

# LA PROMOTION DE L'USAGE DU VELO PAR DES LEVIERS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS (MGP)

Mémo pour l'association Paris en Selle

Rédaction

**Camille DODIGNY<sup>1</sup> et Maëlle JEANTY<sup>2</sup>**

Direction

**Anaïs Morin Guerry<sup>3</sup>**

Avec l'aide de

**Camille HANUISE et Jean-François BENOIT**

**SciencesPo**



**Décembre 2021**

---

<sup>1</sup> Etudiante en double diplôme en sciences et politiques de l'environnement, à l'école des affaires internationales de Sciences Po Paris et à Sorbonne Université

<sup>2</sup> Etudiante en Master en politiques environnementales, à l'école des affaires internationales de Sciences Po

<sup>3</sup> Enseignante-chercheuse en droit de la transition écologique  
Doctorante en droit public à l'Ecole Doctorale de Sciences Po Paris  
Cofondatrice de la Clinique « Justice environnementale et transition écologique »

## Remerciements

Cette recherche s'est effectuée dans le cadre de la Clinique Justice Environnementale et Transition Ecologique de l'Ecole de Droit de Sciences Po Paris.

Nous souhaitons remercier avant tout les partenaires de ce projet, l'équipe de l'association Paris en Selle. Notamment, Camille Hanuise, directrice de Paris en Selle, ainsi que Jean-François Benoit, adhérent de l'association et avocat au barreau de Paris, du cabinet Lacourte Raquin Tatar.

Nous tenons ensuite à remercier l'équipe pédagogique de la Clinique de l'Ecole de Droit de Sciences Po Paris, en particulier son programme JETE, dédié à la Justice Environnementale et à la Transition Écologique. Plus particulièrement, un grand merci à Anaïs Morin Guerry, cofondatrice de cette Clinique et tutrice de ce projet qui nous a donné cette opportunité de travailler sur un sujet si passionnant, pour son aide et son soutien constants, sa rigueur dans la supervision et la confiance qu'elle nous a accordée.

Nous aimerions remercier Frédéric Héran pour son ouvrage riche et passionnant sur l'évolution de l'usage de la bicyclette en Europe, qui nous a offert une meilleure compréhension du concept de culture vélo.

Enfin, nous tenons à remercier tous les élus que nous avons interrogés et qui nous ont permis d'avoir une meilleure connaissance de la gouvernance du vélo dans la Métropole du Grand Paris.

Cette recherche est reconduite pour une année supplémentaire, avec comme orientation, le droit à la ville cyclable pour toutes et tous, par une nouvelle équipe composée de Charlotte Hourdin, Coline Grimée et Eloïse Urbain.

## **LA PROMOTION DE L'USAGE DU VELO PAR DES LEVIERS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS**

Pour citation :

JEANTY, Maëlle, DODIGNY Camille et MORIN GUERRY Anaïs (dir.). *La promotion de l'usage du vélo par des leviers juridiques et institutionnels dans la Métropole du Grand Paris*, Clinique JETE de l'Ecole de Droit de Sciences Po Paris, décembre 2021.



# TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>5</b>
<b>LE MOT DE PARIS EN SELLE</b>	<b>8</b>
<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>11</b>
<b>PARTIE 1. GOUVERNANCE ET REGIME JURIDIQUE DU VELO</b>	<b>12</b>
<b>CHAPITRE 1. ACTEURS INSTITUTIONNELS ET GOUVERNANCE : LA VILLE DE PARIS</b>	<b>13</b>
<b>1.La Ville de Paris et ses différentes institutions</b>	<b>13</b>
<b>2.Les compétences de la Ville de Paris</b>	<b>13</b>
<b>3.Les compétences des mairies d'arrondissement</b>	<b>14</b>
3.1.Les compétences des mairies d'arrondissement sont limitées, elles sont principalement consultées par la mairie centrale	14
3.2.L'arrondissement est pourtant l'échelle à laquelle s'exerce la démocratie de proximité	16
<b>4.Les compétences de la préfecture de police et ses relations difficiles avec la mairie centrale de Paris</b>	<b>16</b>
<b>CHAPITRE 2. ACTEURS INSTITUTIONNELS ET GOUVERNANCE : LA METROPOLE DU GRAND PARIS</b>	<b>18</b>
<b>1.La Métropole du Grand Paris</b>	<b>18</b>
<b>2.Les compétences de la Métropole du Grand Paris</b>	<b>18</b>
<b>3.Gouvernance de la Métropole du Grand Paris : les institutions à retenir</b>	<b>18</b>
<b>CHAPITRE 3. LA GOUVERNANCE DU VELO</b>	<b>21</b>
<b>1.L'exercice de la compétence « voirie » par les Collectivités territoriales</b>	<b>21</b>
1.1.La compétence « voirie » en détail	21
1.2.Les nouvelles compétences définies par la loi NOTRe	21
<b>2.L'exercice de la compétence « voirie » sur le territoire de la Métropole du Grand Paris</b>	<b>27</b>
2.1.Le rôle de la Région Ile-de-France.	27
2.2.Le rôle de la Métropole du Grand Paris : entre l'EPT et la commune	27
2.3.Le rôle de la Ville de Paris	27
2.4.L'avis contraignant de la préfecture de police	28
<b>3.Résumé de la distribution des compétences relatives à la gouvernance de l'écosystème vélo</b>	<b>29</b>
3.1.La compétence « transports et mobilité»	29
3.2.La compétence « police de la circulation et du stationnement »	31
3.3.La compétence « voirie »	32
<b>4.Zoom sur la gouvernance du vélo entre la Ville de Paris et ses arrondissements</b>	<b>33</b>
4.1.Les Sections Territoriales de Voirie (STV)	33
4.2.La Mission Vélo (ancienne Mission Aménagement Cyclable - MACY)	33
4.3.L'Agence de la mobilité	34
4.4.Les Comités vélo et Comités de mobilités actives	34
<b>5.La promotion du vélo par le législateur à travers les Codes</b>	<b>36</b>
5.1.Le Code de l'environnement : loi LAURE et loi LOM	36
5.2.Le Code de l'Urbanisme : Plan Local d'Urbanisme	37

