

**Concours externe pour l'accès au corps des****Secrétaires administratif·ve·s d'administrations parisiennes****dans la spécialité *administration générale*****ouvert à partir du 7 janvier 2019****pour 35 postes**

Cas pratique : résolution, à partir d'un dossier documentaire de 10 à 20 pages pouvant comporter des graphiques et des données chiffrées, d'un cas pratique correspondant à des activités administratives dévolues aux secrétaires administratif·ve·s d'administrations parisiennes dans la spécialité administration générale.

L'épreuve doit permettre d'apprécier les qualités d'analyse et de synthèse du·de la candidat·e ainsi que ses capacités de rédaction et d'argumentation.

durée : 3h00***coefficient 4*****A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET**

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation ou de table, ni signature ou paraphe ;
- Aucune référence (nom de service, nom de personne, numéro de téléphone, adresse de service...), **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet**, ne doit figurer dans le corps (ou dans le timbre) de votre copie sous peine d'exclusion du concours ;
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Sujet :

Vous êtes affecté·e à la direction de la voirie et des déplacements et votre direction est saisie par le Cabinet de la Maire de Paris d'un courrier de l'Association des commerçants du 4^{ème} arrondissement relatif au projet de fermeture à la circulation du périmètre compris entre les rues du Temple, rue Sainte Croix de la Bretonnerie, rue Vieille du Temple, et rue de la Verrerie à Paris 4^{ème}.

A la lumière des documents joints, notamment la récente jurisprudence de la piétonnisation des voies sur berges, votre chef de service vous demande d'établir une fiche synthétique sur la réglementation applicable en la matière et de rédiger un projet de lettre à l'Association des commerçants du 4^{ème} arrondissements en réponse aux arguments qu'elle développe dans son courrier.

Documents joints

- p1) Courrier de l'association des commerçant du 4^{ème} arrondissement
- p2) Plan Archive « Quartier Marais »
- p3) Legifrance : extraits du code général des collectivités territoriales - Partie législative - la commune
- p4) Bulletin Municipal Officiel de Paris du 9 mars 2018
- p5-p11) Tribunal administratif de Paris - Audience du 3 octobre 2018
- p12) Article Le Parisien : Paris - le projet de piétonnisation du Marais séduit les habitants
- p13) Article Le Monde - Les voies sur berge à Paris restent fermées aux voitures
- p14) Article Le Monde - La piétonnisation du cœur de Paris est en marche
- p15) Article Anne Lenormand - Lutte contre la pollution - Piétonnisation des voies sur berges à Paris
- p16) Article Jean-Noël Escudié - Culture/Tourisme - Voies sur berge
- p17-p20) www.paris.fr - Paris aux piétons

Association des commerçants du 4^{ème} arrondissement

Secteur Archives, Sainte-Croix de la Bretonnerie, Verrerie

10 rue des Archives

75004 Paris

Paris, le 9 novembre 2018

Madame la Maire de Paris,

Les commerçants du 4^{ème} arrondissement ont récemment appris que la Mairie de Paris réfléchissait à un projet de fermeture à la circulation d'un périmètre situé entre la rue du Temple, la rue Sainte Croix de la Bretonnerie, la rue Vieille du Temple et la rue de la Verrerie.

Cette initiative si elle devait se réaliser aurait pour conséquence de limiter considérablement l'espace et les créneaux de livraison pour l'ensemble des commerces de cette zone. Par ailleurs, nos établissements, situés dans des rues ouvertes à la circulation automobile offrent également une zone où les clients peuvent garer leur véhicule. C'est dire que l'impact économique risque d'être disproportionné au regard des bénéfices supposés de la mesure.

L'arrêt de la circulation automobile n'aurait aucun impact sur la protection du bâti et n'aurait aucun facteur d'amélioration de la qualité de l'air au sein du périmètre envisagé.

L'étude d'impact souligne que l'arrêt de la circulation automobile permettrait de diminuer les désagréments liés aux nuisances sonores. Cet aspect de l'enquête doit être impérativement approfondi. En effet, les zones piétonnières ou à circulation restreinte sont tout autant génératrices de bruit. Notre association émet de sérieux doutes sur la validité de l'analyse.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'association des commerçants du 4^{ème} arrondissement, secteur Archives, Sainte Croix de la Bretonnerie, Verrerie souhaite obtenir un rendez-vous afin de faire valoir toutes les bonnes raisons qu'il y aurait à maintenir cette circulation.

Je vous prie de croire Madame la Maire de Paris, à l'expression de ma considération distinguée.

Madame XX

Présidente de l'association des commerçants du 4ème



Article L2512-14

Modifié par LOI n° 2017-257 du 28 février 2017 - art. 38 (V)

I. - Le maire de Paris exerce les pouvoirs conférés au maire par la section 1 du chapitre III du titre Ier du livre II de la présente partie, sous réserve des II à VII du présent article.

II. - Sur certains sites, voies ou portions de voies fixés par arrêté du préfet de police après avis du maire de Paris, le préfet de police réglemente de manière permanente les conditions de circulation ou de stationnement ou en réserve l'accès à certaines catégories d'usagers ou de véhicules pour des motifs liés à la sécurité des personnes et des biens ou pour assurer la protection du siège des institutions de la République et des représentations diplomatiques.

Des dispositions de même nature et à caractère temporaire peuvent être arrêtées par le préfet de police pour assurer la sécurité des personnes faisant l'objet de mesures de protection particulières par les autorités publiques ou, après avis du maire de Paris, pour des motifs d'ordre public, en cas de manifestation de voie publique à caractère revendicatif ainsi qu'en cas de manifestation à caractère festif, sportif ou culturel, si la manifestation est itinérante ou si elle se déroule dans le périmètre défini au premier alinéa du présent II.

III. - Sur les axes essentiels à la sécurité à Paris et au bon fonctionnement des pouvoirs publics, le maire de Paris exerce la police de la circulation et du stationnement dans le respect des prescriptions prises par le préfet de police pour les aménagements de voirie projetés par la Ville de Paris. Ces prescriptions visent à garantir la fluidité de la circulation des véhicules de sécurité et de secours. La liste de ces axes est fixée par décret.

IV. - Sur les axes dont l'utilisation concourt à la sécurité des personnes et des biens à Paris en situation de crise ou d'urgence, le maire de Paris exerce, en tenant compte des motifs qui ont présidé à l'élaboration de la liste de ces axes, la police de la circulation et du stationnement, après avis du préfet de police. La liste de ces axes est fixée par arrêté du préfet de police, pris après avis du maire de Paris.

V. - Pour l'application du présent article, le contrôle administratif et le pouvoir de substitution conférés au représentant de l'Etat dans le département sont exercés, au nom de l'Etat, par le préfet de police.

VI. - Les pouvoirs conférés par le code de la route au préfet sont exercés, à Paris, par le préfet de police.

VII. - L'exécution du présent article est assurée par les fonctionnaires de la police nationale ou, le cas échéant, en matière de circulation ou de stationnement, par des agents de la Ville de Paris placés sous l'autorité du préfet de police ou du maire de Paris selon leurs attributions respectives.

Article L2213-1

Modifié par LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 62

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.

Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L. 2213-2 et L. 2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.

Article L2213-1-1

Créé par LOI n°2015-992 du 17 août 2015 - art. 47

Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

Article L2213-4

Modifié par Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 - art. 42

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Arrêté n° 2018 P 10661 portant réglementation de la circulation sur les Berges de Seine Rive droite à Paris, 1^{er} et 4^e arrondissements.

La Maire de Paris,

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L. 2213-1, L. 2213-4 et L. 2512-14 ;

Vu le Code de la route ;

Vu le décret n° 2017-1175 du 18 juillet 2017 fixant les axes mentionnés au III de l'article L. 2512-14 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 89-10393 du 5 mai 1989 instituant les sens uniques à Paris ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2012-00817 du 31 août 2012 fixant les règles de circulation et de stationnement sur certaines voies et portions de voies de l'axe Seine ;

Vu la saisine du Préfet de Police en date du 2 mars 2018 ;

Considérant que, par application combinée des articles L. 2213-4 et L. 2512-14 susvisés, la Maire de Paris peut interdire l'accès de certaines voies ou portions de voies de sa commune aux véhicules dont la circulation est de nature à compromettre, notamment, la tranquillité, la protection des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques ou touristiques ; que, cependant, les véhicules utilisés pour assurer une mission de service public ne peuvent être soumis à cette interdiction, de même que ne peuvent être interdits de manière permanente les véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels ;

Considérant, en premier lieu, que les voies concernées par le présent arrêté ont été inscrites par l'UNESCO au patrimoine mondial en raison de l'exceptionnelle qualité et la grande diversité du patrimoine parisien, notamment d'un point de vue architectural et historique ; qu'ainsi que l'UNESCO l'a constaté lors de la session de juillet 2017, l'interdiction de circulation des véhicules à moteur sur les quais bas des berges de la Seine contribue à préserver l'authenticité et l'intégrité du bien classé, dès lors que l'intégrité urbaine et visuelle de ce dernier est vulnérable à la circulation automobile ; que la circulation des véhicules terrestres à moteur sur cet espace est de nature à porter atteinte à l'authenticité et à l'intégrité du site classé ; que, par conséquent, l'accès des véhicules à moteur compromet la protection du site ;

