombre d'usagers.

## **Comment repenser la logistique urbaine pour l'adapter à la transformation actuelle des villes**

Le Plan Local de Mobilité (PLM) de Paris suppose une transformation profonde des usages, des infrastructures et des mobilités, tant pour les personnes que pour les marchandises.

La logistique du dernier kilomètre constitue un enjeu stratégique souvent sous-estimé, alors qu'elle est responsable d'environ 30 % des émissions de GES liées au transport en ville, d'une part significative de l'occupation de l'espace public, et de nuisances croissantes pour les riverains.

***Dans ce document, nous souhaitons nous concentrer autour de la logistique BTC, e-commerce, qui prend une part de plus en plus importante de la logistique urbaine.***

Dans un contexte d'explosion du e-commerce, le modèle dominant de la livraison à domicile par véhicules utilitaires légers (VUL) est devenu difficilement soutenable engendrant la multiplication des tournées inefficaces, la livraison en double file, la précarisation de la main-d'œuvre (livreurs sous-traitants), la congestion et insécurité routière, le conflit d'usage croissant sur la voirie.

Pour répondre à ces défis qui sont essentiels et indispensables, une stratégie logistique nouvelle est nécessaire : plus sobre, plus propre, plus collective.

La seule logistique BtC durable de demain dans une ville comme Paris doit s'organiser autour de deux grandes orientations :

- ✓ Une logistique de livraison à domicile en cyclo cargo
- ✓ Une logistique de points de retrait autonome.

### 1. La logistique de livraison à domicile en Cyclo Cargo :

Elle ne peut s'envisager qu'à partir d'entrepôts urbains qui doivent s'intégrer de façon optimale dans le flux de la ville.

Ces entrepôts doivent être accessibles par gros porteur dans la nuit pour être alimentés de produits afin de reconstituer les stocks nécessaires à la réalisation des commandes, ou être alimentés de commandes pour être utilisés comme plate-forme de cross dock.

Même si c'est une logistique écologique, elle restera limitée car elle entraîne un coût important qui doit être payé par le client final. C'est un service de livraison en pied de porte qui coûte et ne peut être envisagé dans un mode de « masse market ».

C'est une logistique qui doit être contrôlée et réalisée par des sociétés agréées qui doivent remplir un cahier des charges des bonnes pratiques de livraison imposé par la ville.

### 2. La logistique de points de retrait autonome :

C'est une logistique qui est basée sur deux piliers clés d'une logistique durable, la mutualisation des flux et la consolidation des livraisons.

C'est un modèle qui doit remplacer la livraison à domicile, en déployant un réseau de points de retrait mutualisés, autonomes et connectés, permettant de regrouper les flux de plusieurs enseignes, livrés par des moyens doux (camions électriques) dans des espaces proches de l'habitat.

L'objectif étant de désengorger la voirie, réduire les émissions, préserver la qualité de vie et faciliter une transition vers une ville plus apaisée telle que le définit le Plan Local de Mobilité.

Ce modèle repose sur une logistique du dernier kilomètre structurée autour d'un réseau de points de retrait autonomes, dans des lieux accessibles à pied ou à vélo ; d'une logistique mutualisée entre plusieurs distributeurs, permettant une massification des flux amont ; d'une distribution décarbonée, effectuée par vélos-cargos ou véhicules électriques depuis des hubs urbains.

Le tout forme un écosystème logistique intégré, permettant de limiter le nombre de véhicules en circulation, de réduire l'encombrement de la voirie (plus besoin de stationnement ou d'arrêt en double file) et l'empreinte carbone par colis (jusqu'à -77 % selon l'ADEME, par rapport à la livraison à domicile en VUL), d'offrir un service pratique aux usagers, compatible avec leur mobilité quotidienne, de supprimer le recours à des formes de travail précaires.

### 3. L'évolution de la logistique urbaine :

La ville de Paris s'est engagée dans une transformation majeure de l'espace public en réduisant la place de la voiture, développant des pistes cyclables et des mobilités actives, piétonnant de nombreux axes, luttant contre la pollution de l'air et les nuisances sonores.

Dans ce nouveau paradigme, le modèle de la livraison à domicile en VL 3.5 tonnes, n'est plus adapté. Il repose sur des flux dispersés, des tournées fragmentées, et une pression croissante sur des infrastructures conçues pour d'autres usages.

Le modèle du point de retrait est un service au bénéfice de tous car il crée de la valeur partagée à plusieurs niveaux :

- Pour les habitants : une alternative fiable à la livraison à domicile, dans des lieux intégrés à leur quotidien (pied d'immeuble, commerces de proximité), avec une grande amplitude horaire et une autonomie complète.
- Pour les enseignes : une réduction des coûts logistiques, une solution de livraison partagée avec d'autres distributeurs, et une présence locale sans coût foncier élevé.
- Pour les collectivités : une contribution concrète à la transition écologique, une meilleure gestion de l'espace public, et une alternative à la saturation des infrastructures routières avec un trafic de livraison divisé par 10.

Ces expérimentations peuvent être amplifiées, notamment en lien avec les grands projets de transformation urbaine (Quartiers populaires en transition, Réinventer Paris, nouveaux quartiers mixtes...).

Un élément qui doit être pris en compte pour favoriser ces modèles de points de retrait et de cargo bike est la mise en place d'une réglementation ferme autour de la livraison du dernier kilomètre qui est aujourd'hui une des activités qui respectent le moins les réglementations :

- Il faut limiter voire stopper définitivement les modèles d'uberisation des plates formes numériques qui reposent sur l'esclavagisme moderne, opérés à 50% par des sans-papiers qui sont exploités sans vergogne par des prête-noms.
- Il faut contrôler et faire appliquer la législation pour les livraisons en VL avec des camions qui dépassent de 2 fois la charge utile et qui constituent des dangers pour les habitants et les infrastructures, avec de la sous-traitance en cascade qui entraîne un non respect des temps de pause, des temps de route... etc

Dans le cadre du Plan Local de Mobilité parisien, nous recommanderions plusieurs éléments qui pourraient permettre le déploiement de modèles vertueux :

1. Intégrer formellement les points de retrait mutualisés dans la stratégie de logistique urbaine du PLM, comme outil de décarbonation du dernier kilomètre et d'optimisation des mobilités de marchandises.
2. Faciliter l'installation de ces infrastructures dans l'espace urbain, via des autorisations d'occupation temporaire sur le domaine public, une priorisation dans les appels à projets ou les cahiers des charges d'aménagement, une reconnaissance dans les documents d'urbanisme (PLU, chartes logistiques, SDA).
3. Encourager les logiques de mutualisation inter-enseigne, notamment via des incitations réglementaires ou fiscales, pour éviter la duplication des infrastructures et favoriser un usage optimal du foncier.
4. Évaluer l'impact environnemental réel des différentes solutions logistiques, en intégrant des critères sociaux et qualitatifs (non seulement les émissions de GES, mais aussi la congestion, les nuisances sonores, la qualité de l'air, la sécurité...).
5. Faire appliquer la réglementation sur le transport léger pour supprimer le non-respect des principes de sécurité (chargement des camions, temps de pause des livreurs)
6. Arrêter l'uberisation des livraisons de la même façon que le Quick commerce avait été stoppé en 2023 : ce modèle d'uberisation est une tragédie industrielle pour le transport durable. Tant que ce type de processus déloyale sera en place, aucun modèle durable ne pourra s'établir.
7. Faire profiter du réseau de points de retrait aux commerces locaux en leur permettant d'étendre leur périmètre de chalandise et leurs horaires de disponibilités
8. Redonner du sens à la fonction de livraison, en privilégiant les modèles qui offrent une vraie formation, des contrats de type CDI, de la protection sociale... un modèle de livraison durable ne pourra se faire sans avoir ses principaux acteurs embarqués dans une solution pérenne pour eux.