5.3.Le Code des Transports : promotion de l'intermodalité et des modes actifs par le PDM	37
5.4.Du Code de la Route au Code de la Rue : les cyclistes sont contraints de circuler dans un environnement réglementaire inadapté	38
5.5.Le Code du Commerce	40
5.6.Le Code du Travail : la promotion du vélo en entreprise	40
<b>CHAPITRE 4. LA PLANIFICATION DU VELO</b>	<b>42</b>
<b>1.La planification du vélo dans la région Ile-de-France</b>	<b>42</b>
1.1.Le Plan De Mobilité (PDMIF)	42
1.2.Le Plan Vélo régional	42
1.3.Le RER V	43
<b>2.La planification du vélo dans la Métropole du Grand Paris</b>	<b>43</b>
2.1.Le Schéma Métropolitain de Cohérence Territoriale (SCoT)	43
2.2.Le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM)	43
2.3.Le Plan Vélo métropolitain	44
<b>3.La planification du vélo dans les départements</b>	<b>44</b>
<b>4.La planification du vélo dans les communes et EPT de la MGP</b>	<b>45</b>
4.1.Le Plan Local de Déplacement (PLD) : un complément du PDM (ex-PDU)	45
4.2.Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)	45
4.3.Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)	45
4.4.Le Plan Vélo communal	45
<b>5.La planification du vélo dans la Ville de Paris</b>	<b>47</b>
5.1.Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)	47
5.2.Le Plan de Déplacement de Paris (PDP)	47
5.3.Le Plan Vélo parisien	47
<b>6.Résumé des différents documents de planification</b>	<b>48</b>
<b>PARTIE 2. REGIMES INSTITUTIONNELS ET JURIDIQUES FAIBLES ?</b>	<b>51</b>
<b>CHAPITRE 1. ENTRE GOUVERNANCE REPRESENTATIVE ET PARTICIPATIVE</b>	<b>52</b>
<b>1.Une démocratie représentative à Paris et dans sa Métropole</b>	<b>54</b>
1.1.Un taux d'abstention record dans la Métropole du Grand Paris	54
1.2.Un vote qui n'est pas ouvert à tous	54
<b>2.Une démocratie participative pour combler les lacunes de la démocratie représentative</b>	<b>55</b>
2.1.Définitions	55
2.2.La nécessité de consulter les citoyens pour les aménagements vélo	55
<b>3.La démocratie participative sur le territoire de Paris et sa Métropole</b>	<b>57</b>
3.1.Une démocratie participative imposée par la loi	58
3.2.Une démocratie participative à l'initiative des collectivités territoriales	61
3.3.Une démocratie participative possible mais limitée, à l'initiative des citoyens	64
<b>4.Limites de cette démocratie participative</b>	<b>65</b>
4.1.Une participation restreinte aux mêmes acteurs	65
4.2.La démocratie participative résulte principalement en des dispositifs de consultation plutôt que de concertation	65

<b>CHAPITRE 2. LE VELO : UN REGIME JURIDIQUE FAIBLE EN FRANCE ?</b>	<b>67</b>
<b>1.Les limites et forces du régime juridique français pour la promotion du vélo</b>	<b>67</b>
1.1.Remarques sur la lecture du Code du Cycliste (L.Duprey)	67
1.2.Pour aller plus loin	68
1.3.Points forts pour la promotion du vélo	68
<b>2.Comparaison européenne (depuis la lecture attentive de F.Héran : Le retour de la bicyclette)</b>	<b>69</b>
2.1.Pourquoi ne peut-on pas vraiment parler de 'culture vélo' ?	69
2.2.Le rôle des autres modes de déplacement	70
2.3.Les Pays-Bas : quelques premières distinctions	71
2.4.La France au XXème : son rôle pionnier dans l'industrie automobile, le lobby du « tout automobile », la spécificité des deux-roues motorisés et celle de la grande distribution	71
2.5.Les différences en Allemagne, Pays-Bas et Danemark : le tournant saisi des politiques de modération de la circulation dans les années 1970 et 1980	74
<b>CONCLUSION</b>	<b>76</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>79</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>91</b>

# LE MOT DE PARIS EN SELLE

Depuis quelques années et grâce à l'émergence d'un réseau cyclable, l'usage du vélo connaît une très forte progression à Paris et au-delà du périphérique. En 2020, le déploiement des coronapistes, en réponse à la crise sanitaire du Covid-19, a accéléré le mouvement sur l'ensemble du territoire francilien.