Considérant, en second lieu, que la circulation sur les voies concernées compromet également la valorisation du site à des fins esthétiques et touristiques ;

Considérant, d'une part, qu'une voie sans circulation de véhicules terrestres à moteur et ininterrompue sur 3,3 km dans le cœur de Paris, offre la possibilité de retrouver un accès direct au fleuve, de profiter d'un contact avec l'eau au cœur du milieu urbain dense et de disposer d'un îlot de fraîcheur unique par son échelle ;

Considérant, d'autre part, que la fréquentation touristique de Paris et sa région, avec près de 34 millions d'arrivées hôtelières et environ 49 millions de touristes tous hébergements confondus, a atteint un nouveau record en 2017, dans le cadre de la mise en place du schéma de développement touristique adopté par la Ville de Paris en 2015 ; que ce dernier vise en particulier à développer un modèle de tourisme durable et respectueux de son environnement, la tranquillité de l'espace public et le caractère apaisé de la circulation étant notamment un facteur déterminant dans le choix d'une destination par les touristes ; que, dans ce cadre, les voies concernées par le présent arrêté présentent une dimension touristique particulière ; que l'interdiction de la circulation des véhicules terrestres à moteur sur ces voies est nécessaire à la mise en valeur du site, en permettant de déambuler le long de la Seine, sans interruption et en longeant les monuments les plus fréquentés de Paris avec une perspective visuelle inédite, de multiplier les événements, conviviaux ou sportifs, et de favoriser l'activité commerciale aux alentours et sur le site ;

Considérant que ces motifs justifient que soit interdit de manière permanente l'accès des véhicules à moteur aux voies et secteurs concernés par le présent arrêté, à l'exception des véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et des véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels ;

Arrête :

94

Article premier. — La circulation des véhicules terrestres à moteur est interdite dans les voies suivantes :

- QUAI DES TUILERIES sur ses deux files de gauche ;
- QUAI AIME CESAIRE sur ses deux files de gauche ;
- TUNNEL DES TUILERIES, y compris la trémie Ouest ;
- VOIE GEORGES POMPIDOU dans sa partie comprise entre le TUNNEL DES TUILERIES et le TUNNEL HENRI IV, y compris les rampes d'accès présentes sur ce tronçon, dénommées « CHÂTELET », « HÔTEL DE VILLE », « PONT LOUIS-PHILIPPE EST », « PONT MARIE », et « SULLY » ;
- TUNNEL HENRI IV, y compris la trémie Est jusqu'à la VOIE MAZAS.

Art. 2. — Par dérogation, la circulation des véhicules suivants est autorisée :

- 1) véhicules d'intérêt général prioritaires définis à l'article R. 311-1 du Code de la route ;
- 2) véhicules de services publics dans l'exercice de leurs missions ;
- 3) véhicules habilités par les autorités chargées du pouvoir de Police, Port de Paris ou Voies Navigables de France ;
- 4) véhicules effectuant des opérations de livraison au bénéfice des titulaires d'une autorisation d'occupation du domaine public, de 6 h à 10 h et de 16 h à 20 h ;
- 5) véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels du secteur.

Les véhicules des catégories 3) 4) et 5) doivent emprunter les rampes d'accès et de sortie les plus proches de leur lieu de livraison ou d'intervention.

Sur le tronçon situé entre le QUAI AIME CESAIRE et la VOIE MAZAS, la hauteur maximale des véhicules autorisés à circuler ne doit pas dépasser 2,70 m.

La vitesse maximale de circulation des véhicules précités est fixée à 30 km/h.

Art. 3. — Les véhicules mentionnés à l'article 2 du présent arrêté doivent respecter les sens de circulation suivants :

- QUAI DES TUILERIES, de la PLACE DE LA CONCORDE vers le QUAI AIME CESAIRE ;
- QUAI AIME CESAIRE du QUAI DES TUILERIES vers le TUNNEL DES TUILERIES ;
- TUNNEL DES TUILERIES, du QUAI AIME CESAIRE vers la VOIE GEORGES POMPIDOU ;
- Rampe « CHÂTELET » de la VOIE GEORGES POMPIDOU vers le QUAI DE LA MEGISSERIE ;
- Rampe « HÔTEL DE VILLE », de la VOIE GEORGES POMPIDOU vers le QUAI DE L'HÔTEL DE VILLE ;
- Rampe « PONT-MARIE » à double sens de circulation ;
- VOIE GEORGES POMPIDOU, du TUNNEL DES TUILERIES vers le TUNNEL HENRI IV ;
- TUNNEL HENRI IV, de la VOIE GEORGES POMPIDOU vers la VOIE MAZAS.

Art. 4. — Toute disposition contraire au présent arrêté est remplacée par les présents articles.

Art. 5. — La Directrice de la Voirie et des Déplacements, le Directeur de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection de la Mairie de Paris, le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation et le Directeur de la Sécurité de Proximité et de l'Agglomération Parisienne de la Préfecture de Police sont chargés, chacun en

ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ».

Fait à Paris, le 6 mars 2018

Pour la Maire de Paris
et par délégation,

La Directrice de la Voirie et des Déplacements

Caroline GRANDJEAN

N° 1805424, 1806856, 1807163, 1807165,
1807173, 1807387/3-2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

M. B.,
ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
PARIS EST MARNE ET BOIS,
FEDERATION FRANCAISE DES
AUTOMOBILISTES CITOYENS,
ASSOCIATION COMMERCANTS ET
RIVERAINS DU CŒUR DE PARIS et autres,
M. L.,
M. F. et autres

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Paris

(3^{ème} section – 2^{ème} chambre)

M. Cotte
Rapporteur

Mme Janicot
Rapporteur public

Audience du 3 octobre 2018
Lecture du 25 octobre 2018

.../... EXTRAIT

49-04-01-01-01

C

Considérant ce qui suit :

1. Poursuivant son projet de transformation des quais de Seine entamé en 2013 avec la suppression de la circulation sur les quais bas situés sur la rive gauche de la Seine entre le pont Royal et le pont de l'Alma, la ville de Paris a souhaité aménager les berges de la rive droite en créant une promenade publique sur une longueur de 3,3 kilomètres, de l'entrée du tunnel des Tuileries à la sortie du tunnel Henri IV. Par délibération du 26 septembre 2016, le conseil de Paris, après réalisation d'une étude d'impact du projet sur l'environnement, a déclaré cette opération d'intérêt général puis, conformément au projet d'aménagement ainsi approuvé, la maire de Paris a, par arrêté du 18 octobre 2016, décidé la création d'une aire piétonne. Par un jugement du 21 février 2018, le tribunal a annulé la délibération du 26 septembre 2016 et l'arrêté du 18 octobre 2016. Par un arrêt du 22 octobre 2018, la cour administrative d'appel de Paris a confirmé l'annulation de la délibération du 26 septembre 2016 prononcée par le tribunal et annulé l'arrêté de la maire de Paris du 18 octobre 2016, après avoir annulé le jugement sur ce dernier point.

2. Postérieurement au jugement du tribunal, la maire de Paris a, par arrêté du 6 mars 2018, fait usage de ses pouvoirs de police et a, sur le fondement des articles L. 2213-1, L. 2213-4 et L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, interdit la circulation automobile sur les berges de Seine rive droite, entre le quai des Tuileries et le tunnel Henri IV. M. B., l'établissement public territorial Paris-Est-Marne-et-Bois, la fédération française des automobilistes citoyens, l'association Commerçants et riverains du cœur de Paris et autres, M. L., M. F. et autres demandent l'annulation de cet arrêté.

3. Les requêtes de ces derniers sont dirigées contre le même arrêté de la maire de Paris. Il y a lieu de les joindre pour statuer par un seul jugement.

4. En premier lieu, la société Marcounet qui exploite une péniche située à proximité du pont Marie et amarrée sur les voies objet de l'arrêté justifie d'un intérêt suffisant au maintien de la décision attaquée. Ainsi, son intervention est recevable.

5. En second lieu, l'association « collectif Sauvons la piétonnisation des berges » a pour objet, selon ses statuts adoptés le 23 février 2018, « la sauvegarde du caractère piéton des quais de Seine ainsi que de son ouverture aux circulations douces (vélos, trottinettes, rollers...) » et « de lutter contre tout projet visant à ré-ouvrir la circulation aux véhicules motorisés ». Elle justifie ainsi d'un intérêt suffisant au maintien de la décision attaquée. Son intervention au soutien des conclusions de la ville de Paris est recevable.

Sur le fondement légal, l'objet et les motifs retenus par l'arrêté attaqué :

6. Aux termes de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales : *« Le maire exerce la police de la circulation sur (...) les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. (...) »*. Aux termes de l'article L. 2213-4 du même code : *« Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. (...) »*. L'article L. 2512-14 de ce code, relatif aux dispositions spécifiques à la ville de Paris et tendant à combiner les pouvoirs du maire et du préfet de police, prévoit, en son I, que les pouvoirs de police de la circulation conférés aux maires par les dispositions des articles L. 2213-1 et L. 2213-4 sont, à Paris, exercés par le maire.

