

RÉUNION PUBLIQUE – PPVE – PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

Paris, le 20 mars 2025

1	CADRE DE LA REUNION	2
1.1	Date et lieu	2
1.2	Conduite de la réunion	2
1.3	Note d'ambiance	2
2	COMPTE-RENDU DES ECHANGES	3
2.1	Introduction (5 minutes)	3
2.2	Présentation (20 minutes)	4
2.3	Échanges avec les participants	6
2.4	Mot de la fin	12

1 CADRE DE LA REUNION

1.1 Date et lieu

Date : Le 20 mars 2025 à 18h30

Lieu : En ligne

Participants : 22 participants

1.2 Conduite de la réunion

Intervenants en tribune

- Alice NICOLLET, Directrice adjointe du cabinet de David BELLARD, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
- Nicolas ROY, Responsable de l'Agence de la mobilité
- Jonathan COUPPÉ, Responsable du pôle Observatoire et Système d'information - Agence de la mobilité

Animation

- Hélène HERZOG-STASI, État d'Esprit Stratis
- Adrien LONGRET, État d'Esprit Stratis

1.3 Note d'ambiance

- La réunion s'est déroulée dans un climat général **d'écoute et de dialogue**. Un participant a toutefois cherché à **perturber les échanges** en s'exprimant sans demander la parole.
- La plupart des discussions ont porté **sur l'aménagement et le partage de la voie publique** entre les différents usagers, en particulier avec les **cyclistes**.
- Les participants étaient des **habitants et usagers des transports et de la voie publique parisiens**. Aucune personne ne s'est exprimée au titre d'une institution ou association.

2 COMPTE-RENDU DES ECHANGES

2.1 Introduction (5 minutes)

Mot de bienvenue de Hélène HERZOG STASI, animatrice de la réunion.

L'animatrice ouvre la séance et remercie les participants pour leur présence. Elle indique que cette réunion publique s'inscrit dans le cadre de la consultation sur le Plan local de mobilité de la Ville de Paris, dont elle rappelle brièvement les grands enjeux. Elle explique que cette consultation est une Participation par voie électronique (PPVE). Elle énonce les règles de participation de la réunion en ligne.

Elle présente ensuite les intervenants avant d'annoncer le déroulement de la réunion, qui comprendra :

- Un premier temps de présentation, à la fois du Plan local de mobilité et de cette consultation.
- Un second temps d'échange avec les participants.

Introduction de Alice NICOLLET, Directrice adjointe du cabinet de David BELLIARD, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

Alice Nicollet, salue les participants et leur demande de bien vouloir excuser David Belliard. Elle souligne l'importance du Plan Local de Mobilité (PLM) comme document structurant pour la ville. Elle rappelle les évolutions majeures observées ces dernières années, avec une forte hausse de la pratique du vélo et une baisse de l'usage de la voiture individuelle. Selon elle, le PLM va permettre d'accélérer ces dynamiques.

Elle précise que ce plan repose sur trois grands enjeux : écologique, sanitaire et social. Sur le plan écologique, il s'agit de continuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à adapter Paris au dérèglement climatique. En matière de santé publique, elle insiste sur les effets de la pollution de l'air – responsable de milliers de morts évitables estimées à 8000 – et sur les bienfaits des mobilités actives. Enfin, elle met en lumière l'enjeu d'accessibilité, qu'il soit physique (personnes âgées, en situation de handicap, familles) ou économique, dans un contexte de hausse générale du coût des transports.

En conclusion, elle expose les objectifs chiffrés du PLM : tripler l'usage du vélo, poursuivre la baisse de celui de la voiture individuelle - quand il est possible de s'en passer - et viser une réduction d'un tiers des pollutions dues aux transports.

Avant de passer la parole aux intervenants techniques, elle invite chacun à se saisir de ce moment d'échange pour approfondir la compréhension du plan.

2.2 Présentation (20 minutes)

Diffusion de la vidéo de présentation.