Pourtant, comparé à d'autres capitales européennes comme Amsterdam, Copenhague ou encore Berlin, l'usage du vélo reste timide dans la métropole parisienne. En Île-de-France, où deux déplacements sur trois font moins de 3 km<sup>4</sup>, le vélo comme mobilité du quotidien est un enjeu incontournable pour offrir aux franciliens et franciliennes une alternative efficace à la voiture individuelle et aux transports en commun saturés. 3 km, c'est une dizaine de minutes passées en selle, avec l'assurance d'arriver à l'heure.

Comment rattraper ce retard ? Les solutions, éprouvées depuis longtemps par nos voisins néerlandais, sont connues : développer un réseau cyclable sécurisé et continu, qui permette aux cyclistes d'aujourd'hui, mais surtout aux cyclistes de demain, de pédaler en toute sécurité, pour se rendre de chez soi jusqu'au travail, au collège ou au lycée, pour aller faire ses courses, ou encore rejoindre à vélo la gare la plus proche pour y stationner son vélo avant de poursuivre son trajet en train.

Depuis sa création en 2015, Paris en Selle a pour objectif de faire du vélo une évidence en dessinant une métropole cyclable où se déplacer à vélo est un choix normal, sûr et pratique. Dans toute la région, Paris en Selle et les associations réunies au sein du Collectif Vélo Île-de-France agissent auprès de leurs élus pour faire bouger les lignes et construire un réseau vélo sur l'ensemble du territoire.

Une bonne connaissance du millefeuille administratif francilien et des compétences administratives dont dépendent les aménagements cyclables est essentielle dans notre travail de plaidoyer.

Paris en Selle se réjouit d'avoir accompagné ce projet au long cours, et tient à remercier chaleureusement l'ensemble de l'équipe de la Clinique de l'école de Droit de Sciences Po investie dans la réalisation de ce mémo. Le travail fouillé réalisé par Camille Dodigny et Maëlle Jeanty, sous la direction d'Anaïs Morin Guerry, est d'ores et déjà une ressource précieuse pour l'ensemble des citoyens qui s'intéressent à l'aménagement de leur territoire. C'est un panorama détaillé et précis de la gouvernance du vélo qui se dessine au fil des pages de ce mémoire, et montre comment le droit peut être un formidable levier d'action en faveur du vélo.

Mars 2022, Paris

Pour en savoir plus sur nos actions et nous rejoindre : [parisenselle.fr](https://parisenselle.fr)

---

<sup>4</sup> Enquête Globale Transports 2018 <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/11/R%C3%A9sultats-EGT-2018.pdf>

# AVANT-PROPOS

*A travers ce mémo et conformément à l'orientation du programme de la Clinique Justice Environnementale et de Transition Ecologique, le vélo est étudié ici comme vecteur de transition écologique.*

Le vélo revient à Paris et dans sa Métropole !

De plus en plus de personnes sont convaincues par les bienfaits de l'usage du vélo, une alternative aux transports urbains. Cette hausse s'est accentuée suite à la grève des transports du 5 décembre 2019 et à la crise de la Covid-19, qui a permis le développement rapide de nouvelles pistes cyclables : les « coronapistes ».

Pour autant, la part modale du vélo, c'est-à-dire la part qu'occupe le vélo dans la totalité des déplacements sur un territoire donné, reste très faible au sein de la Métropole du Grand Paris, puisqu'elle était de 1,9% en 2018<sup>5</sup>. Ces chiffres la placent très loin derrière d'autres agglomérations telles qu'Amsterdam dont la part modale du vélo est de 40%, Munich à 20% ou encore Strasbourg où 15% des déplacements sont effectués à vélo<sup>6</sup>. Ce retard, qui ne se limite pas à la métropole parisienne mais touche de nombreuses autres villes françaises, est dû à divers facteurs sociaux, historiques et politiques : culture du deux-roues motorisé et croissance de la motorisation en France, en particulier dans les années 1960, décentralisation des compétences, crise pétrolière de 1979, entre autres.

Depuis une vingtaine d'années, le vélo revient dans les priorités des politiques urbaines, pour répondre à une demande croissante des habitants de réduire le trafic automobile en ville et d'offrir davantage d'aménagements cyclables sécurisés.

Ces politiques sont menées principalement dans l'optique de limiter **l'impact environnemental des transports**

**urbains qui représentent le premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire français**<sup>7</sup>. Parmi ces transports urbains, les pollutions de la voiture individuelle qui comptent pour environ 16 % des émissions de GES en 2020, se distinguent en 3 aires : cœur de ville (2% des émissions) ; échanges internes aux couronnes urbaines (73 % des émissions), échanges entre cœur et couronne (25% des émissions)<sup>8</sup>. Ces chiffres soulignent l'importance des liaisons périphérie-centre dans les déplacements quotidiens, et donc la nécessité d'assurer des continuités cyclables entre ces zones, ce qui constitue l'enjeu du projet de RER V, que nous abordons dans le mémo.

Dans ce cadre, le vélo est promu comme mode de transport sobre en carbone par les collectivités territoriales comme par le législateur français et européen. Les récentes lois « énergie-climat » et « d'orientation des mobilités » des 7 novembre et 24 décembre 2019 reconnaissent l'urgence de la transition écologique et énergétique comme la difficulté de réduire la part modale des transports carbonés.