7. L'arrêté de la maire de Paris du 6 mars 2018, pris sur le fondement de ces dispositions, a pour objet d'interdire de façon permanente la circulation des véhicules terrestres à moteurs sur les berges de la rive droite de la Seine entre le quai des Tuileries et le tunnel Henri IV, à l'exception des véhicules de sécurité et de secours, des véhicules de service public et de certains véhicules de livraison, pour lesquels des dérogations sont prévues.

8. Pour justifier cette interdiction de circulation, la maire de Paris a retenu la nécessité de protéger un site classé au titre du patrimoine mondial par l'Unesco, la circulation des véhicules étant de nature à porter atteinte à l'authenticité et à l'intégrité du site. Elle s'est aussi fondée sur un second motif, tiré de l'atteinte portée par la circulation automobile à la valorisation du site à des fins esthétiques et touristiques. A cet égard, l'arrêté souligne que l'interdiction édictée permet de retrouver un accès direct au fleuve, au cœur d'un milieu urbain dense, et « de déambuler le long du fleuve, sans interruption et en longeant les monuments les plus fréquentés de Paris avec une perspective visuelle inédite, de multiplier les événements, conviviaux ou sportifs, et de favoriser l'activité commerciale ».

Sur la légalité externe de l'arrêté attaqué :

En ce qui concerne la compétence de l'auteur de l'acte :

9. En premier lieu, l'arrêté attaqué, pris sur le fondement des articles L. 2213-1, L. 2213-4 et L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales relatifs aux pouvoirs du maire en matière de police de la circulation, a pour seul objet d'interdire la circulation des véhicules terrestres à moteur sur les berges de la rive droite de la Seine sur un tronçon précisément délimité. Il n'a ni pour objet ni pour effet de procéder à un déclassement de la voie, ni même d'ailleurs de créer une aire piétonne aménagée. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la maire de Paris aurait entaché son arrêté d'incompétence en méconnaissant la convention de délégation de gestion conclue par la ville avec Ports de Paris, en modifiant l'affectation de la voie ou en outrepassant les pouvoirs de police que lui confèrent les dispositions précédemment mentionnées.

10. En outre, la circonstance que les berges de la rive droite de la Seine font partie d'un périmètre classé au patrimoine mondial de l'humanité et que le code du patrimoine prévoit, en son article L. 612-1, que l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements assurent la protection, la conservation et la mise en valeur de tels biens « au titre de leurs compétences dans les domaines du patrimoine, de l'environnement et de l'urbanisme » ne fait pas obstacle à l'usage, par l'exécutif local, de ses pouvoirs de police.

11. En second lieu, l'arrêté attaqué est signé par Mme Caroline Grandjean, directrice de la voirie et des déplacements, à qui la maire de Paris a donné délégation, par un arrêté du 1^{er} décembre 2017, publié le 15 décembre suivant, pour signer les actes relevant de sa direction. En vertu de l'arrêté du 12 octobre 2017, la direction de la voirie et des déplacements est compétente pour « la réglementation en matière de circulation et de stationnement dans le périmètre du pouvoir de police dévolu à la maire ». Dès lors, le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué aurait été signé par une autorité incompétente manque en fait.

En ce qui concerne la procédure suivie :

12. En premier lieu, aux termes du III de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales : « *Sur les axes essentiels à la sécurité à Paris et au bon fonctionnement des pouvoirs publics, le maire de Paris exerce la police de la circulation et du stationnement dans le respect des prescriptions prises par le préfet de police pour les aménagements de voirie projetés par la commune de Paris. Ces prescriptions visent à garantir la fluidité de la circulation des véhicules de sécurité et de secours. La liste de ces axes est fixée par décret* ». En vertu du décret du 18 juillet 2017, la voie Georges Pompidou et le quai des Tuileries font partie des axes essentiels visés au III de l'article L. 2512-14.

13. Il résulte de ces dispositions, issues de l'article 25 de la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, que le maire de Paris exerce désormais la police de la circulation et du stationnement sur les axes essentiels à la sécurité de Paris et au bon fonctionnement des pouvoirs publics, sans avis conforme du préfet de police, mais dans le respect de prescriptions d'aménagement de voirie que ce dernier arrête afin de garantir la circulation des véhicules de sécurité et de secours. Pour l'exercice de cette compétence, le maire de Paris transmet au préfet de police tout projet d'aménagement de voirie sur de tels axes de façon à recueillir ses prescriptions avant l'édiction de la mesure de police.

14. Il ressort des pièces du dossier, d'une part, que le préfet de police a été saisi le 2 mars 2018 et qu'il a émis ses prescriptions le 5 mars 2018, soit avant l'édiction de l'arrêté attaqué. D'autre part, le contenu de ces prescriptions est dûment repris dans l'arrêté de la maire de Paris. Ainsi, quand bien même la ville de Paris ne peut apporter la preuve de la date de réception des prescriptions préfectorales, l'arrêté n'est pas entaché d'un vice de procédure. La circonstance que l'arrêté ne vise que la saisine de l'autorité préfectorale et non sa réponse est sans incidence sur la régularité de la procédure suivie.

15. En deuxième lieu, le code de l'environnement prévoit, notamment en ses articles L. 122-1 et L. 123-1, consacrés respectivement aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, et aux enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement, des procédures particulières permettant la participation du public à l'élaboration de la décision. Toutefois, en l'espèce, dès lors que l'interdiction de circulation édictée par l'arrêté attaqué n'implique pas, par elle-même, de travaux de constructions, d'installations, d'ouvrages ou d'aménagements, les requérants ne peuvent utilement soutenir que l'arrêté aurait dû être précédé d'une évaluation environnementale ou d'une enquête publique régie par le code de l'environnement. Par voie de conséquence, n'entrant pas dans le champ de l'enquête publique, l'arrêté n'avait pas non plus à être précédé de la déclaration de projet définie à l'article L. 126-1 du même code.

16. En dernier lieu, l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement prévoit une procédure de participation du public à l'élaboration des décisions lorsque celles-ci ne relèvent pas des procédures d'évaluation environnementale, d'enquête publique ou de procédures particulières. Il dispose, au premier alinéa de son I : « *Le présent article définit les conditions et limites dans lesquelles le principe de participation du public, prévu à l'article 7 de la Charte de l'environnement, est applicable aux décisions, autres que les décisions individuelles, des autorités publiques ayant une incidence sur l'environnement lorsque celles-ci ne sont pas soumises, par les dispositions législatives qui leur sont applicables, à une procédure particulière organisant la participation du public à leur élaboration* ». Cet article doit être interprété en conformité avec l'article 7 de la Charte de l'environnement, tel qu'interprété par le Conseil constitutionnel. Il en résulte que la procédure qu'il prévoit ne concerne que les décisions ayant une incidence directe et significative sur l'environnement.

17. Contrairement à ce que soutient la ville de Paris, la seule circonstance que l'arrêté attaqué n'ait pas été pris en application du code de l'environnement ne fait pas, par principe, obstacle à ce qu'il soit soumis aux dispositions de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

18. Toutefois, en l'espèce, il n'est pas établi que l'arrêté portant interdiction de circulation automobile sur les berges de Seine rive droite, pour des motifs tirés de l'esthétique et de la protection du site, ait, eu égard à son objet ou à sa portée, une incidence directe et significative sur l'environnement. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la décision serait entachée, faute de participation du public à son élaboration, d'un vice de procédure.

Sur la légalité interne de l'arrêté attaqué :

En ce qui concerne les moyens tirés de la méconnaissance de l'autorité de chose jugée attachée au jugement du 21 février 2018 et de son caractère exécutoire :

19. Par son jugement du 21 février 2018, le tribunal a annulé, d'une part, la délibération du 26 septembre 2016 déclarant d'intérêt général l'opération d'aménagement des berges de la rive droite de la Seine et, d'autre part, l'arrêté du 18 octobre 2016 décidant en conséquence la création d'une aire piétonne dans ce périmètre. Contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'arrêté attaqué qui prescrit seulement une interdiction de la circulation automobile, n'a pas le même objet que ces décisions, puisqu'il ne prévoit aucun aménagement de la voie et ne vise pas à réaliser une promenade publique. En outre, l'arrêté du 6 mars 2018 repose sur un fondement juridique et des motifs différents de ceux du précédent arrêté de la maire de Paris du 18 octobre 2016 et n'a pas été pris pour la mise en œuvre du projet déclaré d'intérêt général par la délibération du 26 septembre 2016. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de l'autorité de chose jugée attachée au jugement du 21 février 2018 doit être écarté. Il ne peut qu'en aller de même du moyen tiré de la violation du caractère exécutoire de ce jugement.

En ce qui concerne le moyen tiré de l'absence de base légale :

20. En premier lieu, l'usage par le maire de Paris des pouvoirs de police de la circulation qu'il tient des dispositions des articles L. 2213-1, L. 2213-4 et L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales n'est pas subordonné au constat préalable de l'existence d'une circulation automobile effective sur la voie concernée. Dès lors, le moyen tiré de ce que la maire de Paris ne pouvait pas se fonder sur ces dispositions pour prendre l'arrêté attaqué du fait de l'impossibilité, à la date de l'arrêté, de circuler sur la portion des berges de Seine concernée par la mesure doit être écarté.