Présentation de Nicolas ROY, Responsable de l'Agence de la mobilité

Nicolas Roy présente les principaux enjeux du **Plan local de mobilité (PLM)**, élaboré en concertation avec les partenaires institutionnels et arrêté par le Conseil de Paris en 2024. Il rappelle que ce plan, conforme à la **loi d'orientation des mobilités (LOM)** de 2019, définit les orientations en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public pour 2030, coordonne les différents plans de mobilité (plan vélo, plan piéton, code de la rue, etc.) et décline le plan régional de mobilité, lui-même également en cours de consultation.

Il souligne que **Paris est un « pôle multimodal » majeur**, c'est-à-dire un territoire dense, **point de convergence d'une grande diversité de flux**, notamment des transports ferroviaires et aériens, rassemblant les habitants, les travailleurs, les touristes et les marchandises. De ce fait, **3 millions de personnes** sont présentes sur le territoire parisien en moyenne chaque jour pour un total de **5 millions de déplacements quotidiens** et **200 000 mouvements de marchandises**, d'après les estimations disponibles par les Enquêtes Globales Transport (EGT).

Les données montrent que le mode de transport principal à Paris est la **marche à pied**, devant les **transports en communs** eux-mêmes très loin devant les autres modes. La fréquentation du **vélo** progresse rapidement depuis 2020 au point de rattraper la voiture.



Déplacements par mode en lien avec Paris (EGT 2020) : la part du vélo a sensiblement évolué depuis

Le développement des infrastructures de transport en commun et notamment du Grand Paris Express devra à l'avenir conforter ces tendances et provoquer un **report modal significatif**. Il permettra également de **supprimer le besoin de passer par Paris** pour aller d'une banlieue à une autre. Le vélo est un **axe de développement important** lui aussi, avec de nombreuses infrastructures aménagées depuis le début du 21^{ème} siècle.

Un participant précise alors dans le chat que ces évolutions interviennent plutôt depuis le milieu des années 1990.

Le PLM vise aussi à améliorer la **qualité de l'air** et encourager une **mobilité respectueuse de l'environnement et bas-carbone**, quand les transports comptent aujourd'hui pour beaucoup dans le bilan des émissions Parisien. Ce **bilan carbone du transport est en baisse** du fait de la division par 2 du trafic motorisé et de l'évolution technologique des véhicules. La baisse du trafic motorisé va également permettre de **limiter les polluants nocifs** pour l'humain et la ressource en eau. Le Plan vise aussi à **végétaliser l'espace public** pour mieux lutter contre les îlots de chaleur urbains. Le développement des modes actifs et des transports en commun joue donc un **rôle de santé publique mais aussi de santé économique** puisque ces modes **coûtent moins** que la voiture.

Enfin, N. Roy indique que le Plan repose sur **18 objectifs stratégiques** et **63 mesures concrètes**. Il illustre son propos à partir de quelques exemples sur l'adaptation de l'espace public au changement climatique et l'amélioration de la sécurité routière.

Jonathan COUPPÉ, Responsable du pôle Observatoire et Système d'information - Agence de la mobilité

Jonathan Couppé présente le dispositif de **consultation en ligne du public**, ouvert depuis le 10 mars, qui permet aux Parisiennes et Parisiens de **donner leur avis et d'enrichir le projet de Plan local de mobilité**.

Il précise que la consultation est accessible jusqu'au **8 avril** sur un site dédié où les citoyens peuvent consulter les documents clés : **le projet de PLM, le diagnostic du territoire, les 18 fiches actions et l'évaluation environnementale**. La Ville de Paris y répond également aux 14 recommandations de l'Autorité environnementale.

En complément du site, les contributions peuvent être envoyées **par courrier ou par mail**.

2.3 Échanges avec les participants

Les participants ont la possibilité de s'exprimer à l'oral (en levant la main virtuelle) ou via la messagerie.