En conclusion, les points de retrait peuvent proposer une alternative innovante et réaliste à la livraison à domicile, en phase avec les ambitions du Plan Local de Mobilité de Paris. En conciliant sobriété, efficacité, accessibilité et mutualisation, cette solution s'inscrit dans une vision de la ville durable, inclusive et résiliente.



L'Association des habitants et riverains du Quartier Jean Moulin - Paris 14 (QJM14) a pris connaissance des documents mis à disposition dans le cadre de la procédure de participation u public par voie électronique, et notamment des axes envisagés dans le projet de Plan local de mobilité de la Ville de Paris pour :

- développer l'usage du vélo (triplement des déplacements à vélo à l'horizon 2030)
- réduire la circulation automobile pour réduire les nuisances associées (pollution de l'air, bruit, congestion, accidents)
- diminuer le trafic de transit
- restreindre la circulation et/ou réduction du nombre de véhicules lourds circulant sur le territoire parisien
- créer de nouvelles zones apaisées : « Paris Respire », rues aux écoles, « Embellir votre quartier »...
- développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien
- lutter contre l'insécurité routière avec une vitesse réduite à 30 km/h
- lutter contre les nuisances sonores : radars antibruit, nouveaux revêtements, afin de baisser le niveau sonore de 2 décibels dans tout Paris à l'horizon 2026
- restreindre la place de l'autocar dans le centre de Paris
- réserver les sites dédiés à la logistique dans le plan local d'urbanisme (PLU) et développer leur création
- réduire de 50 % d'émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité (par rapport à 2004)

L'Association QJM14 souligne que nombre des réalisations récentes de la Ville de Paris en matière d'aménagement de voirie, exécutées sans étude d'impact préalable, vont exactement à l'inverse des objectifs ainsi affichés.

En particulier, QJM14 alerte sur les conséquences très négatives, en termes de pollution de l'air et de nuisances sonores, d'une mesure récente de réaménagement, par la Ville de Paris, d'une grande infrastructure routière en vue d'y créer des pistes cyclables, sans étude d'impact préalable, sans réelle concertation avec les riverains, et sans publication ni affichage du permis d'aménager correspondant.

En effet, depuis le réaménagement et la mise en sens unique du tronçon sud de l'avenue du Général Leclerc (75014), la circulation routière a été déviée sur l'avenue Jean Moulin, étroite et encaissée.

Notre secteur enregistre, selon l'open data de la Ville de Paris, une augmentation inquiétante de l'intensité du trafic (de 6000 véhicules journaliers à 8400 en moyenne, avec des pics réguliers à 10000, dont de nombreux poids-lourds particulièrement polluants : 160 par jour décomptés en décembre 2024) et subit sans discontinuer, depuis le 15 janvier 2024, les nuisances associées.

De sorte que l'avenue Jean Moulin a basculé dans la catégorie des « *grandes infrastructures routières* » au sens des articles L.572-2 et R.572-2 du Code de l'environnement, dont le seuil est fixé à 8 219 véhicules par jour.

Parallèlement, le taux d'occupation de la chaussée, représentatif de la congestion du trafic sur l'étroite avenue Jean Moulin, a plus que doublé par rapport à 2023 (multiplié par 2.3, toujours selon l'open data de la Ville de Paris).

Ceci alors même que cette zone de l'arrondissement concentre de nombreux établissements d'accueil pour publics fragiles et notamment pour la petite enfance, des écoles maternelles et primaires (soit une population de 2500 enfants) : ainsi, l'avenue Jean Moulin abrite ou dessert neuf crèches, trois écoles maternelles, deux écoles primaires, deux collèges généraux, trois établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), un foyer pour jeunes adultes handicapés, trois résidences pour personnes âgées, et à la rentrée 2025 un collège-lycée pour enfants sourds, malentendants et atteints de troubles du langage.

Cette mesure va donc à l'encontre des recommandations émanant, entre autres, de l'Agence Européenne pour l'Environnement demandant de se « *focaliser sur la qualité de l'air aux abords des écoles et des crèches* » (Rapport d'avril 2023), car les bébés et enfants constituent un public dont la santé et le développement sont particulièrement vulnérables aux effets nocifs de la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote et aux particules fines générés par le trafic routier.

Nous joignons une étude d'impact réalisée par un groupe de travail réunissant plusieurs parents d'élèves de différentes écoles et crèches du secteur Jean Moulin, coordonné par une personne titulaire de diplômes universitaires en physique et en sciences et politiques de l'environnement, avec le concours d'un ingénieur sénior de la société PlumeLabs spécialisée dans la mesure de la qualité de l'air, et en lien avec l'association Respire (Association Nationale pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air et la Défense des Victimes de la Pollution).

En synthèse, il en ressort que depuis le 15 janvier 2024, les données recueillies auprès de la société PlumeLabs mettent en évidence des augmentations significatives de la pollution le long de l'avenue Jean Moulin : une augmentation de près de 60% de l'écart à la moyenne du 14ème arrondissement pour le dioxyde d'azote ; une augmentation de plus de 80% de l'écart à la moyenne du 14ème arrondissement pour les particules fines ; un dépassement du seuil journalier fixé par l'OMS pour le dioxyde d'azote, entre 5 et 7 jours par semaine, désormais systématique de 9h du matin jusqu'à 22h le soir.

Il apparaît donc que la Ville de Paris, en contradiction avec les objectifs qu'elle affiche, expose les habitants du quartier Jean Moulin à une augmentation significative de la pollution atmosphérique allant à l'encontre des recommandations de l'Autorité environnementale.

Parallèlement, la Ville de Paris fait subir aux riverains des nuisances sonores démultipliées par le trafic routier supplémentaire. En particulier, un poids lourd représente l'équivalent de 7 à 10 véhicules particuliers d'un point de vue acoustique, le niveau sonore de tels véhicules atteignant de 75 à 85 dB(A), alors que celui des voitures particulières se situe entre 55 et 70 dB(A) : du fait du report de trafic, et en devenant l'exutoire des poids lourds empruntant précédemment l'avenue du Général Leclerc, l'avenue Jean Moulin a ainsi basculé, en pratique, de la classe acoustique 3 à la classe 2, nettement plus bruyante.

En outre, le report du trafic routier de l'avenue du Général Leclerc sur l'avenue Jean Moulin a occasionné une multiplication des infractions au code de la route.

L'étude de comptage réalisée par la Mairie du 14ème arrondissement en décembre dernier a ainsi montré que la nuit, 50% des véhicules décomptés enfreignaient la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'avenue Jean Moulin.

S'y ajoutent les nuisances sonores insupportables découlant des deux roues motorisés à pot d'échappement non conforme, qui se concentrent depuis plus d'un an sur l'avenue Jean Moulin, et la prolifération des deux roues sur les trottoirs cherchant à échapper à la congestion du trafic, multiples infractions objectivées de façon horodatée dans la rubrique « *galerie* » du site internet de notre association (<https://www.association-quartierjeanmoulin.fr/>).