21. En deuxième lieu, les dispositions de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales citées au point 6 ci-dessus prévoient expressément la possibilité pour un maire d'interdire la circulation de véhicules pour des raisons tenant notamment à la protection des sites, ou leur mise en valeur à des fins esthétiques ou touristiques. Il s'ensuit que les requérants ne peuvent utilement soutenir que les buts poursuivis, en ce qu'ils ne relèveraient pas de la préservation de l'ordre public, défini comme la sécurité, la tranquillité et la salubrité publiques, ne seraient pas prévus par la loi, ou que cette interdiction méconnaîtrait la vocation de ce domaine public routier à accueillir la circulation automobile. En l'absence de restriction en ce sens à l'article L. 2213-4, ils ne sont pas davantage fondés à invoquer l'objet de la loi dont sont issues ces dispositions pour soutenir qu'elles ne seraient applicables que dans les espaces naturels.

22. En troisième lieu, dès lors que l'article L. 2213-4 prévoit la possibilité d'une interdiction générale et permanente de circulation et que l'arrêté attaqué définit précisément les voies concernées par une telle interdiction, permettant ainsi d'en apprécier la portée, le moyen tiré de l'imprécision de ses motifs doit être écarté.

23. En dernier lieu, ainsi qu'il a été dit au point 10 ci-dessus, les dispositions de l'article L. 612-1 du code du patrimoine ne font pas obstacle à l'usage, par l'exécutif local, de ses pouvoirs de police de la circulation en vue de protéger et de mettre en valeur des sites classés au patrimoine mondial de l'humanité.

En ce qui concerne la comptabilité de l'arrêté avec le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France :

24. Aux termes de l'article L. 1214-11 du code des transports, applicable en région Ile-de-France : « *Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Ile-de-France sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains* ». Aux termes de l'article L. 1214-2 du même code, applicable au plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France en vertu de l'article L. 1214-12 : « *Le plan de déplacements urbains vise à assurer : / (...) 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport (...); / 4° La diminution du trafic automobile ; / 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ; / 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ; (...)* ».

25. Pour apprécier la compatibilité d'une décision prise par l'autorité de police avec un plan de déplacements urbains, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert en prenant en compte l'ensemble des prescriptions du document supérieur, si la décision ne contrarie pas les objectifs qu'impose le plan, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation du plan à chaque disposition ou objectif particulier.

26. En premier lieu, si le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France, adopté par le conseil régional le 19 juin 2014, fait figurer la voie Georges Pompidou parmi le réseau structurant de transport à l'échelle de la région, il ressort de la carte annexée à ce document que les quais hauts longeant la rive droite de la Seine font également partie de ce réseau structurant. Ainsi, l'arrêté attaqué n'a pas pour conséquence de supprimer l'axe structurant traversant Paris d'ouest en est.

27. En second lieu, il n'est pas davantage établi que l'arrêté attaqué rendrait impossible les actions et objectifs énoncés par le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, notamment l'action consistant à « optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion » qui relève du défi « Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ». En outre, figurent dans ce document régional d'autres actions auxquelles l'interdiction de circulation édictée par l'arrêté attaqué contribue, notamment celles de « redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo » ou d'« agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture ». Enfin, la mesure d'interdiction de circulation n'est contraire à aucun des trois objectifs énoncés pour réaliser l'action intitulée « réduire les nuisances sonores liées aux transports ».

28. Il s'ensuit que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la décision attaquée serait incompatible avec le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

En ce qui concerne la nécessité et la proportionnalité de la mesure :

29. En premier lieu, il ne ressort pas des pièces du dossier que la maire de Paris aurait entaché son arrêté d'un défaut d'examen particulier de la situation.

30. En deuxième lieu, il ressort des pièces du dossier que, ainsi qu'il a été dit au point 8 ci-dessus, l'interdiction de la circulation automobile édictée par la maire de Paris est justifiée par la nécessité de préserver un site inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco et de le mettre en valeur à des fins esthétiques et touristiques. Le tronçon concerné qui traverse les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements se situe dans le cœur historique de Paris et à proximité de monuments emblématiques. Si les requérants soutiennent que le classement du site par l'Unesco n'implique pas une telle interdiction de circulation, dès lors notamment que celui-ci est intervenu avant l'édition de la mesure et que l'organisation internationale n'a pas exercé de droit d'alerte particulier, il n'en demeure pas moins que l'arrêté contribue à la préservation et à l'intégrité de ce site classé. Cet objectif n'est pas amoindri par le fait que les monuments remarquables d'un point de vue historique ou architectural de la rive droite se situent sur les quais hauts dans la mesure où l'interdiction de la circulation automobile permet, du fait d'un accès aux berges de Seine, de bénéficier d'une vue dégagée sur les monuments tout aussi remarquables de la rive gauche et de l'île de la Cité et met en valeur, depuis la rive gauche, la perspective sur ceux de la rive droite. Si la portion de voie interdite à la circulation intègre également des tunnels ne présentant pas en eux-mêmes un intérêt historique ou architectural, ces derniers n'ont été inclus dans le périmètre que pour rendre effective l'interdiction de circulation. De même, le fait que le tracé des voies concernées par l'interdiction déborde la zone protégée par l'Unesco ne suffit pas, à lui seul, à remettre en cause la nécessité de la mesure. L'interdiction de la circulation automobile facilite également l'accès au fleuve des piétons et des cyclistes, leur permet de circuler en toute sécurité le long du fleuve et participe ainsi à l'objectif de valorisation des berges de Seine. Un tel objectif figure d'ailleurs dans le schéma de développement touristique de la ville de Paris pour la période 2017-2022, qui vise à faire de la Seine un axe majeur du tourisme. La nécessité de la mesure n'est pas remise en cause par l'allégation selon laquelle l'attractivité du site serait diminuée du fait de l'impossibilité d'y effectuer des aménagements compte tenu de la base légale retenue. Par suite, la maire de Paris a pu légalement estimer que la circulation des véhicules sur les berges de Seine rive droite était de nature à compromettre la protection du site et sa mise en valeur à des fins esthétiques et touristiques.

31. En dernier lieu, l'interdiction édictée ne rend pas impossible la traversée de Paris d'ouest en est, celle-ci pouvant être réalisée en empruntant soit le boulevard Saint-Germain ou le boulevard du Montparnasse rive gauche, soit les quais hauts ou les Grands boulevards rive droite. Bien que les temps de parcours aient augmenté sur les quais hauts, des alternatives pour la traversée de Paris d'ouest en est existent. Si les requérants affirment que le report du trafic routier sur d'autres axes dégrade considérablement les conditions de circulation dans Paris, le comité technique mis en place par la préfecture de police afin d'évaluer les incidences de la fermeture des voies sur berges rive droite a relevé, dans son rapport établi le 24 juin 2017, que l'allongement des temps de parcours sur ces axes de report est limité et qu'aucune dégradation n'a été constatée pour les véhicules de secours et de sécurité. En tout état de cause, l'arrêté litigieux respecte les prescriptions énoncées par le préfet de police en prévoyant une autorisation de circulation sur les voies sur berges pour de tels véhicules. De même, les constats effectués en matière de qualité de l'air ne sont pas de nature à remettre en cause la mesure, puisque l'étude menée par l'association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, l'association Airparif, conclut qu'« aucun impact significatif sur l'exposition des populations n'a été mis en

évidence à la hausse ou à la baisse ». S'agissant des nuisances sonores, l'observatoire du bruit en Ile-de-France, l'association Bruitparif, constate une augmentation significative du niveau sonore au droit des immeubles situés sur les quais hauts du fait du report de la circulation automobile sur cette voie. Toutefois, ces nuisances restent limitées à ce seul secteur géographique et, ainsi que le souligne l'observatoire, il peut y être remédié par un ensemble de mesures et des aménagements ciblés. Quant aux incidences négatives sur les commerces du centre-ville, elles ne sont pas suffisamment caractérisées par la situation d'un seul commerce ou les craintes exprimées par les gérants de quelques enseignes lors de l'enquête publique organisée en 2016. Il s'ensuit que les sujétions créées par l'arrêté ne sont pas telles qu'elles porteraient à la liberté de circulation et aux droits des riverains une atteinte disproportionnée au regard des buts poursuivis par cette décision ou que ces buts auraient pu être obtenus par des mesures moins rigoureuses.

En ce qui concerne le détournement de pouvoir et de procédure allégué :

32. Ainsi qu'il a été dit précédemment au point 19, en édictant le présent arrêté, la maire de Paris n'a pas méconnu l'autorité de chose jugée attachée au jugement du 21 février 2018, ni son caractère exécutoire. La maire de Paris n'a pas davantage poursuivi un but étranger à ceux justifiant l'édiction d'une mesure de police, ni procédé à un changement d'affectation de la voie. En outre, dès lors que l'arrêté attaqué ne prévoit aucun aménagement et qu'il n'a pas une incidence directe et significative sur l'environnement, elle n'était pas tenue, ainsi qu'il a été dit aux points 15 et 18, de mettre en œuvre une procédure prévue par le code de l'environnement pour permettre la participation du public à son élaboration. Par suite, le détournement de pouvoir ou de procédure allégué n'est pas établi.

33. Il résulte de tout ce qui précède, et sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées en défense, que les requérants ne sont pas fondés à demander l'annulation de l'arrêté de la maire de Paris du 6 mars 2018. Leurs conclusions à fin d'annulation doivent, être rejetées, ainsi que, par voie de conséquence, leurs conclusions à fin d'injonction.