▪ Participant n°1 (intervention #1)

Le participant exprime son étonnement face au manque de communication autour de la consultation publique sur le Plan Local de Mobilité (PLM), comparé à la forte médiatisation de la votation sur les rues jardins. Il regrette ce qu'il perçoit comme un traitement inégal, alors même que le PLM lui semble être un sujet de fond, méritant une large information du public.

Se présentant comme piéton et cycliste de longue date à Paris, il fait part de son inquiétude croissante quant à la sécurité des piétons dans l'espace public, notamment en raison du comportement de certains cyclistes qui ne respectent pas le code de la route. Selon lui, la circulation est devenue anarchique et dangereuse, les trottoirs ne sont plus respectés et les règles de circulation souvent ignorées. Il évoque des situations concrètes - comme avoir été lui-même percuté par un vélo - pour dénoncer un climat qu'il juge de plus en plus anxiogène, en particulier pour les personnes âgées et les enfants. À ses yeux, la « circulation apaisée » vantée par la Ville est loin d'être une réalité.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy rappelle que les aménagements cyclables ont évolué au fil des années. Il souligne qu'il y a quinze ans, certaines pistes étaient encore aménagées sur les trottoirs, mais que cette pratique est désormais abandonnée : les trottoirs sont strictement réservés aux piétons, et les aménagements récents sont systématiquement réalisés sur la chaussée.

Il reconnaît que l'augmentation du nombre de cyclistes s'accompagne de comportements parfois inciviques, et que les collisions entre cyclistes et piétons sont plus fréquentes. Toutefois, il insiste sur le fait que ces incidents restent généralement peu graves, et que la diminution du trafic motorisé permet de réduire significativement les accidents graves ou mortels. Selon lui, la baisse globale du nombre de victimes démontre que la réduction de la circulation automobile contribue efficacement à la sécurité des déplacements à Paris.

Réponse de l'animatrice

Hélène Herzog-Stasi explique que la communication autour de la concertation sur le Plan Local de Mobilité a été menée dans le strict respect du cadre réglementaire de la PPVE. Elle précise qu'un affichage légal a été réalisé dans l'ensemble des mairies d'arrondissement, accompagné d'annonces officielles dans deux journaux un peu plus de 15 jours avant l'ouverture de la consultation.

Pour pallier la faible visibilité potentielle des affiches légales, elle ajoute qu'une affiche plus communicante a également été déployée pour informer le public. Elle note que la présence des participants à la réunion témoigne de l'efficacité, au moins partielle, de cette communication.

▪ Participante n°2

Une participante, habitante du 20^e arrondissement depuis 25 ans, fait part de son retour d'expérience sur la mise en place d'un « quartier apaisé » autour de la rue de Bagnolet. Elle relève plusieurs difficultés liées à l'aménagement : la circulation automobile y devient très contrainte, avec un seul accès possible, ce qui provoque des blocages et, en conséquence, des tensions entre usagers. Elle évoque aussi un allongement significatif de certains trajets en voiture, y compris pour de courts déplacements.

Par ailleurs, bien qu'elle se déplace majoritairement à pied et à vélo, elle souligne que les travaux de réaménagement réduisent fortement la largeur de la chaussée, rendant certains contresens cyclables impraticables face à des véhicules plus imposants.

Elle s'interroge enfin sur le choix des revêtements de trottoirs très foncés, ce qu'elle juge peu cohérent avec l'objectif de lutte contre les îlots de chaleur urbains, d'autant plus que la plantation d'arbres annoncée tarde à se concrétiser.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy explique que le Plan local de mobilité vise à rationaliser l'espace dédié à la circulation, en réduisant le nombre de voies sans pour autant empêcher l'accès. L'objectif est de libérer de la place pour les piétons et les cyclistes, tout en préservant les usages essentiels comme les livraisons ou les voies d'accès pour les secours. Il reconnaît que cette réduction de l'espace peut entraîner un inconfort pour les cyclistes en double sens, mais précise que ce type de configuration ne génère pas d'accidentologie notable à Paris.