A date, soit 15 mois après le changement de plan de circulation, aucun dispositif de radar sonore ou de vitesse, aucun dispositif de vidéo verbalisation, n'a été installé sur l'avenue Jean Moulin.

Les trop rares actions de la police municipale n'ont pas été en mesure d'enrayer la multiplication des infractions ni de réduire les risques d'accidents encourus par les riverains.

**Cette situation n'est pas tenable et seul le rétablissement d'un double sens de circulation sur l'avenue du Général Leclerc, voie naturelle de sortie de Paris vers le sud pour les véhicules cherchant à rejoindre les boulevards des Maréchaux, le boulevard périphérique et l'autoroute A6, est de nature à y remédier.**

C'est également le vœu formulé, à une très large majorité, par le Conseil de quartier Jean Moulin Porte d'Orléans lors de son assemblée plénière du 28 mai 2024, et la proposition arrivée très largement en tête de la consultation citoyenne *Embellir votre quartier – Sud 14<sup>ème</sup>* du printemps dernier.

La Ville de Paris doit écouter les parisiennes et les parisiens, et mettre en œuvre les vœux des instances consultatives qu'elle promeut, ainsi que les résultats des consultations citoyennes qu'elle organise.

L'Association QJM 14 demande à ce que, parmi les mesures prévues par le projet de Plan local de mobilité, soient prises en compte les actions suivantes :

- dans le cadre du plan de circulation parisien global, remettre à double sens, pour la circulation générale, l'avenue du Général Leclerc sud (75014), voie naturelle de sortie de Paris vers le sud pour les véhicules cherchant à rejoindre les boulevards des Maréchaux, le boulevard périphérique et l'autoroute A6 ;
- réaliser la réfection de la chaussée de l'intégralité de l'avenue Jean Moulin avec un enrobé phonique, pour réduire les nuisances sonores ;
- réduire le nombre de poids lourds et autocars de tourisme empruntant l'étroite avenue Jean Moulin ;
- exclure la création de centres de logistique urbaine sur l'avenue Jean Moulin ;
- mettre en place une opération mensuelle « Paris Respire » sur l'avenue Jean Moulin ;
- mettre en place des radars sonores et de vitesse sur l'avenue Jean Moulin ;
- plus généralement, exiger la réalisation d'une étude d'impact préalablement aux opérations de réaménagement de voirie sur les infrastructures routières qui entraînent des modifications du trafic routier ;
- conditionner toute dépense ou aide publique au respect de cette exigence et à la démonstration d'une absence d'effet négatif sur les conditions de vie et la santé des populations exposées aux risques de tels réaménagements.

# Impacts liés à la pollution de l'air sur les enfants du secteur Jean Moulin suite aux travaux de réaménagement et à la mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc

## 1. Contexte et présentation du quartier Jean-Moulin

### 1.1. Report de circulation sur le quartier Jean Moulin

Le 15 janvier 2024 ont débuté, sur l'avenue du Général Leclerc, des travaux de réaménagement à l'initiative de la Mairie du 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Ces travaux incluent la mise en sens unique définitive de l'avenue du Général Leclerc pour la circulation générale dans le sens entrant, avec exclusivement un couloir de bus dans le sens sortant et ainsi la suppression de toute voie de circulation générale pour sortir de Paris.

Du fait de la fermeture définitive de l'avenue Général Leclerc dans le sens sortant, **la circulation des véhicules souhaitant sortir de Paris par le Sud se reporte très significativement sur le quartier Jean-Moulin, avec pour l'essentiel un report sur l'avenue Jean Moulin mais aussi les rues adjacentes** (rue Friant, rue de Châtillon, rue des Plantes, rue Antoine Chantin, rue Morère, rue de Coulmiers).

Selon l'étude de report réalisée à la demande de la mairie du 14<sup>ème</sup> début 2023, ce report consistera à terme au doublement du nombre de véhicules empruntant l'avenue Jean Moulin en période de pointe (matin et soir), avec en situation initiale en moyenne 300 véhicules par heure contre 700 véhicules par heure en situation stabilisée.

La réalité corrobore cette augmentation significative du nombre de véhicules empruntant l'avenue **mais aussi une augmentation de l'amplitude horaire de la congestion de l'avenue, avec des embouteillages réguliers en fin de soirée ou fin de matinée, le week-end et à d'autres horaires de la journée.**

**Depuis le 15 janvier, ce sont en moyenne 3 000 véhicules supplémentaires qui empruntent l'avenue Jean Moulin chaque jour ; le taux d'occupation horaire moyen par jour de la chaussée a plus que doublé (x 2.3)<sup>1</sup>.**

En outre, **la caractérisation du type de véhicules a fortement évolué avec de plus en plus de poids lourds, particulièrement polluants**, qui empruntent l'avenue.

---

<sup>1</sup> Données tirées des comptages routiers permanents effectués par la mairie dont le capteur est situé au 27 avenue Jean Moulin. Les données sont disponibles sur le site [opendata.paris.fr](https://opendata.paris.fr). Entre septembre 2023 et le 14 janvier 2024, **6000 véhicules par jour** en moyenne empruntaient l'avenue Jean Moulin. Entre le 15 janvier et le 14 mars 2024, ce sont **8400 véhicules journaliers** avec des **pics réguliers à plus de 10 000**.

Ce report substantiel de trafic est la cause d'une augmentation très significative des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote et particules fines, ainsi que des risques d'accidents, dans un quartier qui comporte de nombreuses crèches, écoles, ainsi que des foyers et ateliers pour personnes handicapées ou encore des résidences pour personnes âgées.

### 1.2. Quartier Jean Moulin, un quartier familial et social

L'une des particularités du quartier Jean Moulin est son caractère familial et social. En effet, en dehors des riverains, le quartier accueille de nombreux bébés et enfants (crèches, écoles, jardins d'enfant) mais également des personnes âgées (EHPAD et résidences seniors) et en situation de handicap (ESAT, foyers).

Comme en témoigne la carte ci-dessous, le secteur Jean Moulin concentre de nombreux enfants (en 2022-2023) :

- 315 bébés ou enfants de 0 à 3 ans, accueillis dans 9 crèches/jardins d'enfants
- 338 enfants de 3 à 6 ans en classes maternelles
- 601 enfants en école primaire, de 6 à 11 ans
- 1147 collégiens
- et à partir de septembre 2024, 150 élèves d'un collège-lycée pour enfants sourds, malentendants et atteints de troubles du langage, au 16 avenue Jean Moulin



Figure 1 : Carte des établissements accueillant des publics fragiles – secteur Jean-Moulin  
 Source : Site de la Mairie Paris 14 pour les données liées aux centres d'accueil de la Petite enfance

**Au total, il s'agit de plus de 2 500 enfants entre 0 et 15 ans qui fréquentent le secteur Jean Moulin (pour une population moyenne du quartier aux alentours de 8 500 habitants).**

La carte ci-dessous donne une vision des équipements de la partie Centre et Est du 14<sup>ème</sup> arrondissement (NB : le collège-lycée pour 150 enfants sourds et malentendants qui ouvrira en septembre 2024 au 16 avenue Jean Moulin n'est pas référencé sur ce plan).