Sur les frais liés au litige :

34. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soient mises à la charge de la ville de Paris, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, les sommes que demandent l'établissement public territorial Paris-Est Marne-et-Bois, la fédération française des automobilistes citoyens, l'association Commerçants et riverains du cœur de Paris et autres et M. F. et autres au titre des frais exposés par eux et non compris dans les dépens. Par ailleurs, il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge des requérants les sommes que la ville de Paris demande au même titre.

D E C I D E :

Article 1^{er} : Les interventions de l'association « collectif Sauvons la piétonnisation des berges » et de la société Marcounet sont admises.

Article 2 : Les requêtes de M. B., de l'établissement public territorial Paris-Est-Marne-et- Bois, de la fédération française des automobilistes citoyens, de l'association Commerçants et riverains du cœur de Paris et autres, de M. L. et de M. F. et autres sont rejetées.

Article 3 : Les conclusions de la ville de Paris présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à M. B., à l'établissement public territorial Paris-Est-Marne-et-Bois, à la fédération française des automobilistes citoyens, à l'association Commerçants et riverains du cœur de Paris, à M. L., à M. F., à la ville de Paris, à l'association « collectif Sauvons la piétonnisation des berges » et à la société Marcounet.

Paris : le projet de piétonnisation du Marais séduit les habitants



Les 11e et 12e arrondissements sont concernés par le projet de piétonnisation annoncé par la maire de Paris.

(LP / Olivier Lejeune)

Annoncé en début d'année par Anne Hidalgo, le projet de piétonnisation des 11e et 12e arrondissements modifiera sensiblement le paysage et la vie quotidienne des habitants du Marais et plus généralement des Parisiens. Certes, le terme de « piétonnisation » est abusif, comme le précise la mairie de Paris où l'on parle officiellement de « zone à trafic limité » (ZTL). Un nouvel acronyme pour signifier que riverains, taxis, bus et véhicules de livraisons pourront continuer à circuler librement. L'objectif étant bien entendu de mettre un terme au trafic de transit qui, dès lors, devra contourner le cœur de Paris.

La ZTL recouvrira-t-elle l'intégralité des rues des 11e et 12e ? Quand la ZTL entrera-t-elle en vigueur ? Quel système de contrôle et de mode d'accès (plots, péage...) sera utilisé ? Autant de questions auxquelles il est impossible de répondre tant que la concertation -qui devrait commencer prochainement- n'aura pas été menée avec les maires des deux arrondissements, Pierre Aidenbaum (PS, 11e) et Christophe Girard (PS, 12e), la préfecture de police, la RATP, les conseils de quartier, les associations de commerçants. En attendant, nous sommes allés à la rencontre des habitants et des commerçants qui se montrent plutôt favorables à cette initiative...

Habitants et commerçants disent « oui »

L'idée de rendre aux piétons les 11e et 12e arrondissements fait quasiment l'unanimité parmi la dizaine d'habitants et de commerçants que nous avons rencontrés. « Cette mesure aurait dû être prise depuis un moment déjà. Pour des raisons de confort, de bien-être, de lutte contre le bruit et la pollution, il faut moins de circulation dans le cœur de Paris », estime Philippe Hoehlinger qui vit dans le 11e. Cet analyste financier l'affirme haut et fort : « Je n'ai pas de voiture et je n'en ai pas besoin. Quand je pars en vacances, j'en loue une ».

Abonnée à Autolib' et Vélib, Hélène, médecin de 61 ans dans le 12e, abonde dans le même sens : « Je suis pour une politique qui élimine les voitures du centre de Paris, comme l'ont fait les Italiens à Rome ou à Florence. Parallèlement, il faut accroître la fréquence de rotation des bus et remplacer les cars diesel par des électriques. Il en va de notre santé ».

À écouter les uns et les autres, la question, semble-t-il, transcende les clivages politiques. Ainsi Pierre Berton, retraité de 67 ans, prend soin de préciser qu'il « n'est pas pour la maire de Paris ». Avant de confier : « Je trouve que l'on vit mieux lorsqu'il n'y a pas de voiture, comme le dimanche lorsque certaines rues sont fermées à la circulation en vertu du dispositif Paris respire ». Le boucher de la rue des Archives (12e), James Hackeur, 40 ans, ne l'envoie pas dire : « C'est une bonne idée. J'encourage la maire à poursuivre... grave ! Et je ne suis pas spécialement écolo ».

Fermer le Marais à la circulation ? « Je suis pour à 250 % ! s'exclame Thierry Chassat, fromager dont l'échoppe, sans vitrine, est complètement ouverte sur la rue de Bretagne (11e), connue pour ses commerces de bouche. Originaire du pays basque dont il a gardé l'accent, ce quinquagénaire décrit ainsi ses conditions de travail : « Toute la journée derrière l'étalage avec les voitures qui s'arrêtent et redémarrent au feu dans un bruit qui va crescendo, c'est l'enfer ! Ici, on mange de la pollution en permanence ». Tout en vantant « le vacherin et le Mont d'or dont c'est la pleine saison », il conclut : « Si la rue de Bretagne était piétonne, je suis sûr que le commerce marcherait mieux ». Patronne du café du Marché, Delphine approuve : « Ce serait bien. Nous aurions peut-être plus de monde en terrasse ».

Il n'y a guère que la marchande de quatre saisons, Laurence Azria, pour briser ce bel enthousiasme : « C'est stupide. J'ai des clients qui viennent de Nation. Comment feront-ils s'ils ne peuvent plus venir en voiture ? » Serveuse dans un café de la rue Rambuteau, Céline fait aussi grise mine : « Ça m'embêterait de ne plus pouvoir circuler en voiture dans le Marais ». Domiciliée à Ivry (Val-de-Marne) non loin d'une station de métro, cette trentenaire préfère se rendre à son travail chaque matin avec son véhicule au motif que « c'est plus confortable, plus tranquille. Et puis à sept heures du matin quand j'arrive, il y a de la place pour se garer ». Comme 90 % des automobilistes parisiens, elle reconnaît ne pas payer l'horodateur...

Philippe Baverel

Les voies sur berge à Paris restent fermées aux voitures

Le tribunal administratif de Paris rejette les recours déposés contre le nouvel arrêté fermant la voie Georges-Pompidou à la circulation. Un soulagement pour Anne Hidalgo.

LE MONDE Par Stéphane Mandard Publié le 25 octobre 2018 à 13h25 - Mis à jour le 26 octobre 2018 à 09h35



Les Parisiens (et les touristes) vont pouvoir continuer à déambuler à pied, à vélo, à rollers, à trottinette ou en poussette sur les berges de la rive droite de la Seine.

Dans un jugement rendu jeudi 25 octobre, le tribunal administratif de Paris rejette les requêtes introduites contre l'arrêté du 6 mars pris en urgence par la Mairie de Paris pour pérenniser la piétonnisation de la voie Georges-Pompidou après l'annulation, le 21 février, par la même juridiction, de la fermeture à la circulation automobile. La perspective d'un retour des voitures planait depuis le 22 octobre et la confirmation, en appel, de l'annulation de l'arrêté initial d'octobre 2016.

Neuf requêtes rejetées

Cette décision est une bouffée d'oxygène pour la maire socialiste de Paris, Anne Hidalgo, après une séquence marquée par les fiascos Vélib' et Autolib' et la démission fracassante de son premier adjoint, Bruno Julliard.

La fermeture à la circulation de cette voie longue de 3,3 kilomètres en plein cœur de la capitale constitue l'une des mesures les plus emblématiques et aussi les plus contestées de la maire dans sa politique de restriction de la place de la voiture dans la ville.

Elle avait notamment été fortement combattue par Valérie Pécresse, la présidente (Les Républicains, LR) de la région Ile-de-France. En pointe contre le premier arrêté, elle n'avait cependant pas attaqué celui de mars.

Au total, neuf requêtes avaient été déposées par des riverains, des commerçants, des fédérations d'automobilistes, l'Association des maires franciliens ou encore le maire (LR) du 1er arrondissement de Paris, Jean-François Legaret. Elles ont toutes été rejetées.

« La piétonnisation des berges est validée »

Le tribunal a suivi les conclusions du rapporteur public, ce qui n'avait pas été le cas en début de semaine pour la cour administrative d'appel.

Contrairement à l'arrêté initial, le texte du 6 mars validé aujourd'hui ne fait plus référence à des considérations de qualité de l'air. Il se fonde uniquement sur des arguments patrimoniaux et touristiques visant à protéger un site classé. « L'interdiction de la circulation automobile édictée par la Mairie de Paris est justifiée par la nécessité de préserver un site inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco », relève ainsi le tribunal administratif dans sa décision.

La fermeture des voies sur berges est accusée par ses détracteurs d'avoir déplacé les bouchons et la pollution. « Les désagréments que l'arrêté cause en termes d'allongement de temps de transport, de qualité de l'air et de nuisances sonores sur les quais hauts sont limités », tranche la juridiction administrative dans sa décision du 25 octobre.