Concernant les revêtements de trottoirs, il indique que la question des couleurs est bien prise en compte dans le cadre du Plan climat. Des essais de matériaux clairs ont été menés, mais ceux-ci ont tendance à s'assombrir avec le temps, tout comme les revêtements noirs tendent à devenir gris. Il admet que les contraintes budgétaires et techniques limitent parfois le recours à des alternatives plus durables, tout en assurant que la réflexion se poursuit pour améliorer la performance thermique et environnementale des aménagements.

▪ Participant n°3 (intervention #1)

Un participant, habitant du 9^e arrondissement, partage son expérience d'utilisateur exclusif des mobilités douces à Paris (piéton, cycliste via Vélib' et transports en commun). Il déplore l'encombrement excessif des trottoirs, qu'il juge mal pensés pour les déplacements piétons en raison d'un mobilier urbain trop dense ou mal positionné, notamment les panneaux de signalisation qui empiètent sur l'espace disponible parfois inutilement.

Il évoque aussi le problème des potelets installés pour empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, qu'il juge essentiels mais souvent mal placés. Selon lui, leur implantation trop en retrait du bord du trottoir réduit l'espace de circulation pour les piétons, ce qui complique notamment le passage des poussettes ou des personnes à mobilité réduite. Il appelle à une meilleure conception de ces aménagements pour rendre l'espace public réellement accessible à tous.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy reconnaît que les trottoirs parisiens sont souvent surchargés, avec une accumulation de mobilier urbain dont l'utilité est parfois questionnable. Il assure que la Ville mène une action déterminée de désencombrement de l'espace public, bien que ce travail constant soit complexe. Il illustre cette difficulté par les demandes contradictoires : d'un côté, la suppression de panneaux de cheminement piéton jugés inutiles; de l'autre, leur réinstallation dès qu'un nouvel équipement ouvre et doit être signalisé. Il revient également sur la contrainte des potelets, qu'il qualifie de « mal nécessaire », tout en précisant que d'autres dispositifs sont testés pour limiter leur usage.

Sur la question de l'élargissement des trottoirs, il confirme que la Ville cherche systématiquement, lorsque c'est possible, à redonner de l'espace aux piétons. Cela passe par l'extension des trottoirs ou l'adaptation des aménagements cyclables, tout en respectant les standards de largeur requis. Dans les rues étroites, la priorité est donnée à l'amélioration de la circulation piétonne, même si cela peut se heurter à des contraintes physiques importantes. Pour autant, il observe tout de même une tendance à « vouloir occuper les trottoirs », comme en témoignent les kiosques.

Réponse de Jonathan COUPPÉ

Jonathan Couppé rappelle qu'un plan d'accessibilité de la voirie parisienne a été adopté et qu'il sera prochainement révisé, en cohérence avec les objectifs du Plan local de mobilité. Il insiste sur l'importance du cheminement libre pour tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite, les familles avec poussettes ou les usagers en fauteuil roulant. Dans cette logique, les projets d'aménagement visent à élargir l'espace piéton en supprimant des places de stationnement, ce qui permet également d'introduire davantage de végétalisation.

Il souligne que, si l'ensemble des 1 500 km de voirie ne peut être transformé immédiatement, les orientations actuelles vont clairement dans le sens d'une meilleure accessibilité. Il mentionne aussi le développement d'aires piétonnes et de zones de rencontre, où le piéton est prioritaire, sous réserve d'un aménagement lisible et respecté. Enfin, il met en avant les programmes dédiés aux abords des écoles, comme les « rues aux enfants » qui participent à sécuriser les déplacements des publics les plus vulnérables.

▪ Participant n°3 (intervention #2)

Le participant reprend en saluant l'augmentation du nombre de cyclistes à Paris, qu'il juge positive. Toutefois, il déplore le manque de stationnements vélos disponibles dans son quartier, ce qui entraîne un stationnement sauvage sur les trottoirs - une situation qu'il estime contradictoire avec l'objectif de libérer l'espace piéton.