**On peut noter la très grande concentration de lieux d'accueil de la Petite Enfance (ronds rouges) précisément sur le secteur du report de trafic, a contrario de l'avenue du Général Leclerc qui ne présente aucune structure de ce type à sa proximité immédiate.**



Figure 2 : Les emprises des équipements au sein du sud 14<sup>ème</sup>.

Source: APUR hors flèches présentant les effets de report de circulation suite à la mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc.

### 1.3. Caractéristiques de l'avenue Jean Moulin

L'avenue Jean Moulin est une avenue plus **étroite** que l'avenue du Général Leclerc : au maximum, la première fait 25 mètres de large contre 45 mètres pour la seconde. L'avenue Jean Moulin mesure environ 650 mètres de long contre 530 pour la partie sud de l'avenue du Général Leclerc<sup>2</sup>.

**Cette étroitesse s'accompagne aussi de bâtiments hauts** (entre 15 et 35m), comme le montre la carte de hauteurs du bâti ci-dessous, **limitant le renouvellement de l'air le long de l'avenue.**

<sup>2</sup> Données issues du Géoportail : <https://www.geoportail.gouv.fr/carte>



Figure 3 : Hauteurs du bâti dans le sud du 14<sup>ème</sup> arrondissement. Source : APUR – Synthèse du diagnostic territorial pour le 14<sup>ème</sup> arrondissement. Avril 2021

Par ailleurs, **l'étroite avenue Jean Moulin est orientée au sud-ouest dans une zone géographique où les vents dominants sont orientés en secteur ouest.** Même si l'arrivée et le passage d'une perturbation se traduit par des vents passant de secteur sud à nord-ouest, ce n'est que durant une toute petite période que les vents soufflant en direction du nord-est peuvent chasser les polluants dans l'air coincés entre les immeubles, engendrant une **concentration des polluants sur l'avenue.** En hiver au cours des périodes anticycloniques, et en été où la pression atmosphérique est importante, la concentration de polluants sera encore plus importante près du sol.

Cette concentration de pollution le long de l'avenue Jean Moulin était déjà mise en évidence par Airparif en 2021. La figure ci-dessous montre en effet une concentration en particules fines PM10 inquiétante pour l'avenue Jean Moulin, malgré un trafic routier bien inférieur à la situation actuelle, avec déjà des dépassements des valeurs limites annuelles.

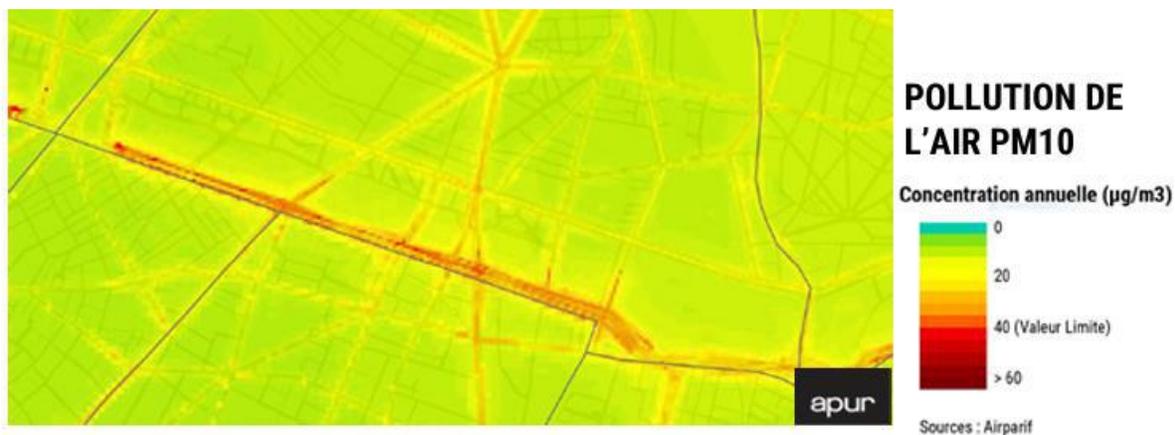


Figure 4 : Concentration annuelle en particules fines PM10 le long des axes routiers dans le sud du 14<sup>ème</sup> arrondissement. Sources : Airparif / APUR – Synthèse du diagnostic territorial pour le 14<sup>ème</sup> arrondissement. Avril 2021

## 2. Impacts connus de la pollution de l'air sur les enfants et recommandations officielles

Il est connu que les enfants constituent une population plus sensible et fragile face aux effets de la pollution de l'air. A titre d'exemple, un rapport de l'UNICEF de mars 2019<sup>3</sup>, explique que « *si l'exposition à la pollution de l'air a des effets délétères sur la santé des adultes : troubles respiratoires, cancers, pathologies cardiovasculaires, séquelles neurologiques...elle est encore plus nocive pour les enfants, qui la subissent alors que leur organisme est encore immature* ».

Le site de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)<sup>4</sup> appuie ces éléments en mentionnant que la pollution de l'air perturbe le développement des poumons et que « *les substances neurotoxiques présentes dans l'air pollué peuvent nuire à leur développement cognitif* ». L'OMS explique encore que les enfants ont en fait une « *capacité plus faible de métabolisation, de détoxification et d'élimination des substances toxiques présentes dans l'air pollué* ». « *La quantité d'air inhalé par unité de poids corporel est plus grande que chez l'adulte (...) la quantité d'air qui est absorbée est proportionnellement plus importante chez l'enfant qui est plus actif* ».

Ainsi, le rapport publié en avril 2023 par l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE)<sup>5</sup> estime que la pollution de l'air provoque chaque année en Europe, le décès d'au moins 1200 enfants et adolescents. Elle **recommande donc de se focaliser sur la qualité de l'air aux abords des écoles et des crèches** (ainsi que des installations sportives et transports en commun).

Ce constat est confirmé par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), qui précise dans son diagnostic territorial réalisé dans le cadre de la révision du Plan local d'urbanisme de Paris en avril 2021 (p.28), puis de la révision actuellement en cours en 2024 (p.218) :

« *La pollution de l'air accroît le risque de maladies respiratoires et de maladies cardiovasculaires avec des effets plus graves sur la santé observés chez les personnes déjà malades. **En outre, les populations plus vulnérables comme les enfants, les personnes âgées et les ménages à faible revenu, ayant un accès limité aux soins de santé, sont plus sensibles aux effets préjudiciables de l'exposition à la pollution de l'air [...].** Les sources de la pollution de l'air sont en effet principalement locales, comme le trafic routier, le chauffage des bâtiments, ou encore les systèmes de ventilation du métro, mais elles peuvent être aussi extra-muros et se manifester en période anticyclonique avec de faibles vents de nord-est, rapatriant à Paris des pollutions ayant pu voyager à grande échelle (Europe du nord par exemple). La qualité de l'air demeure aujourd'hui un enjeu sanitaire majeur [...].* »

L'Association RESPIRE - Association Nationale pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air et la Défense des Victimes de la Pollution- quant à elle, rappelait lors de sa conférence du 20 septembre 2022 « ***l'urgence sanitaire à ne pas dépasser les seuils de l'OMS, notamment pour les enfants*** » et insiste sur le fait que « ***les 5 premières années de vie sont cruciales en terme de prévention*** ».