« La piétonnisation des berges est validée, déclare au Monde Christophe Najdovski, adjoint aux transports à Paris. Il n'y a pas de retour envisagé ni envisageable des voitures. »

Néanmoins, ce jugement ne met pas un terme définitif au feuilleton judiciaire puisqu'il reste susceptible d'un appel. Une association de défense des automobilistes requérante, l'Union pour la défense de la liberté et de l'égalité de circuler motorisé, fait savoir qu'elle exercera ce droit. Si les berges restent fermées aux voitures, « le débat judiciaire demeure entier », veut encore croire son avocat, Patrick Tabet.

La piétonnisation du cœur de Paris est en marche

Anne Hidalgo a inauguré, dimanche, la rive droite de la Seine interdite à la circulation.

LE MONDE Par Béatrice Jérôme Publié le 03 avril 2017 à 12h44 - Mis à jour le 03 avril 2017 à 19h41



La fin d'une époque... Anne Hidalgo a officiellement ouvert, dimanche 2 avril, le parc Rives de Seine, nom désormais donné à l'ancienne voie express Georges-Pompidou, rendue aux piétons et aux cyclistes depuis octobre 2016 par la Mairie de Paris. Hasard du calendrier : la date choisie pour l'inauguration de la piétonnisation de ce ruban de bitume de 3,3 kilomètres et de ses aménagements ludiques était le jour anniversaire de la mort de l'ancien président de la République, à l'origine de la transformation de cet axe en autoroute urbaine.

« Fallait oser ce qu'on a fait mais nous l'avons fait ! Maintenant les Parisiens sont là et ils restent », a lancé la maire de Paris entre deux selfies avec des promeneurs en famille très nombreux sous le soleil printanier. « Sans tous ces Parisiens qui nous ont encouragés, on n'aurait pas tenu bon », confiait-elle alors que la polémique autour du projet n'est toujours pas éteinte. Anticipant d'éventuelles critiques de la droite parisienne et de Valérie Pécresse, présidente (Les Républicains) de la région Ile-de-France, plus que réservée sur le projet, Mme Hidalgo, avait pris soin de publier, vendredi 31 mars, deux études.

La première, produite par Airparif, indique que « la pollution a baissé de 25 % » entre l'hiver 2015 et 2016 « sur les quais hauts et bas cumulés ». L'organisme indépendant note toutefois une dégradation de 5 à 10 % de la qualité de l'air sur les axes de report du trafic rive droite. Rive gauche, la pollution a cru quai Anatole-France et à l'entrée du boulevard Saint-Germain. Ces « hausses sont nettement inférieures à la baisse générale constatée sur la rive droite », affirme la Mairie mais ce résultat « n'est pas satisfaisant », a reconnu Mme Hidalgo. Elle s'est à nouveau engagée à installer « à partir de 2018, un bus électrique à haut niveau de service et en double-sens sur les quais haut rive droite » qui fera baisser la pollution de l'air et le bruit généré par les voitures.

« Un combat difficile »

La mairie a également rendu publics ses calculs, transmis au préfet, qui montrent une baisse de 28,8 % en moyenne, depuis la fermeture de la rive droite, du trafic automobile, aux heures de pointe, dans le centre de Paris. « Ces chiffres sont très positifs, car ils démontrent un phénomène progressif d'évaporation du trafic », s'est félicité Christophe Najdovski, adjoint (EELV) chargé des transports.

Après avoir « remporté un combat difficile, a insisté Anne Hidalgo, pour mettre fin à cinquante ans de bagnoles » le long de la Seine, la maire ne compte pas s'arrêter en chemin. La piétonnisation du cœur de Paris, « c'est pour 2018 ou 2019 », a-t-elle confirmé dimanche au Monde. « On en est au stade des études pour définir un plan de circulation, précise M. Najdovski. Mais à l'automne, une concertation sera lancée. »

« Sur un périmètre qui engloberait tout le Marais à partir du nord de la rue de Rivoli », confie-t-il, seraient uniquement autorisées les voitures des riverains, les véhicules de livraison ou de secours, les taxis, les bus. En revanche, le trafic de transit serait interdit. « Beaucoup de grandes capitales dans le monde l'ont déjà fait dans leur centre », rappelait, dimanche, Christophe Girard, maire (PS) du 4^e arrondissement. L'Hôtel de Ville a dans ses cartons un autre projet qui pourrait voir le jour avant la fin de la mandature : la réservation de certains axes de circulation aux voitures les moins polluantes ou aux véhicules électriques. Une décision qui concernerait, cette fois, toute la capitale.

Lutte contre la pollution- Piétonnisation des voies sur berges à Paris : la région présente deux scénarios alternatifs

Publié le 14/03/2017 Anne Lenormand avec AFP

Environnement - Energie - Transports

Ile-de-France

Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France, a demandé ce 14 mars un allongement de trois mois de la période d'observation sur la piétonnisation des berges de Seine rive droite, dans le centre de Paris. Elle a aussi présenté deux scénarios alternatifs et douze mesures d'accompagnement pour améliorer les transports collectifs et fluidifier la circulation dans la capitale.

Avec l'arrivée du printemps et de ses pics de pollution, "il serait préférable, pour avoir une vraie vision de l'impact sur la pollution de l'air" de la piétonnisation des voies sur berges au centre de Paris, "de prolonger de trois mois la mesure d'expérimentation", a affirmé ce 14 mars Valérie Pécresse. La présidente de la région Ile-de-France, qui dénonce depuis des mois la "rapidité et la brutalité" d'une mesure créatrice à ses yeux d'embouteillages, a proposé que l'observation pilotée par la préfecture de police de Paris aille "au moins" jusqu'à Paris Plages, en juillet, au lieu de s'achever à la mi-avril comme prévu. Le comité d'évaluation mis en place par la région, présidé par le professeur Pierre Carli, médecin-chef du Samu de Paris, a estimé dans un nouveau point que les temps de parcours, les volumes de trafics et le bruit restaient à des niveaux "toujours élevés".

"Une main tendue"

Pour "lutter contre la congestion de la circulation actuelle" dans la capitale, Valérie Pécresse a donc dévoilé deux scénarios alternatifs à la décision de la maire de Paris, ainsi que douze "mesures compensatoires", chiffrées à 50 millions d'euros. "C'est une contribution extraordinairement constructive. C'est une main tendue. Nous voulons sortir de la crispation", a assuré Valérie Pécresse, martelant ne pas "remettre en cause la légitimité de la piétonnisation" mais vouloir y "aller progressivement".

Deux scénarios alternatifs de circulation routière sont donc proposés aux parties prenantes (préfecture de police, ville de Paris, métropole du Grand Paris) : dans le premier, une voie "apaisée" à 30 km/h sur les quais bas et, sur les quais hauts, une voie de bus électrique à haut niveau de service, trois voies "apaisées" à 30 km/h ainsi que des bandes cyclables ; dans le second, une voie de transit classique à 50 km/h sur les quais bas avec, sur les quais hauts, une voie de bus électrique à haut niveau de service, deux voies "apaisées" à 30 km/h et des bandes cyclables.

Mesures d'accompagnement

Douze mesures d'accompagnement financées par la région et le Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) sont également mises en avant. Certaines sont effectives ou correspondent à des engagements déjà pris : c'est le cas des renforts d'offre sur la ligne 1 du métro, mis en service à l'été 2016, du plan régional pour la qualité de l'air, qui prévoit des mesures comme la fin des bus roulant au diesel en 2025 en zone urbaine, le Grand Paris des bus, qui propose un renfort d'offre dans la capitale et en banlieue, ou encore le plan routes régional anti-bouchons qui vise à fluidifier le trafic sur le réseau routier. D'autres sont à venir : bus électrique à haut niveau de service sur les quais de Seine, création de parkings relais, avec des places pour le covoiturage, aux portes de Paris, renforcement de ceux de banlieue, navettes fluviales, création d'au moins six "carrefours intelligents" à Paris pour fluidifier le trafic sur les quais hauts et le boulevard Saint-Germain, protections phoniques pour limiter les nuisances pour les riverains.

LIRE AUSSI

1 décembre 2016

Transports / Environnement - Piétonnisation des voies sur berges à Paris : 168 maires franciliens interpellent Anne Hidalgo

28 novembre 2016

Transports-Environnement - Piétonnisation des voies sur berges à Paris : recours en justice de la région et de cinq départements

18 novembre 2016

Transports-Environnement - Piétonnisation des voies sur berges à Paris : un nouveau rapport d'étape confirme la hausse du trafic et des temps de parcours

14 novembre 2016

Réforme territoriale - Le Sénat refuse la fusion de quatre arrondissements, la création de nouvelles métropoles... et la piétonisation des voies sur berges !

17 Octobre 2016

Transports - La piétonnisation des berges de Seine à Paris a augmenté le temps de transport, selon un premier bilan

27 septembre 2016

Environnement / Transports - Le Conseil de Paris approuve la piétonnisation des berges de Seine rive droite

9 septembre 2016

Environnement / Transports - Piétonnisation des voies sur berges à Paris : Valérie Pécresse va créer un comité d'évaluation régional

Publié le 13/03/2018 Jean-Noël Escudié / P2C

Culture - Sports - Loisirs / Développement économique - Tourisme / Environnement - Energie - Transports

Suite du feuilleton de la piétonnisation des voies sur berge, sur la rive droite parisienne de la Seine, retoquée par le tribunal administratif le 21 février. Un arrêté de la ville en date du 6 mars tente de maintenir la piétonnisation au nom, cette fois, de la protection du patrimoine. En cas de recours, l'arrêté semble pourtant juridiquement bien fragile...