En plus d'être un mode de déplacement peu onéreux et respectueux de l'environnement, le vélo présente de nombreux autres avantages. C'est un loisir bon pour la santé, ainsi qu'un moyen de transport efficace en ville. Il est rapide et pratique pour rejoindre une destination sans être pris dans les embouteillages automobiles ou patienter dans des transports en communs saturés. En bref, la bicyclette permet une « automobilité sans automobile »<sup>9</sup>. Ces atouts favorisent l'émergence d'une réelle culture vélo sur le territoire parisien, autant que dans toute autre métropole ou milieu urbain.

<sup>5</sup> Sur les 43 millions de déplacements réalisés par les Franciliens quotidiennement, 840 000 sont effectués à vélo, ce qui représente une part modale de 1,9 %.

Delahaye, O. (2020). 7 chiffres sur le vélo en Île-de-France. *Grand Paris métropole info*. <https://www.gpmetropole-infos.fr/7-chiffres-sur-le-velo-en-ile-de-france/>

<sup>6</sup> Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021, 13 juillet). *Les villes qui aiment le vélo en France et à l'étranger*. <https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aiment-velo/villes-qui-aiment-velo-france-etraner>

<sup>7</sup> Ministère de la Transition Ecologique. (2021, 25 février). *Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports*. L'environnement en France. <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports>

<sup>8</sup> Réf. Jean Coldefy et al. Décarboner la mobilité, ATEC-ITS, 2020

<sup>9</sup> Rémy, J. (2005) « L'automobilité sans l'automobile. Anatomie d'un 'phénomène social total' », *Mobilité et écologie urbaine*, Descartes et Cie, 2007, p. 255



# INTRODUCTION

Bien que l'usage du vélo n'ait jamais été aussi important dans la Ville de Paris et sa Métropole, certains obstacles institutionnels et juridiques nuisent à la promotion de son usage. Pourtant, la législation constitue une réelle opportunité de promouvoir ce mode de déplacement, notamment en encourageant le développement d'aménagements cyclables. En ce sens, ce mémo présente le régime juridique du vélo applicable à la Ville de Paris et sa Métropole. Il tente de démocratiser et promouvoir ce mode de transport qui s'inscrit dans un contexte de transition écologique, tout en contribuant au bien-être des cyclistes. En outre, ce mémo promeut une meilleure gestion des conflits d'usage au moyen du droit par l'établissement d'un « **Code de la Rue** » qui vise à partager la voirie entre de multiples usages, assurant en priorité la sécurité des usagers les plus vulnérables, en particulier les piétons et les cyclistes.

La première partie du mémo se consacre à la **gouvernance du vélo dans la Métropole du Grand Paris** (MGP). Elle présente les modes de gouvernance de la Ville de Paris et de sa Métropole, assurant la promotion du vélo. Elle éclaire l'enchevêtrement des compétences relatives à l'aménagement de la voirie, aux mobilités, à la police de circulation et au stationnement. Elle expose le rôle de chaque acteur et leurs relations pour les prises de décisions propres à l'aménagement du territoire : les mairies d'arrondissement, les différents organes de la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), la préfecture de police, les Comités « vélo » et « mobilités actives »<sup>10</sup>, ainsi que les nouveaux Établissements Publics Territoriaux (EPT) de la Métropole du Grand Paris. Cette première partie explique aussi comment l'aménagement de la voirie est conçu par les planifications régionale, métropolitaine et/ou communale, et aborde l'influence du législateur sur différents aspects touchant à la vie du cycliste : Code de l'Urbanisme, Code des Transports, Code de l'Environnement, Code de la Route, etc.

En seconde partie, ce mémo adopte un regard plus critique sur le régime du vélo en France et particulièrement sur le territoire métropolitain du Grand

Paris. La ville, considérée comme un « bien commun »<sup>11</sup>, doit permettre à ses habitants d'accéder à un certain nombre de services et de prendre pleinement part aux prises de décisions concernant leur territoire, par le biais de dispositifs de gouvernance participative. Ainsi, l'usage du vélo peut apparaître comme un **bien commun urbain**, sur lequel les habitants de la ville souhaiteraient pouvoir s'exprimer, de sorte à contribuer à améliorer le réseau cyclable existant. En ce sens, ce mémo répertorie les **instances de participation citoyenne relatives à l'usage du vélo à Paris et dans sa Métropole**. Il expose l'influence des citoyens ordinaires dans la prise de décision finale, et classe ces instances participatives selon leur correspondance aux modèles de démocratie participative, concertée, ou consultative par niveau de gradation en fonction de l'inclusion plus ou moins forte de l'avis des administrés. Ensuite, le mémo adopte un regard critique sur la manière dont les textes de loi en France légifèrent sur le vélo en tant que simple mobilité, en tant que moyen de réduction des gaz à effet de serre, ou encore en tant qu'outil de modelage urbain. Pour finir, le mémo s'ouvre sur des ébauches de droit historique et comparé à l'échelle européenne, pour examiner comment depuis cent ans, l'usage du vélo a été réglementé dans l'espace public, notamment dans le contexte de l'essor de l'automobile.