---

<sup>3</sup> Rapport « Les effets de la pollution de l'air en ville sur les enfants » - UNICEF en partenariat avec Réseau action climat France, WWF et Association Respire

<sup>4</sup> [Les enfants et la pollution de l'air \(who.int\)](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/air-pollution-and-childrens-health)

<sup>5</sup> [Air pollution and children's health — European Environment Agency \(europa.eu\)](https://www.euro.who.int/fr/air-pollution-and-childrens-health)

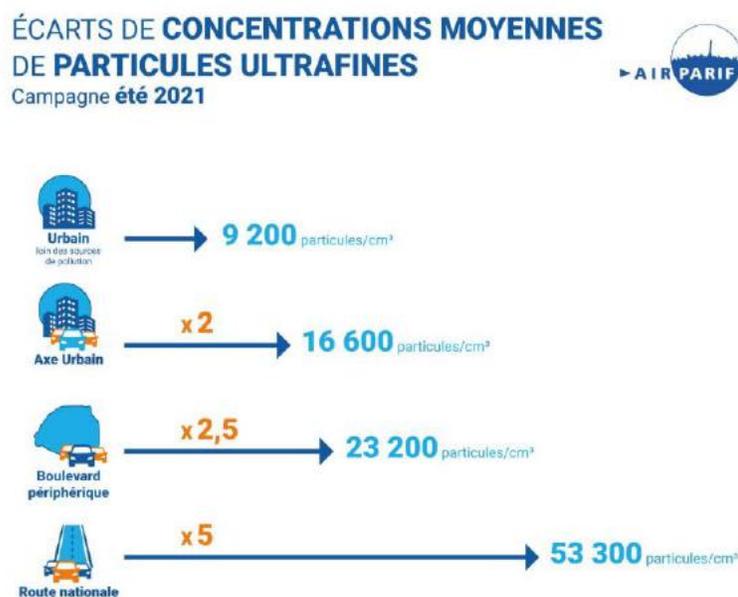
L'Association met en exergue le fait que les conséquences de cette exposition, et notamment au dioxyde d'azote et aux particules fines, dépassent les simples problèmes respiratoires tels que l'asthme et les infections respiratoires récurrentes, mais **affectent aussi le développement cognitif et la santé mentale des enfants**.

Pour rappel, les seuils de référence de l'OMS sont depuis 2021<sup>6</sup>:

	Seuil annuel ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Seuil journalier (24h) ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Particules PM2.5	5	15
Particules PM10	15	45
Dioxyde d'azote NO2	10	25

**L'exposition quotidienne et les trajets quotidiens sont particulièrement incriminés : selon l'Association RESPIRE, vivre près de routes très fréquentées pourrait entraîner jusqu'à 30% de nouveaux cas d'asthme chez les enfants<sup>7</sup>.**

En outre, une campagne de mesure des particules ultrafines récemment effectuée par Airparif en Île-de-France à proximité d'axes routiers a mis en évidence la forte dépendance des concentrations vis-à-vis flux de véhicules et des caractéristiques de l'axe routier (étroit, hauts immeubles...). **En effet, selon le communiqué de presse publié par Airparif en octobre 2022, « les concentrations en particules ultrafines à proximité du trafic routier sont 2 à 5 fois plus élevées que celles relevées sur le site de référence parisien, éloigné des axes routiers ».**



Ou

Figure 5 : Ecart de concentrations moyennes de particules ultrafines le long de différents axes routiers (Source : Airparif)

<sup>6</sup> Impact des nouveaux seuils de référence de l'OMS sur l'Île-de-France, Airparif. 22/09/2021

<sup>7</sup> RESPIRE "Protégeons nos enfants : l'impact caché de la pollution de l'air », 22/12/23 - <https://respire-asso.org/protegeons-nos-enfants-limpact-cache-de-la-pollution-de-lair/>

L'avenue Jean Moulin, qui pouvait s'apparentait à une situation équivalente à « **l'urbain** » dans la figure ci-dessus (à savoir un capteur localisé au niveau des Halles à Paris), s'approche aujourd'hui d'un « **axe urbain** » (ici, le boulevard Haussmann). **Nous pouvons ainsi faire l'hypothèse de près d'un doublement des concentrations en particules ultrafines sur l'avenue Jean Moulin. Rappelons que plus les particules sont petites, plus leur impact sur la santé serait important.**

**Le trafic routier étant responsable de 63% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 15% des émissions de particules fines (notamment les PM10), il est urgent de réduire la circulation automobile à proximité des établissements de petites enfance et des écoles.**

**Il apparaît que la décision de reporter la circulation sur le secteur de l'avenue Jean Moulin n'a absolument pas tenu compte de ces enjeux de santé publique.**

### **3. Une dégradation de la situation depuis la mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc**

#### *3.1. Dégradation des indicateurs de pollution*

**En étudiant le dioxyde d'azote NO2 - qui est un marqueur du trafic routier et qui s'avère particulièrement nocif pour les publics fragiles et un irritant des voies respiratoires- , et les particules fines (PM10 et PM2.5) - dont l'exposition chronique augmente le risque de contracter des maladies respiratoires et cardiovasculaires, et notamment des cancers pulmonaires et des AVC- , il apparaît que depuis le report de circulation, la situation de l'avenue Jean Moulin, déjà inquiétante avant le report de trafic, est nettement dégradée depuis.**

Les graphiques ci-dessous (figure 6) présentent les écarts à la moyenne en concentration en NO2, PM10 et PM2.5 obtenus par des simulations météorologiques réalisées par l'organisme *PlumeLabs* qui intègrent notamment le trafic routier et des mesures réelles (*pour en savoir plus, se référer à l'annexe 2*).

Les données ont été modélisées pour la période du 15 octobre 2023 au 9 mars 2024. Un ingénieur sénior en analyse de données (senior data scientist) au sein de *PlumeLabs* a accompagné les auteurs de la présente étude dans le traitement et l'interprétation des données.

Les concentrations moyennes ont été calculées sur l'ensemble du 14<sup>ème</sup> afin de retirer tout événement météorologique régional inhabituel.

Sont présentées les concentrations moyennes journalières en NO2 et particules fines le long de trois axes routiers : l'avenue Jean Moulin, la rue des Plantes et la rue de la Tombe Issoire.

La rue des Plantes et la rue de la Tombe Issoire sont situées dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement et s'apparentent à l'avenue Jean Moulin si l'on regarde le type et l'état du trafic, avant le report du trafic provenant de l'avenue Général Leclerc.

**Ces graphiques mettent en évidence la situation déjà inquiétante de l'avenue Jean Moulin par rapport au reste de l'arrondissement avant même le report du trafic.**

En effet, l'avenue Jean Moulin en 2023 présentait de manière systématique des concentrations supérieures à la moyenne sur l'ensemble du 14<sup>ème</sup> (environ + 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour le NO<sub>2</sub>, 0.7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les PM<sub>2.5</sub> et 1.5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les PM<sub>10</sub>), alors que les deux autres rues présentaient une pollution inférieure à la moyenne du 14<sup>ème</sup>.