Un arrêté de la ville de Paris du 6 mars 2018, portant réglementation de la circulation sur les berges de Seine rive droite, rétablit la piétonnisation des voies sur berge après la récente décision du tribunal administratif de Paris. Dans un jugement du 21 février, ce dernier - saisi par la région, cinq départements et une centaine de communes d'Ile-de-France -, annulait en effet la délibération du Conseil de Paris du 26 septembre 2016 déclarant d'intérêt général la piétonnisation des voies sur berge, sur la rive droite de la Seine au cœur de la capitale (voir notre article ci-dessous du 22 février 2018). Le jugement du tribunal administratif pointait notamment les "inexactitudes", les "omissions" et les "insuffisances" de l'étude d'impact justifiant la décision, mais aussi les réserves de l'autorité environnementale dans son avis du 10 mai 2016 et l'avis défavorable de la commission d'enquête publique du 8 août 2016.

Une possibilité ouverte par le CGCT

Dans ces conditions, publier un nouvel arrêté de fermeture des voies sur berge sur des bases environnementales supposait de reprendre toutes les études à zéro, avec des résultats très incertains. La maire de Paris ayant catégoriquement refusé de revenir sur la suppression de la circulation - même en l'aménageant -, il fallait toutefois combler le vide juridique créé par la décision de la justice administrative, afin d'éviter un possible rétablissement de la circulation. Dans son arrêté du 6 mars 2018, qui rétablit la piétonnisation des voies sur berge dans les 1er et 4e arrondissements (rive droite), la ville abandonne donc toute référence à la santé des Parisiens, à la protection de l'environnement et aux mobilités douces, pour se concentrer sur un argument totalement différent : la protection et la mise en valeur du patrimoine et de l'activité touristique.

Outre que le changement d'argumentation peut sembler un peu brusque, ce nouvel arrêté paraît juridiquement fragile. Certes, l'article L.2213-4 du Code général des collectivités territoriales prévoit que "le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre [...] la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques".

L'Unesco appelé à la rescousse

Les considérants de l'arrêté municipal ne manquent donc pas de mettre en avant le fait que la circulation sur les voies sur berge "est de nature à porter atteinte à l'authenticité et à l'intégrité du site classé", qu'elle "compromet la protection du site" et nuit également à sa valorisation "à des fins esthétiques et touristiques". L'argument touristique est aussi mis largement en avant, avec rappel du nouveau record de 49 millions de touristes à Paris en 2017 et affirmation que "le caractère apaisé de la circulation [est] notamment un facteur déterminant dans le choix d'une destination par les touristes". Mais le principal argument avancé dans les considérants de l'arrêté s'appuie sur le classement de "Paris, rives de la Seine" au patrimoine mondial de l'Unesco en 1991 et sur le fait que l'Unesco "a constaté, lors de la session de juillet 2017, [que] l'interdiction de circulation des véhicules à moteur sur les quais bas des berges de la Seine contribue à préserver l'authenticité et l'intégrité du bien classé".

Les voies sur berge ne sont qu'une partie du classement

Le problème est que l'Unesco n'a nullement lié le maintien du classement à la suppression de la circulation et encore moins menacé d'un éventuel déclassement, comme il a pu le faire dans l'affaire des éoliennes du mont Saint-Michel et dans celle des arbres du canal du Midi, ou comme il l'a réellement fait en retirant la ville de Dresde de sa liste après la construction du pont dénaturant le site. Il faut d'ailleurs rappeler que "Paris, rives de la Seine" a été inscrit au patrimoine mondial alors que les voies sur berge existaient. En outre, contrairement à ce que laisse entendre la rédaction des considérants, l'inscription sur la liste du patrimoine mondial ne porte pas sur "les voies concernées par le présent arrêté", mais sur une zone beaucoup plus vaste (voir carte ci-dessous), incluant entre autres La Madeleine, le champ de Mars, l'Ecole militaire et les Invalides. Dans ces conditions, faire remonter la circulation des voies sur berge sur les quais hauts - tout autant inscrits - et sur les rues avoisinantes ne serait pas forcément considéré comme changeant fondamentalement la question.

Dans le cas d'un éventuel recours, la motivation de l'arrêté pourrait donc être à nouveau discutée. Mais une décision jurisprudentielle en la matière aurait au moins le mérite de répondre à une question inattendue : le caractère apaisé de la circulation est-il, comme le fait valoir la ville dans les considérants de son arrêté, "un facteur déterminant dans le choix d'une destination par les touristes". Autrement dit, l'identité de New-York serait-elle toujours la même sans sa circulation frénétique ou celle de Venise demeurerait-elle sans le ballet incessant des vaporettos ?

Références : ville de Paris, arrêté n° 2018 P 10661 du 6 mars 2018 portant réglementation de la circulation sur les berges de Seine rive droite à Paris, 1er et 4e arrondissements (Bulletin officiel de la ville de Paris du 9 mars 2018).



Paris aux piétons : vers une stratégie globale

Paris va se doter d'une stratégie globale pour les piétons et signer la Charte internationale de la marche. Inverser la logique des années 1970 qui voulait adapter la ville à la voiture et répondre à une demande forte des Parisiens, telle est l'ambition de la municipalité. Pour ce faire, des actions de grande envergure sont lancées sur tout le territoire de la capitale.

Le paradoxe saute aux yeux de tous les habitués de la Ville lumière: alors que plus de la moitié de l'espace public est dédié aux véhicules individuels, les déplacements urbains des Parisiens effectués en voiture ne représentent que 13% de l'ensemble de leurs déplacements intra-muros. À l'inverse, la part de leurs déplacements à pied s'élève à 52%. Et ce chiffre s'élève même à près de 80%, si l'on étudie les déplacements pour achats à Paris (79% contre 4% en voiture). La vitalité commerciale des quartiers est donc très liée à la possibilité offerte à tout un chacun d'accéder à pied aux lieux où l'on fait ses courses.



De surcroît - mais est-il encore besoin de le rappeler? - la marche est une pratique bénéfique pour la santé et l'environnement. C'est également un mode de déplacement gratuit, accessible au plus grand nombre, et souvent plus rapide et efficace dans une ville dense. Elle contribue à l'hospitalité et à l'agrément des espaces publics.

Pour toutes ces raisons, le Conseil de Paris s'est penché sur une stratégie dite «Paris piéton» consistant d'une part, à répondre aux propositions formulées par les Parisiennes et les Parisiens dans le cadre du Budget participatif et des initiatives de démocratie participative lancées par Anne Hidalgo depuis 2014, et d'autre part, à soutenir les mairies d'arrondissement et les territoires limitrophes de la capitale dans leurs actions de proximité visant à favoriser les aménagements piétons et à mettre la marche à pied à l'honneur.

L'action volontariste de la Ville de Paris depuis une quinzaine d'années a déjà permis de développer les circulations douces, d'accroître l'usage du vélo et de regagner de larges surfaces au profit des piétons.



Un enjeu sanitaire et environnemental, une ambition collective

La présente mandature a pour ambition de faire de Paris une ville accueillante où il fasse bon vivre et respirer.

Plusieurs grandes mesures sont déjà lancées ou prévues à ce titre : Plan pour la qualité de l'air, Plan vélo, Plan Paris Santé Environnement, vitesse limitée à 30km/heure, zone(s) à trafic limité, Schéma touristique, piétonnisation des berges de Seine, réaménagement de sept places parisiennes, extension du tramway et requalification des boulevards des Maréchaux, transformation de portes en places, Plan de prévention du bruit dans l'environnement, végétalisation de l'espace public...

Cinq chantiers Paris piéton essentiels

La stratégie Paris piéton propose de lancer cinq chantiers dans la mandature pour :

1. Faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie.
2. Favoriser la diversité d'usages de la rue.
3. Élever les standards de confort des espaces publics.
4. Repenser l'orientation des piétons.
5. Conforter la culture piétonne de Paris.



Chacun de ces chantiers s'organise autour de problématiques prioritaires dégagées collectivement lors de larges concertations préalables. Elles se déclinent en objectifs concrets, comprenant selon les cas des opérations d'aménagement, des expérimentations et des actions de sensibilisation.

Chantier I : Faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie

Des axes routiers apaisés

Comment ?

Reconquérir l'espace pour le séjour des piétons, et pas uniquement pour le transit:

- Gagner de la place en redessinant les carrefours, en élargissant les espaces situés de part et d'autre des traversées
- Aménager des lieux de haltes attenants aux arrêts de bus ou aux bouches de métro et pouvant servir de lieux de rendez-vous
- Installer un mobilier urbain offrant le plus grand confort
- Créer une ambiance visuelle et sonore plus agréable par l'usage de matériaux et revêtement adéquats

Minimiser les conflits:

- Mieux garantir la visibilité
- Désencombrer les espaces
- Systématiser les sas cyclistes
- Travailler sur les phasages de feux tricolores pour les «tourne-à-gauche»

Donner plus de liberté de mouvement aux piétons:

- Élargir les passages piétons
- Tenir compte des trajectoires naturelles observées
- Baisser l'intensité de la circulation au bénéfice des transports en commun et des modes de transport doux
- Supprimer une file de circulation

De grandes promenades à valoriser

Comment ?