À la lecture de ce mémo, un citoyen non juriste pourra agir en faveur de la promotion de l'usage du vélo sur le territoire de la MGP, en ayant une connaissance précise des procédures et législations propres au régime du vélo sur ce territoire. Puisque savoir, c'est pouvoir, et que le droit est un formidable levier d'action, ce mémo permettra aux citoyens français de s'impliquer en faveur d'« *un mode éminemment urbain qui s'adapte bien à la ville et respecte les autres* »<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Les modes actifs (mobilités actives), autrefois appelés 'modes doux' (mobilités douces), désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, tels que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.

ADEME. (2015). *Développer les modes actifs sur les territoires*. ADEME Pays de la Loire. <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developper-modes-actifs-territoires.pdf>

<sup>11</sup> Daniela Festa. (2016). Les communs urbains. L'invention du commun. *Tracés (Lyon, France)*. p. 233-256.

<sup>12</sup> Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte.

# **PARTIE 1. GOUVERNANCE ET REGIME JURIDIQUE DU VELO**

Cette première partie du mémo présente la gouvernance et le régime juridique du vélo dans la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris. Elle aborde dans un premier temps les institutions clés du territoire pour ensuite se focaliser sur les acteurs institutionnels et les autorités intervenant pour régir l'usage des voies publiques (fonctionnement des institutions, pouvoir normatif et domaine de compétences). Enfin, cette partie présente la législation gravitant autour de l'écosystème vélo et les outils de planification pour développer ce dernier sur le territoire métropolitain.

# CHAPITRE 1. ACTEURS INSTITUTIONNELS ET GOUVERNANCE : LA VILLE DE PARIS

## 1. La Ville de Paris et ses différentes institutions

### Paris en Chiffres

- ◆ 2,2 millions d'habitants
- ◆ 20 750 hab. /km<sup>2</sup>
- ◆ 503 élus : 163 Conseillers de Paris et 340 Conseillers d'Arrondissement
- ◆ 20 arrondissements, les quatre arrondissements centraux sont désormais réunis en une seule mairie dite 'Paris Centre'

La Ville de Paris est à la fois une commune et un département. Depuis l'entrée en vigueur de la réforme du statut de Paris opérée par la loi du 28 février 2017<sup>13</sup>, elle appartient à la catégorie constitutionnelle des collectivités à **statut particulier**. Elle est administrée par le maire de Paris, en tant que pouvoir exécutif, et le Conseil de Paris, en tant qu'organe délibératif. Les conseillers de Paris sont à la fois conseillers municipaux et conseillers généraux.

#### ● Le maire de Paris

En tant qu'agent exécutif de la Ville de Paris, le maire préside le Conseil de Paris qui l'a élu parmi ses membres. Il s'entoure d'adjoints, siégeants aussi au Conseil de Paris, et de collaborateurs de cabinet qui l'accompagnent dans ses prises de décisions et le conseillent dans leurs domaines d'expertise respectifs.

#### ● Les maires d'arrondissement

La Ville de Paris n'ayant qu'un seul maire, les maires d'arrondissement ne disposent pas d'un plein exercice et leurs compétences sont limitées (détaillées en page ci-contre). Chaque maire d'arrondissement préside son Conseil d'Arrondissement et siège au Conseil de Paris.

#### ● Le Conseil de Paris

Le Conseil de Paris est composé du maire de Paris et des candidats sur les listes municipales ayant obtenu les meilleurs scores par arrondissement aux élections, selon

le système de représentation proportionnelle pondérée, ces derniers étant également conseillers d'arrondissement (cf. annexe 1 du mémo). Les conseillers adoptent des délibérations et émettent des avis sur les sujets suivants répartis en 8 commissions compétentes : finances, commerce et emploi ; culture, patrimoine et mémoire ; espace public, transports et sécurité ; action sociale et santé ; urbanisme, logement et Grand Paris ; écoles, jeunesse, universités et familles ; associations, sports et relations internationales ; environnement, climat, biodiversité et propreté.

## 2. Les compétences de la Ville de Paris

En tant que commune, la Ville de Paris est compétente en matière de :

- **Urbanisme** : rédaction du Plan Local d'Urbanisme (PLU), délivrance des permis de construire et gestion des espaces publics, aménagement de l'espace ;
- Logement ;
- Action sociale, crèches et affaires scolaires (écoles élémentaires et primaires) ;
- Culture, sports et loisirs ;
- Services publics essentiels (eau, assainissement, déchets) ;
- **Entretien de la voirie**

En tant que département, la Ville de Paris est aussi chargée de l'aide sociale (enfance, handicap, RSA), de l'entretien des collèges et des aides au développement économique.

Depuis la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris, le maire de Paris exerce de nouvelles compétences dites de proximité, telles que **la police de la circulation et du stationnement**, la police des baignades, la réglementation des manifestations de voie publique à caractère festif, sportif ou culturel, la salubrité des bâtiments et habitations, ainsi que la délivrance de documents d'identités.

<sup>13</sup> Réf. Loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, JORF n°0051 du 1er mars 2017. Le Titre Ier porte sur la « Réforme du Statut de Paris », tandis que le Chapitre 1er s'intitule « Création de la collectivité à statut particulier de la Ville de Paris »

### 3. Les compétences des mairies d'arrondissement

La Ville de Paris est composée de 20 arrondissements qui ont chacun leur propre mairie d'arrondissement, sauf les quatre arrondissements centraux qui sont désormais réunis en une seule mairie dite 'Paris Centre'.