**Mais depuis le 15 janvier 2024, les graphiques mettent en évidence une augmentation significative de la pollution le long de l'avenue Jean Moulin qui ne se retrouve pas sur les deux autres rues, pourtant situées à proximité de l'avenue :**

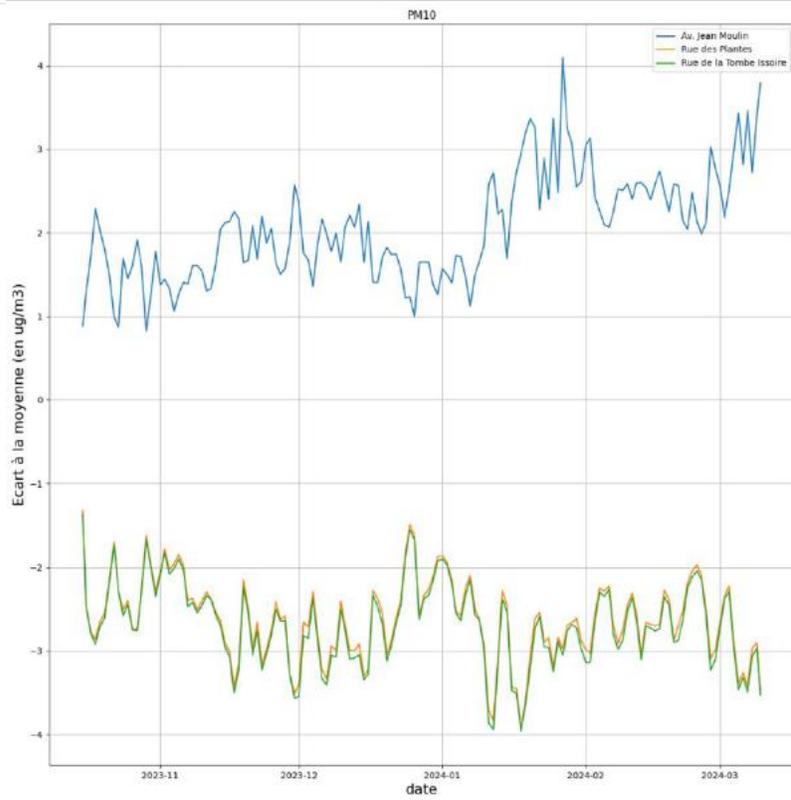
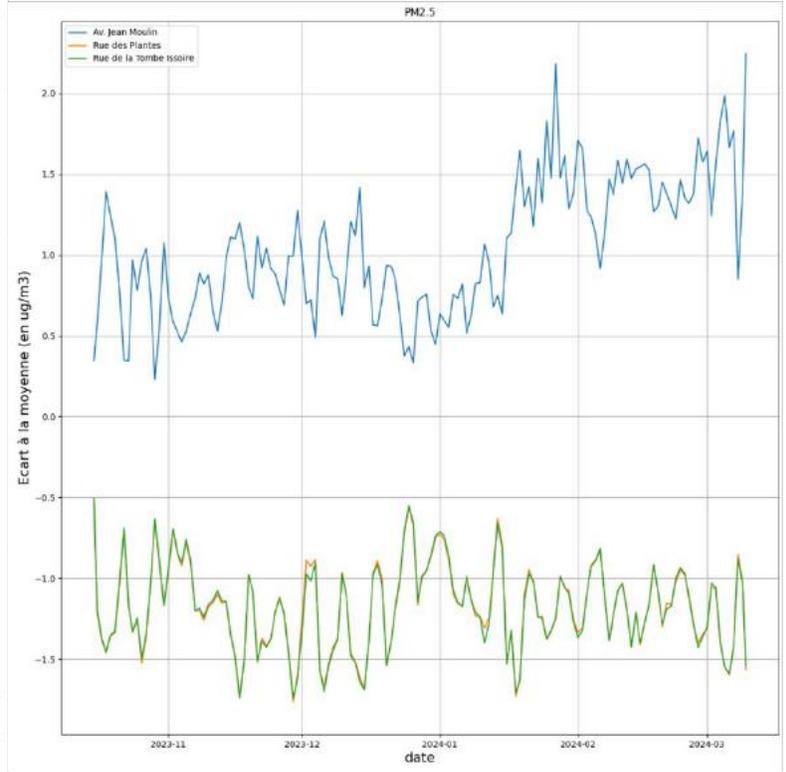
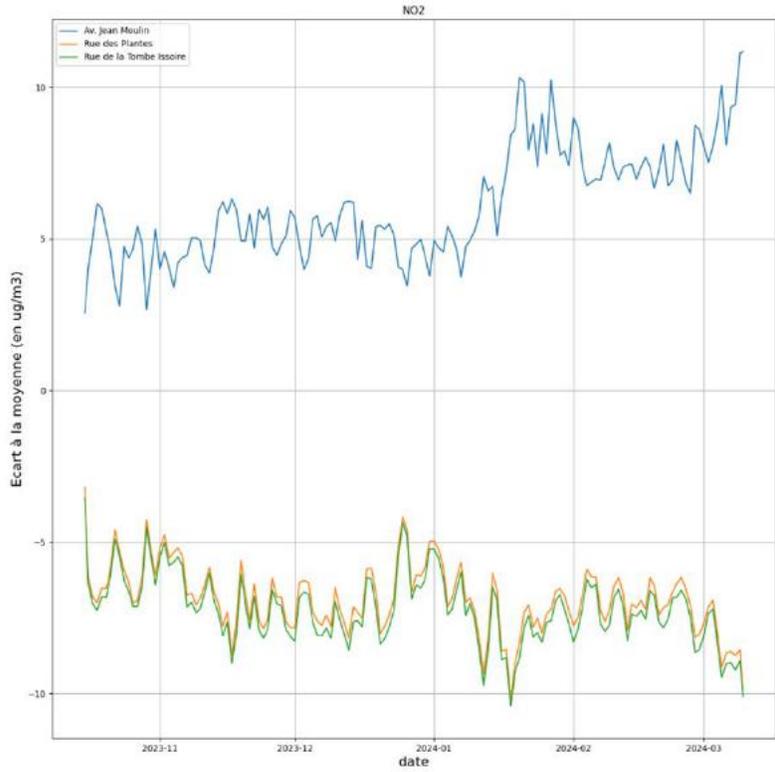
- Alors qu'en 2023, l'écart à la moyenne pour le NO<sub>2</sub> ne dépassait pas 6.7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , il a dépassé plusieurs fois une concentration de 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  depuis le 15 janvier et se situe en moyenne aux alentours de 8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , **soit une augmentation de près de 60 % (à noter la baisse en polluant lors des vacances scolaires du 10 au 26 février 2024, qui s'explique par la baisse du trafic à cette période).**

Le long de la rue des Plantes et de la rue de la Tombe Issoire, les écarts à la moyenne pour le NO<sub>2</sub> se stabilisent voire diminuent sur la fin de la période étudiée. **Il devient alors évident que cette hausse de pollution est causée par le report du trafic et non par des évènements météorologiques locaux.**

- **Les particules fines montrent la même tendance : une nette augmentation sur l'avenue Jean Moulin depuis le 15 janvier 2024 :** l'écart à la moyenne pour les PM<sub>2.5</sub> se situe aux alentours de 1.4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  depuis le 15 janvier contre 0.8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  avant, **soit une augmentation de plus de 80% !**

Sur les deux autres rues, l'écart à la moyenne reste stable sur cette même période.

Pour les PM<sub>10</sub>, la situation passe en moyenne de 1.7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  à 2.7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  depuis le 15 janvier sur l'avenue Jean Moulin.