Axes de travail spécialement adaptés aux promenades dotées d'un terre-plein central:

Garantir la continuité sur tout le linéaire de la promenade

- Créer des effets de type «plateau traversant» afin de faciliter la traversée des rues qui coupent le terre-plein central
- Équiper le terre-plein central d'éléments ludiques permettant de ponctuer et de rythmer le parcours
- Équiper le terre-plein central d'un mobilier urbain adéquat à intervalles réguliers afin de permettre des pauses

Veiller à une meilleure cohabitation entre piétons et cyclistes

- Créer des espaces de séjour à proximité immédiate des espaces de circulation, afin de ralentir le rythme sur le terre-plein central
- Faire circuler les cyclistes véloce plutôt sur la chaussée en leur offrant des pistes cyclables dédiées
- Apaiser les espaces de frottement potentiels en les matérialisant au sol et en clarifiant les règles de comportement adéquates à adopter (par exemple: les cyclistes doivent rouler au pas ou mettre pied à terre lorsque le flux piéton latéral est important)

Offrir le plus grand choix aux piétons en facilitant l'accès aux autres modes de transport

- Offrir un confort particulier aux arrêts de bus et aux bouches de métro
- Mieux équiper les promenades en stations Vélib' et Autolib' et en faciliter l'accès
- Systématiser des stations de pose/dépose-minute à intervalles réguliers pour les voitures particulières et les taxis

Chantier II : Favoriser la diversité d'usages de la rue

Des quartiers où privilégier la vie de la rue plutôt que la circulation

Comment ?

Expérimentation, dans les arrondissements volontaires, de nouvelles formes de «zones de rencontres». Un éventail de petites interventions paysagères doit permettre de saisir aussitôt la priorité donnée aux piétons. Ces interventions peuvent être de nature variée: installations végétales ou autres le long des façades, élargissements de trottoirs, mises à niveau trottoirs-chaussée, marquages au sol et interventions artistiques, végétalisation, voire identité donnée par la couleur des revêtements... Afin d'alimenter la réflexion, la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris a identifié un site potentiel répondant à ces critères dans chaque arrondissement. Chacun de ces sites est un exemple de quartier où la vie de la rue a vocation à l'emporter sur la circulation. À terme, ils pourraient constituer autant de Secteurs piétons privilégiés ouverts à tous (SPOT).

- Création de «rues aux enfants». Deux approches sont proposées pour mettre en place ce concept nouveau pour Paris
- Piétonnisation pérenne de rues ou portions de rues: aménagement interdisant toute circulation motorisées; mobiliers ou peintures au sol favorisant le jeu
- Intégration d'une dimension «enfants» dans les projets de «rues sportives»: installation d'un mobilier spécifique dédié aux plus jeunes

Une utilisation plus diversifiée du domaine public

Comment ?

- Création d'un guide destiné aux usagers pour favoriser de nouveaux usages du domaine public
- Expérimentation, dans les arrondissements volontaires, de l'utilisation de places de stationnement pour d'autres usagers
- Soutien à de nouvelles pratiques comme les livraisons à pied
- Production de conventions types pour les projets d'approbation collective
- Test de mise en place d'activités sur le parvis d'un équipement jeunesse
- Ateliers pour mobiliser la parole de personnes sans domicile fixe et en grande précarité

Chantier III: Élever les standards de confort des espaces publics

Des espaces publics, plus sûrs et plus accueillants

Comment ?

Expérimentations

- «Tapis tactiles» destinés aux personnes malvoyantes sur les passages piétons
- Augmentation de la durée du feu vert destiné aux piétons
- Séparateurs permettant de délimiter les circulations des piétons et des cyclistes
- Suppression des feux en zone 30 pour favoriser la vigilance des conducteurs
- Nouvelle offre de sièges, par exemple des sièges mobiles à ranger le soir

Actions de sensibilisation

- Multiplication des actions de sensibilisation des acteurs de l'espace public à l'accessibilité
- Campagne de communication sur la cohabitation entre modes de déplacements
- Production par l'APUR d'une boîte à outils pour les lieux singuliers: placettes, retraits d'alignement, passages, escaliers, rues courtes et larges
- Production d'un guide pour des diagnostics sensibles
- Aménagements conciliant accessibilité, sécurité et agrément

Des cheminements dégagés, en particulier dans les lieux de surdensité piétonne

Comment ?

- Désencombrer les espaces du mobilier obsolète ou redondant
- Rechercher la mutualisation des fonctions et les mobiliers multi-fonctionnels
- Créer des places supplémentaires de stationnement sur chaussée pour les deux-roues motorisés
- Élargir les trottoirs autant que possible
- Élargir les passages-piétons selon la fréquentation et le contexte
- Travailler sur les phasages des feux tricolores afin de faciliter l'écoulement des flux piétons tout en garantissant la vitesse commerciale des transports publics et un niveau de fluidité acceptable de la circulation motorisée

- Offrir des îlots généreux, voire des pièces centrales majeures pour mieux répartir les flux lors des traversées
- Intégrer des systèmes de traversée simultanée dans toutes les directions de type «Oxford Circus» à Londres
- Définir des périmètres de respiration dans un rayon de 5-10 minutes à pied autour des attracteurs majeurs (piétonniser ou transformer en zone de rencontre toutes les rues secondaires non indispensables à l'écoulement du trafic et introduire des mesures d'apaisement ciblées pour faciliter les traversées des rues principales)

Où ?

- Les Halles: plateau piétonnier (1er)
- Champs-Élysées (8e): apaisement de la circulation au bénéfice des modes doux et sécurisation des traversées piétonnes

Chantier IV: repenser l'orientation des piétons

Des repères plus efficaces pour trouver son chemin

Comment ?

- Reconsidérer le schéma directeur de jalonnement et construire une stratégie globale d'orientation
- Remplacer les plans de la ville situés dans les abris-voyageurs, Mupi, sanisettes... par des plans indiquant mieux les temps de marche et les sites remarquables, réaliser le bilan de cette action et étudier la pose des plans à des points stratégiques
- Lancer une réflexion sur les informations supplémentaires éventuelles à mentionner sur les plaques de rue
- Étudier l'installation progressive de balises sonores destinées aux non-voyants sur les équipements de la ville

Comment ?

- Recherche de solutions innovantes, en continuité avec le projet de signalétique innovante déployé à l'occasion de l'Euro 2016

- Soutien à des projets de signalétique participative dans les quartiers «Politique de la ville»

Chantier V: Conforter la culture piétonne de Paris

Une célébration des piétons de Paris

Comment ?

- Lancement d'un plan de communication pour développer une bonne image de la marche et souligner ses aspects positifs
- Programmation d'événements culturels: expositions, manifestations
- Projet avec les Ateliers de Paris sur l'équipement du marcheur urbain (mode et design)
- Accueil de la conférence Walk 21

La marche urbaine comme art de vivre

Comment ?

- Lancement d'un plan de communication pour développer une bonne image de la marche et souligner ses aspects positifs
- Création de plans documents papier ou en ligne indiquant les temps de trajet à pied
- Intégration d'un volet marche dans le Plan de déplacement de l'administration parisienne (PDAP)
- Dispositif partenarial avec la RATP pour inciter les usagers à marcher
- Promotion de la marche auprès de différents publics, centres de formation, écoles, établissements pour personnes âgées, dispensaires et centres de santé
- Recherche d'initiatives et projets innovants dédiés à la marche en lien avec les usagers et les associations
- Promotion de promenades urbaines et de parcours pédestres métropolitains

Concours externe pour l'accès au corps des
Secrétaires administratif·ve·s d'administrations parisiennes
dans la spécialité *administration générale*
ouvert à partir du 7 janvier 2019
pour 35 postes

Questions à réponses courtes. L'épreuve doit permettre d'apprécier les connaissances générales du·de la candidat·e, la clarté et la pertinence de ses réponses.

Les questions se rapportent à un programme fondé sur les connaissances nécessaires à l'exercice des fonctions d'un·e secrétaire administratif·ve d'administrations parisiennes.

durée : 3h00
coefficient 2

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation ou de table, ni signature ou paraphe ;
- Aucune référence (nom de service, nom de personne, numéro de téléphone, adresse de service...), **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet**, ne doit figurer dans le corps (ou dans le timbre) de votre copie sous peine d'exclusion du concours ;
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Vous répondrez aux 10 questions suivantes en respectant leur ordre (vous recopierez chaque question avec son numéro) :

1. Définir la notion d'établissement public et donner des exemples. (10 à 15 lignes)
2. La réforme du statut de Paris. (10 à 15 lignes)
3. Le contrôle de légalité des actes des collectivités territoriales. (10 à 15 lignes)
4. La place du concours dans la fonction publique. (10 à 15 lignes)
5. La transposition du droit communautaire en droit interne. (10 à 15 lignes)
6. L'autonomie financière des collectivités territoriales. (10 à 15 lignes)
7. Les différentes catégories d'agents publics. (10 à 15 lignes)
8. Le droit de grève dans la fonction publique. (10 à 15 lignes)
9. L'égalité devant le service public. (10 à 15 lignes)
10. Les impôts locaux. (10 à 15 lignes)