Depuis la loi du 31 décembre 1982 relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale, dite « Loi PML »<sup>14</sup>, les élections municipales ont lieu à l'échelle de l'arrondissement. Ces élections permettent d'élire les conseillers d'arrondissement au suffrage universel direct, à l'image de l'élection des conseillers municipaux des communes de droit commun. L'ensemble de ces conseillers d'arrondissement élit ensuite le maire de Paris. (Voir en Annexe 1 pour plus de détails sur les modalités d'élections à Paris)

#### 3.1. Les compétences des mairies d'arrondissement sont limitées, elles sont principalement consultées par la mairie centrale

Les mairies d'arrondissement ont des compétences limitées sur l'aménagement de leur territoire et possèdent essentiellement des pouvoirs d'avis, tandis que le pouvoir de décision est concentré dans les mains de la Ville de Paris.

Les maires d'arrondissement sont en effet dotés :

- d'un **pouvoir d'avis sur l'urbanisme**<sup>15</sup> dans leur arrondissement
- d'un **pouvoir d'avis sur l'élaboration du plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Paris** « lorsque le périmètre du projet de plan ou le projet de modification ou de révision concerne, en tout ou partie, le ressort territorial de l'arrondissement. » (Art.L2511-15 CGCT).
- d'un **pouvoir d'avis sur « le montant des subventions que le Conseil de Paris se propose d'attribuer aux associations** dont l'activité s'exerce dans le seul arrondissement [...] quel que soit le siège de ces associations. » (Art.L2511-14 CGCT)
- d'un **pouvoir d'avis sur les projets de délibération du Conseil de Paris intéressant l'arrondissement** (Art. L2511-13 CGCT)

- d'un **pouvoir de gestion et de décision sur les équipements de proximité**, c'est-à-dire tout équipement « à vocation éducative, sociale, culturelle, sportive et d'information de la vie locale ainsi que les espaces verts dont la superficie est inférieure à un hectare », toutefois, la réalisation des équipements est subordonnée à une décision du Conseil de Paris (Art.L2511-16 CGCT).
- d'un **pouvoir de décision financière**. Le maire d'arrondissement est ordonnateur du budget de l'arrondissement, appelé « état spécial d'arrondissement » (Art.L2511-37 CGCT). Cette dotation dont le montant est fixé par le Conseil de Paris est mise à disposition de chaque Conseil d'Arrondissement pour les dépenses de gestion des équipements de proximité et celles d'animation locale liées à « l'information des habitants de l'arrondissement, à la démocratie et à la vie locales » (Art.L2511-38 CGCT).

Une partie du personnel administratif des mairies d'arrondissement dépend de la mairie centrale. Ces fonctionnaires déconcentrés de l'administration centrale sont en charge par exemple de la Direction du patrimoine et de l'architecture, de la voirie via la **Direction des Voiries et Déplacements** (voir partie IV. 3 sur la gouvernance du vélo entre la VdP et les arrondissements) et donc des équipements de proximité la concernant, ou encore des parcs et jardins. Ces fonctionnaires sont regroupés en circonscriptions dont ils sont les responsables. Les 18 circonscriptions législatives de Paris (voir carte en Annexe 2) ne sont pas calquées sur les délimitations en arrondissements mais sur un découpage démographique, pour que chaque député soit élu dans une zone à nombre d'électeurs équivalent, or les arrondissements sont inégalement peuplés.

Les fonctionnaires parisiens appartiennent à la fonction publique territoriale<sup>16</sup> mais relèvent d'un statut spécial qui se rapproche de celui régissant les fonctionnaires de l'État. Certains maires d'arrondissement regrettent que le territoire de la Ville de Paris ne soit pas plus décentralisé et que ses fonctionnaires ne soient pas plus habitués à la fonction publique territoriale plutôt qu'à la fonction publique d'État.

<sup>14</sup> Réf. Loi n°82-1170 du 31 décembre 1982 portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du Conseil de Paris et des Conseils municipaux de Lyon et de Marseille, dite « loi PLM », JORF n°0001 du 1er janvier 1983.

<sup>15</sup> Article L.2511-30 du CGCT « Le maire d'arrondissement émet un avis sur toute autorisation d'utilisation du sol dans l'arrondissement délivrée par le maire de la commune ou le maire de Paris [...] ainsi que sur toute permission de voirie sur le domaine public dans l'arrondissement délivrée par le maire de la commune ou le maire de Paris en application du présent code. »

<sup>16</sup> Article 118.I de la loi du 26 janvier 1984 modifiée

---

## FOCUS : Rapport d'observation de la chambre régionale des comptes sur les arrondissements de la Ville de Paris (2019)<sup>17</sup>

La volonté politique du mouvement de déconcentration des services centraux de l'Etat et de renforcement des moyens de pilotage territorial n'est pas toujours vérifiée dans les faits. Il est précisé dans le Rapport d'observation de la chambre régionale des comptes sur les arrondissements de la Ville de Paris, que « l'arrondissement n'est pas un territoire de référence pour la gestion des services publics de la Ville de Paris », qui s'appuie plutôt sur des maillages territoriaux spécifiques ne correspondant pas aux délimitations des arrondissements. Ainsi, la territorialisation de l'action de la Ville de Paris ne s'appuie que partiellement sur les mairies d'arrondissement, ce qui engendre des dysfonctionnements, puisque selon les différentes directions de la mairie centrale, l'échelon d'administration locale n'est pas le même.