Il reconnaît les efforts de la Ville pour installer des parkings vélos à des emplacements stratégiques, notamment à proximité des passages piétons, ce qui améliore la visibilité et la sécurité. Néanmoins, il estime que ces dispositifs restent insuffisants et parfois peu visibles. Selon lui, certains cyclistes, par habitude, continuent de s'attacher à du mobilier urbain sans repérer les stationnements pourtant à proximité.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy confirme que le développement du stationnement vélo est un objectif clairement identifié dans le Plan local de mobilité, avec déjà plus de 100 000 places créées à Paris. Il reconnaît toutefois que l'augmentation rapide de la pratique cyclable dépasse parfois la capacité de déploiement, notamment dans des arrondissements très denses comme le 9^e. Pour y répondre, la Ville agit sur plusieurs leviers : installation d'arceaux sur voirie, création de stationnements près des pôles de transport en lien avec les opérateurs, et encouragement à l'aménagement d'espaces dédiés dans les immeubles, via des aides spécifiques à l'écomobilité.

▪ Participant n°1 (intervention #2)

Le participant, habitant près de la rue d'Aligre et de la rue Moreau, prend la parole pour dénoncer l'impact des terrasses de cafés et restaurants sur la circulation piétonne. Selon lui, ces aménagements se multiplient au détriment de l'espace public, notamment dans des zones où résident des personnes non voyantes. Il estime que ces établissements, souvent fréquentés par une clientèle extérieure au quartier, nuisent à la vie quotidienne des riverains et rendent les trottoirs difficilement praticables, en particulier pour les poussettes.

Il critique également l'argument selon lequel l'élargissement des trottoirs favoriserait les mobilités douces alors qu'il sert surtout à étendre les terrasses. Il évoque des tensions croissantes dans l'espace public et déplore que, face à l'encombrement, certains cyclistes roulent sur les trottoirs, aggravant encore la situation. Il insiste sur le fait qu'il s'agit de réalités vécues au quotidien, par opposition au discours des intervenants qu'il qualifie « d'institutionnel ».

Réponse de Nicolas ROY

Concernant les terrasses, Nicolas Roy précise qu'elles sont soumises à un règlement strict, qui impose le respect du cheminement piéton. Il reconnaît cependant que certains restaurateurs déplacent leurs installations au-delà des limites autorisées. Dans ces cas, la police municipale est chargée de constater les abus et, si nécessaire, de sanctionner. Il rappelle que l'objectif est toujours de préserver l'accessibilité et la fluidité des déplacements, en particulier pour les piétons.

Le participant n°1 interjette que son propos n'est que théorique et que les commerces ne sont jamais verbalisés.

L'animatrice entend sa remarque mais lui demande néanmoins de respecter la règle du lever de main pour demander la parole.

Réponse de Jonathan COUPPÉ

Jonathan Couppé complète en indiquant que les situations illégales peuvent être signalées sur l'application « Dans ma Rue » ou par courrier.

Le participant n°1 intervient à nouveau pour affirmer que ce type de signallement n'est jamais suivi d'effet.

L'animatrice lui indique qu'à regret, ses interventions intempestives vont conduire à couper son micro.

▪ Participant n°4

Un participant, « militant cycliste » de longue date et riverain du boulevard de Sébastopol, appelle à faire du Plan local de mobilité un outil de réconciliation entre les usagers de l'espace public. Il rappelle que la politique cyclable parisienne dépasse les clivages politiques, soulignant que les premières initiatives datent de la mandature de Jean Tiberi, bien avant l'arrivée de la gauche à la mairie. Selon lui, l'enjeu aujourd'hui est d'intégrer pleinement le vélo comme troisième acteur de la rue, aux côtés des voitures et des piétons, ce qui suppose une adaptation collective des comportements.