En regardant de plus près, pour ces trois rues, les dépassements du seuil journalier de recommandation de l'OMS pour le NO<sub>2</sub> (pour rappel : 25 µg/m<sup>3</sup>), l'impact du report de circulation est d'autant plus visible pour l'avenue Jean Moulin.

La figure ci-dessous présente le nombre de jours par semaine dépassant le seuil journalier de l'OMS pour le NO<sub>2</sub>, entre le 15 octobre 2023 et le 9 mars 2024.

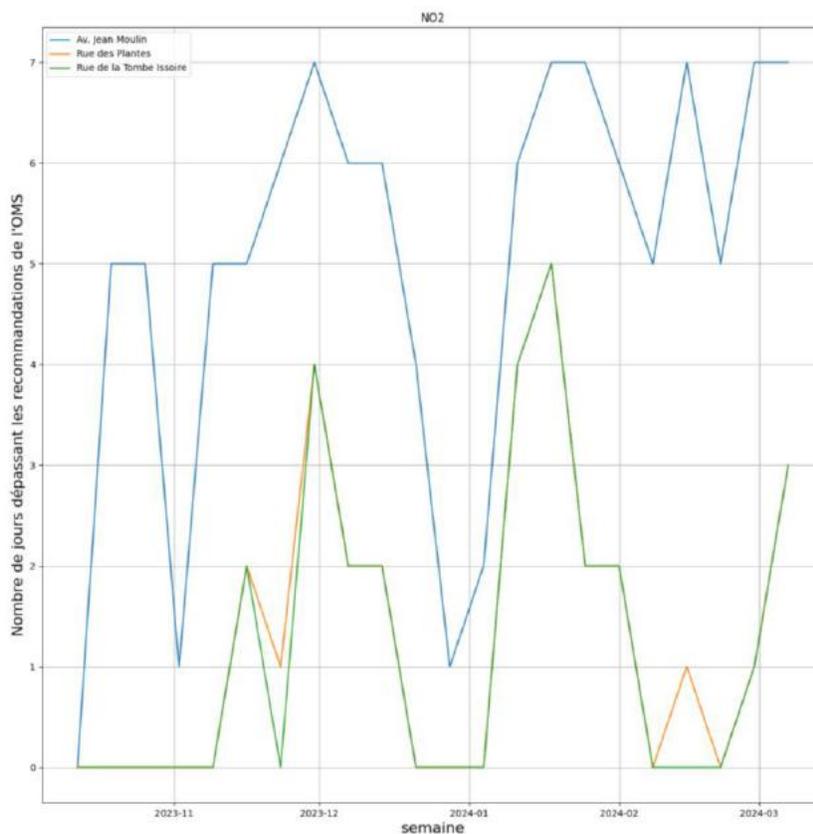


Figure 7 : Nombre de jours par semaine dépassant les recommandations de l'OMS pour 24h. Données étudiées du 15 octobre 2023 au 9 mars 2024 pour l'avenue Jean Moulin (bleu), la rue de la Tombe Issoire (vert) et la rue des Plantes (jaune). Source : PlumeLabs by Accuweather

**Ce graphique met en évidence le fait que depuis le début février 2024, l'avenue Jean Moulin est en dépassement du seuil journalier entre 5 et 7 jours par semaine, alors que la rue des Plantes et la rue de la Tombe Issoire ne sont en dépassement sur cette même période « que » 0 à 3 jours par semaine.**

On peut noter un événement météorologique particulier mi-janvier qui conduit à un important dépassement en durée sur l'ensemble des 3 rues. Cependant, ce nombre de jours chute pour la rue des Plantes et la rue de la Tombe Issoire contrairement à l'avenue Jean Moulin.

Par ailleurs, la comparaison des moyennes de concentration de NO<sub>2</sub> aux différentes heures de la journée entre le 26 février et le 10 mars en 2023 vs. les mêmes dates en 2024, à 3 localisations sur l'avenue Jean Moulin, met en évidence ce qui suit (cf. figure 7):

- Sur la période susmentionnée de 2023 (en noir sur le graphique), l'avenue Jean Moulin était déjà en situation inquiétante avec des dépassements réguliers des seuils journaliers de l'OMS : entre 9h (heure de Paris) et 22h, plus de 80% des données dépassaient le seuil de l'OMS pour le NO<sub>2</sub>. Cependant, le dépassement systématique ne se voyait « qu'à » la période de pointe du soir ;
- Tandis que sur la période étudiée de 2024 (en rouge sur le graphique) – postérieure à la mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc - il apparaît que le dépassement est désormais systématique de 9h du matin jusqu'à 22h le soir...

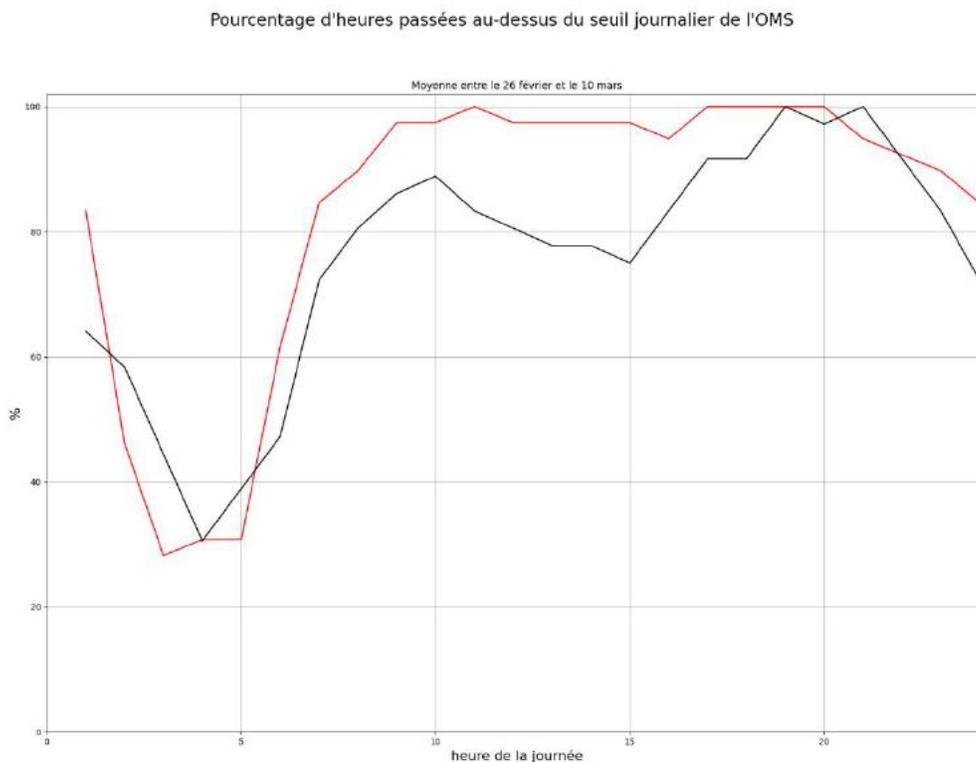


Figure 8 : Pourcentage d'heures passées au-dessus du seuil journalier de l'OMS pour le NO<sub>2</sub> le long de l'avenue Jean Moulin. En rouge, les données obtenues entre le 26 février et 10 mars 2024. En noir, les mêmes données entre le 26 février et 10 mars 2023. A noter les heures sont exprimées en UTC  
Source : Plumelabs by Accuweather<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Présentation de PlumeLabs by Accuweather en Annexe 2