Les maires d'arrondissement ne disposent que de moyens limités pour assurer leur mission de gestion des équipements de proximité dont les agents de la Ville qui en sont chargés ne leur sont pas rattachés. Les moyens sont limités tant sur le plan budgétaire que sur celui des ressources humaines étant donné le manque de fonctionnaires dans les mairies. Le pouvoir de gestion de ces maires est limité à un rôle consultatif et d'émission de vœux des priorités à la mairie centrale, concernant les investissements d'intérêt local (IIL) et les budgets participatifs d'arrondissements (BPA). La dispersion des ressources financières des arrondissements rend leur pilotage budgétaire très difficile.

---

<sup>17</sup> Chambre Régionale des Comptes Ile-de-France. (2019). Les arrondissements de la Ville de Paris. <https://www.ccomptes.fr/system/files/2020-07/IDR2020-14.pdf>

### 3.2.L'arrondissement est pourtant l'échelle à laquelle s'exerce la démocratie de proximité

La mairie d'arrondissement est l'échelle idéale pour l'exercice de la démocratie de proximité, en faisant le lien institutionnel entre les citoyens et le Conseil de Paris. Les élus et les riverains ayant une bonne connaissance de leur arrondissement, ils sont plus aptes à proposer des aménagements adaptés à leur territoire. Néanmoins, les compétences des mairies d'arrondissement se limitant à un rôle consultatif, leurs avis ou propositions en matière d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, n'ont pas l'obligation juridique d'être respectés par la mairie centrale. Toutefois, même si le maire d'arrondissement se situe dans l'opposition politique par rapport à la mairie centrale, s'il porte un projet issu d'une attente forte des habitants et qui contribue au bon fonctionnement de la ville, il ne devrait pas y avoir d'obstacle politique.

Depuis la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité<sup>18</sup>, les maires d'arrondissement ont l'obligation de mener une politique de démocratie de proximité à travers les **conseils de quartier** qui ont été créés sur la base des 80 quartiers administratifs de Paris, soit 4 quartiers par arrondissement (voir carte en Annexe 3 et approfondissement sur les conseils de quartier en Partie 2). La mairie d'arrondissement est chargée de la gestion et de l'organisation des conseils de quartiers sur son territoire, visant à mieux informer la population du quartier et composés par des élus volontaires, des associations et des habitants.

De plus, la participation des associations à la vie municipale est rappelée à l'article L2511-24 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) via l'obligation pour l'arrondissement de créer un **Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement (CICA)**. « Celui-ci réunit les représentants des associations locales ou membres de fédérations ou confédérations nationales qui en font la demande et qui exercent leur activité dans l'arrondissement. Au cours d'une séance par trimestre au moins, les représentants de ces associations participent, s'ils le sollicitent, aux débats du Conseil d'Arrondissement, avec voix consultative. Ils y exposent toute question intéressant leur domaine d'activité dans l'arrondissement et peuvent faire toute proposition à cet égard. Le Conseil

d'Arrondissement en délibère en leur présence. ». (Voir Partie 2 - 1.3.1.e. pour en savoir plus sur les CICA)

### 4. Les compétences de la préfecture de police et ses relations difficiles avec la mairie centrale de Paris

**Attention à ne pas confondre le préfet de police avec le préfet de Région** : dans une région, le préfet du département qui est chef-lieu de la région est de droit également préfet de cette région. Paris étant un département, le préfet de Paris est aussi le préfet de la région Île-de-France (IdF). (Consulter l'Annexe 4 pour une explication de l'organisation de la fonction publique française).

**La préfecture de police, une spécificité parisienne** : L'Etat français a toujours été méfiant à l'égard du pouvoir de sa ville-capitale, en raison de son histoire insurrectionnelle. C'est pourquoi les compétences en matière de protection de l'ordre public local et de circulation ne sont pas exercées par une police municipale mais par le préfet de police, nommé par l'Etat et relevant directement du Ministère de l'Intérieur. Ce préfet siège au Conseil de Paris et exerce aussi certaines compétences du préfet de département : sécurité civile, sécurité des biens et des personnes, délivrance de certains documents administratifs, services vétérinaires.

L'interlocuteur du préfet de police est le maire de Paris. Les relations entre la Mairie de Paris et la préfecture de police, indépendamment des personnes, peut être qualifiée d' « **institutionnellement conflictuelle** » puisque la préfecture de police exerce en quelque sorte une surveillance de la municipalité. Pour illustrer ce propos, il est intéressant de noter que lors des séances du Conseil de Paris, le préfet de police siège à côté du maire de Paris. Dominique BERTINOTTI, maire du IV<sup>e</sup> arrondissement en 2006 aborde la situation parfois conflictuelle avec la préfecture : « Même le maire de Paris ne jouit pas des prérogatives habituelles des maires en matière de police : compte tenu de l'histoire mouvementée de Paris – la Fronde, la prise de la Bastille, la Commune –, l'État a toujours souhaité garder la maîtrise de Paris sur ce plan. Le maire de Paris doit donc composer à la fois avec le préfet de Seine [le préfet de Paris, préfet départemental et simultanément régional]

<sup>18</sup> Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, NOR : INTX0100065L

et le préfet de police. Les pouvoirs du maire d'arrondissement sont encore plus limités : ils dépendent beaucoup de la qualité des bonnes relations qu'il peut entretenir avec son commissaire de police... »<sup>19</sup>.