Il regrette que la Ville de Paris aborde encore trop souvent les modes de transport de manière cloisonnée, sans vision d'ensemble. Il plaide pour des projets plus intégrés, qui prennent en compte simultanément les cyclistes, les piétons et les usagers des transports en commun. Il cite en exemple un projet alternatif qu'il a proposé au sein du comité vélo, visant à améliorer l'aménagement du boulevard de Sébastopol au bénéfice de tous. Enfin, il souligne l'évolution des mentalités : alors qu'il était autrefois marginalisé en tant que cycliste, il constate aujourd'hui que la parole cycliste est largement représentée - tout en appelant à plus de respect mutuel entre usagers, y compris les piétons qui sont souvent eux-mêmes peu exemplaires.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy revient sur l'évolution des politiques d'aménagement cyclable à Paris, en rappelant qu'à leurs débuts, les pistes étaient souvent installées sur les trottoirs pour protéger les cyclistes. Avec le temps, il apparaît que cette solution engendre des conflits d'usage avec les piétons, en particulier lorsque les cyclistes roulent vite. Il souligne que chaque espace urbain appelle une réponse adaptée : dans certains cas, la séparation entre modes de déplacement est indispensable ; dans d'autres, comme les rues aux écoles ou les cœurs piétons, la cohabitation peut fonctionner si les aménagements contraignent les vitesses.

Il reconnaît que les usages évoluent rapidement, avec l'apparition de nouvelles formes de mobilités, comme les trottinettes électriques ou les « fatbikes » (vélos électriques à très grosses roues), qui posent des défis nouveaux. La Ville tente de s'adapter à cette diversité, en alternant entre séparation et partage de l'espace selon les situations. Il convient par ailleurs que le développement du vélo transcende les clivages politiques : initié sous Jean Tiberi, le plan vélo est aujourd'hui soutenu à la fois par la Ville de Paris et la Région Île-de-France malgré leur coloration politique différente, notamment à travers le projet de RER Vélo qui fait, elle, l'objet d'une forte convergence d'intérêts.

Réponse de Jonathan COUPPÉ

Jonathan Couppé revient sur la transformation historique de l'espace public, autrefois limité à une dichotomie trottoir/chaussée, et aujourd'hui remodelé pour intégrer de nouveaux usages. Il rappelle que, comme pour les bus auparavant, il a fallu créer des voies spécifiques pour les vélos afin d'accompagner leur essor. Il souligne que, selon les dernières enquêtes, le vélo est désormais le troisième mode de

déplacement à Paris, derrière la marche et les transports en commun, reléguant la voiture au quatrième rang.

Face à cette évolution, il insiste sur la nécessité d'adapter l'espace public en multipliant les aménagements dédiés pour garantir la sécurité de chacun. Le défi, selon lui, est désormais d'assurer une cohabitation pacifique entre tous les usagers dans un espace devenu plus complexe. Cette transition, qu'il qualifie d'environnementalement vertueuse, est au cœur des ambitions portées par le Plan local de mobilité.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy insiste sur le fait que la grande majorité des usagers de l'espace public sont aujourd'hui multimodaux. Il rappelle qu'utiliser les transports en commun implique nécessairement de marcher, et que de plus en plus de personnes recourent ponctuellement au vélo, notamment grâce aux dispositifs comme Vélib'. Il souligne aussi que la voiture peut rester nécessaire dans certaines situations, même pour ceux qui ne la possèdent pas au quotidien.

Dans cette perspective, il appelle à une prise de conscience collective : chacun, qu'il soit cycliste ou automobiliste, est aussi piéton à un moment donné. Il invite donc à une plus grande empathie entre usagers, notamment pour éviter les comportements dangereux ou irrespectueux. Pour lui, une meilleure cohabitation passe par cette reconnaissance des usages multiples que chacun a de l'espace public.