**Il devient alors évident que cette augmentation en concentration en NO2 et ces dépassements systématiques sont concomitants avec l'augmentation du trafic sur l'avenue Jean Moulin, à la fois en termes de véhicules par heure mais aussi en termes d'amplitude horaire sur la journée. Ces dépassements systématiques mettent en danger la santé des enfants fréquentant les écoles et crèches sur et à proximité de l'avenue.**

**En outre, il est très préoccupant de noter que les mesures présentées ci-dessus correspondent à une période au cours de laquelle les conditions météorologiques étaient plutôt "favorables". En effet, il a énormément plu. Or la pluie favorise la dispersion des polluants<sup>9</sup> (Site Airparif). **Le pire est malheureusement à venir : "les situations anticycloniques persistantes, c'est-à-dire un temps sec et ensoleillé, accompagnées d'une absence de vent au sol peuvent entraîner une accumulation progressive des polluants"** (site Airparif).**

### 3.2. Conséquences sanitaires déjà constatées

Ces augmentations de niveaux de pollution liés au report de trafic de l'avenue du Général Leclerc ont déjà des conséquences sanitaires. A titre d'exemple, plusieurs parents habitant l'avenue Jean Moulin ou parents ayant leurs enfants dans une crèche du secteur ont remonté des cas de détérioration de l'état de santé respiratoire des enfants. Ceci est documenté notamment par :

- Un certificat médical envoyé à Madame la Maire, mentionnant l'aggravation des crises d'asthme de deux enfants (habitant 31 avenue Jean Moulin) suite au report de circulation ;
- Le compte-rendu de la réunion plénière du mardi 6 février 2024 du Conseil de quartier Jean Moulin mentionnant des « *personnes et enfants asthmatiques dont l'état s'est détérioré* » ;
- Le témoignage de membres de crèches présentes à proximité de l'avenue Jean Moulin faisant état d'une augmentation conséquente de pathologies respiratoires chez les enfants fréquentant ces établissements depuis le 15 janvier ; la directrice de la crèche située au 56 avenue Jean Moulin (« *Les petits printemps* ») a attesté, le 2 avril 2024, avoir plusieurs enfants présentant des signes d'asthme depuis plusieurs semaines (3 cas déclarés et 2 en cours de détection) ;
- L'attestation établie le 29 mars 2024 par le pharmacien exerçant au 24 avenue Jean Moulin, signalant une recrudescence des demandes de la patientèle de quartier en rapport avec des troubles respiratoires et allergiques ;
- Les témoignages de riverains lors de la réunion publique du 20 mars 2024 :
  - une mère de plusieurs enfants asthmatiques qui explique que leur état s'est dégradé depuis le report de trafic
  - une mère d'un petit garçon asthmatique dont l'état s'est dégradé (elle doit faire le point avec le pneumo-pédiatre dans les jours qui viennent)
  - une mère d'enfant asthmatique qui a fait part de son désarroi : elle ne sait plus quand elle peut aérer l'air de son appartement etc.

---

<sup>9</sup> [5min pour comprendre saisons et pollutions \(airparif.fr\)](https://www.airparif.fr/fr/5-min-pour-comprendre-saisons-et-pollutions)

## Conclusion

Au regard de l'objectif de la Mairie de Paris sur le volet qualité de l'air présenté dans son plan Climat, à savoir « *En 2025, aucune Parisienne et aucun Parisien exposé à un dépassement des valeurs réglementaires actuelles pour le dioxyde d'azote* », mais aussi et surtout des conséquences délétères de la pollution de l'air émise par le trafic routier pour la santé des populations fragiles, de la concentration d'établissements recevant des enfants le long ou à proximité de l'avenue Jean Moulin, et de l'augmentation significative du trafic et de la congestion sur l'avenue Jean Moulin depuis le début des travaux de mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc, il semble essentiel que la Mairie du 14<sup>ème</sup> :

- revienne urgemment sur sa décision de mise en sens unique de l'avenue du général Leclerc et maintienne une voie sortante pour les véhicules sur cette avenue,
- prenne des mesures urgentes pour réduire la pollution de l'air à proximité des crèches et écoles du secteur Jean Moulin.

## Annexe 1: Détail des lieux d'accueil d'enfants sur le secteur Jean Moulin

Neuf crèches :

- La crèche familiale municipale, 8 rue Auguste Cain, 72 bébés/enfants,
- La crèche collective municipale, 14 rue Auguste Cain, 72 bébés/enfants,
- Les petits chaperons rouges, 25 avenue Jean Moulin, 10 bébés/enfants,
- Les petits printemps, 56 avenue Jean Moulin, 27 bébés/enfants,
- La crèche people & baby, 8 bis rue Morère, 10 bébés/enfants,
- La crèche La Maison bleue, 4 rue Morère, 10 bébés/enfants,
- Les bambinis, 20 rue Giordano Bruno, 64 bébés/enfants,
- Les petits tourbillons, 56 bis rue des Plantes, 10 bébés/enfants,
- Jardin d'enfants de l'OPAC Paris Habitat, 12 avenue de la Porte de Châtillon, 40 bébés/enfants

Trois écoles maternelles :

- Groupe scolaire Antoine Chantin, 15 et 22 rue Antoine Chantin, 109 enfants à chacune de ces deux adresses,
- Groupe scolaire La Bruyère Sainte-Isabelle, 66-70 rue de l'abbé-Carton, 120 enfants.

Deux écoles primaires :

- Groupe scolaire Antoine Chantin, 20 rue Antoine Chantin, 321 enfants,
- Groupe scolaire La Bruyère Sainte-Isabelle, 66-70 rue de l'abbé-Carton, 280 enfants.

Deux collèges généraux :

- Alphonse Daudet, 93 rue d'Alésia, 557 enfants,
- Groupe scolaire La Bruyère Sainte-Isabelle, 66-70 rue de l'Abbé-Carton, 590 enfants.

Un collège-lycée pour 150 enfants sourds et malentendants, 16 avenue Jean Moulin, qui ouvrira en septembre 2024

Aires de jeux :

- Jardin Lionel Assouad, 12 rue de Châtillon
- Square Jean Moulin, 1 avenue Ernest Reyer

## Annexe 2: Informations sur *PlumeLabs by Accuweather*

A l'origine, *PlumeLabs* était une startup française, créée en 2014 et spécialisée dans la mesure de la qualité de l'air. Elle avait notamment remporté le prix de l'innovation pour son capteur individuel de mesure de la pollution, lors de l'édition 2016 du Consumer Electronics Show (CES) de Las Vegas et s'était imposée comme un acteur de référence sur le marché du suivi de la qualité de l'air.

Depuis fin 2021, elle a intégré le Groupe *Accuweather*, leader mondial en informations météorologiques. Depuis, les informations de qualité de l'air de PlumeLabs sont diffusées à environ 1.5 milliard de personnes dans le monde via *Accuweather*.

Les mesures de pollution sont issues d'un modèle dit de "machine learning" qui agrège :

- les mesures des stations de qualité de l'air (du type Airparif)
- les prévisions de qualité de l'air de *Copernicus Atmosphere Monitoring Service* (composante du Programme *Copernicus* de l'Union Européenne)
- le trafic routier en temps réel
- le contexte d'utilisation des sols (part d'espaces verts, de route, de zones industrielles, de zones résidentielles)