▪ Participant n°5

Un participant, se présentant comme visiteur régulier de Paris non-résident, livre un point de vue critique sur la qualité de l'espace public parisien, qu'il estime très en deçà des standards attendus, notamment du point de vue des touristes. Bien qu'il se réjouisse que la réunion accorde une place centrale à cette thématique, il juge que les aménagements actuels manquent d'esthétisme, citant notamment la banalité des trottoirs noirs ou dégradés et l'absence de réflexion approfondie sur le design urbain.

S'appuyant sur son expérience professionnelle dans l'urbanisme, il regrette un déficit de qualité et de cohérence dans la conception des espaces publics à Paris. Il prend pour exemple le quartier Montparnasse, qu'il décrit comme désorganisé, dégradé et mal entretenu, avec un usage anarchique de l'espace. Selon lui, ce manque de lisibilité et de structuration révèle un problème plus large dans la gestion de l'espace public parisien, à la fois institutionnel et opérationnel.

Réponse de Nicolas ROY

Nicolas Roy reconnaît que l'esthétisme de l'espace public parisien évolue lentement et fait l'objet de contraintes fortes, notamment du fait du contrôle exercé par les architectes des bâtiments de France, en raison de la proximité de nombreux monuments classés. Il souligne que cette surveillance limite les marges de manœuvre dans l'aménagement des voiries, même si des efforts sont faits par les architectes-voyers de la Ville pour proposer des dessins de qualité. Il rappelle aussi que le choix entre trottoirs en dalles ou en asphalte dépend autant de critères esthétiques que budgétaires pour la pose comme l'entretien.

Il insiste par ailleurs sur l'intégration croissante de la végétalisation dans le paysage urbain, une transformation qui modifie l'esthétique classique héritée d'Adolphe Alphand (ingénieur des ponts et chaussées et administrateur, considéré comme le père des espaces verts de Paris aux côtés du baron Haussmann), et qui peut susciter des avis partagés. Il affirme néanmoins que cette évolution répond à des enjeux environnementaux majeurs, comme la gestion des eaux pluviales ou l'adaptation au changement climatique. Enfin, il reprend l'exemple du quartier Montparnasse, dont la configuration brutaliste rend plus difficile la mise en valeur de l'espace public, tout en réaffirmant la volonté de la Ville de maintenir une qualité d'usage et de sobriété dans le mobilier urbain, dans l'esprit du Plan local de mobilité.

- **Intervention d'un participant dans le chat**

« Les trottoirs pavés sont peut-être jolis, mais c'est une catastrophe pour les fauteuils roulants ! »

Réponse de Jonathan COUPPÉ

Jonathan Couppé souligne l'engagement budgétaire important de la Ville de Paris en faveur des piétons, avec 300 millions d'euros consacrés au plan piéton, un montant supérieur à celui alloué au vélo (250 millions). Il affirme ainsi que les piétons sont pleinement pris en compte dans les politiques de mobilité et ne sont pas relégués au second plan.

Concernant l'esthétisme et les couleurs de l'espace public, il rappelle les contraintes imposées par les architectes des bâtiments de France, très attachés à la teinte grise traditionnelle de Paris. Néanmoins, il indique que des évolutions sont en cours, notamment pour répondre aux enjeux climatiques. Il cite en exemple les aménagements récents dans les rues aux enfants ou certaines aires piétonnes, où des éléments colorés sont progressivement introduits au sol pour renouveler l'image de la ville.

2.4 Mot de la fin

L'animatrice clôt la réunion en remerciant les participantes et participants pour leur engagement, leur écoute et le respect des règles d'échange pour la plupart. Elle souligne la diversité des interventions et des points de vue exprimés, reflet de la complexité de l'espace public parisien, où cohabitent de nombreux usages et modes de déplacement.

Elle note que la question des trottoirs a suscité de nombreux échanges de façon assez inattendue, tout comme celle des vélos, dont l'essor soulève de nouveaux enjeux.

Elle rappelle enfin les moyens mis à disposition pour poursuivre la consultation sur le Plan local de mobilité, notamment via le registre numérique et les documents accessibles en ligne.

Elle remercie les participants et leur souhaite une bonne soirée.