Bien que la préfecture ne soit pas compétente en matière de voirie ni d'aménagement de l'espace public, en vertu du décret 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, le préfet de police détient une compétence générale en matière de **maintien de la sécurité et de l'ordre public** (voir Annexe 5 pour les voies sur lesquelles la préfecture de police exerce un contrôle). À ce titre, le rôle de la préfecture de police est d'assurer la sécurité de tous les usagers de l'espace public, elle veille notamment à ce que la qualité — vitesse de circulation et accès — des interventions des services de police, pompiers et ambulances, soit conservée ou améliorée. Ainsi, les positions de la Ville de Paris et de la préfecture de police sont parfois divergentes sur la question de l'aménagement du territoire sur lequel elles n'exercent pas les mêmes compétences et ne visent pas les mêmes objectifs. En effet, la transition des mobilités est une priorité pour la mairie centrale, mais n'est pas un sujet du ressort de la préfecture de police. Cette dernière peut donc parfois faire obstacle au développement du vélo à Paris, en s'opposant à tout aménagement cyclable au titre de la fluidité, considérant que la suppression d'une voie de circulation pour en faire une piste cyclable est source d'augmentation des embouteillages et donc de diminution de la qualité d'intervention des services d'urgence. Or, les axes embouteillés et comportant des aménagements cyclables, l'étaient aussi avec une voie de circulation supplémentaire à la place de la piste cyclable. De plus, les voies de bus et pistes cyclables bi-directionnelles de 4m de large sont des voies réservées aux cyclistes et bus, ainsi qu'aux véhicules des services d'urgence, dont la qualité d'intervention peut ainsi être largement augmentée par l'aménagement de telles infrastructures en faveur de la transition des mobilités.

<sup>19</sup> Bertinotti D., Les Amis de l'École de Paris (2006) *À quoi servent les mairies d'arrondissement ?*  
[https://www.google.com/url?sa=t&trct=jetq=etesrc=setsorce=webetcd=etved=2ahUKEwjS-s\\_F3MPvAhUPDmMBHW1TDV0QFjAAegQIARADeturl=https%3A%2F%2Fwww.ecole.org%2Fen%2Fdownload-seance-cr%2F699etug=AOvVaw0pt29PM-mQIR7-wdx9MV31](https://www.google.com/url?sa=t&trct=jetq=etesrc=setsorce=webetcd=etved=2ahUKEwjS-s_F3MPvAhUPDmMBHW1TDV0QFjAAegQIARADeturl=https%3A%2F%2Fwww.ecole.org%2Fen%2Fdownload-seance-cr%2F699etug=AOvVaw0pt29PM-mQIR7-wdx9MV31)

# CHAPITRE 2. ACTEURS INSTITUTIONNELS ET GOUVERNANCE : LA METROPOLE DU GRAND PARIS

## 1. La Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris a été créée par la loi du 27 janvier 2014<sup>20</sup> complétée par la loi du 7 août 2015<sup>21</sup>. C'est un **Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)** à statut particulier regroupant les communes des 3 départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, 6 communes de l'Essonne et 1 commune du Val d'Oise. (Voir Annexe 1 pour plus de détails sur l'EPCI).

### La Métropole du Grand Paris en Chiffres

- ✦ 131 Communes membres, dont la 'Ville de Paris'
- ✦ 209 Conseillers Métropolitains
- ✦ 7 090 000 habitants
- ✦ 8 630 hab/km<sup>2</sup>
- ✦ 8 fois la superficie de la Ville de Paris

## 2. Les compétences de la Métropole du Grand Paris

L'ambition de la Métropole du Grand Paris est d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, de réduire les inégalités entre les territoires qui la composent et de développer un modèle urbain, social et économique durable<sup>22</sup>. Des pôles économiques majeurs autour de Paris sont créés, avec un réseau de transports publics pour relier ces pôles aux aéroports, gares TGV, et au centre de Paris.

La Métropole exerce de plein droit ses compétences dans les domaines suivants :

- **Urbanisme** : aménagement de l'espace métropolitain avec élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

- **Politique locale de l'habitat** : élaboration du Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH), financement du logement, résorption de l'habitat insalubre
- **Protection de l'air et de l'environnement** : définition d'un Plan Climat, Air, Énergie Métropolitain (PCAEM), dans lequel s'inscrit le service Vélib' Métropole pour les mobilités durables
- **Développement économique, social et culturel** : attractivité et rayonnement mondiaux
- **Numérique et innovation** : définition d'un Schéma Métropolitain d'Aménagement Numérique

## 3. Gouvernance de la Métropole du Grand Paris : les institutions à retenir

- **Le Conseil métropolitain** : Chaque arrondissement parisien et chaque commune de la Métropole dispose d'au moins un représentant siégeant au Conseil métropolitain. Ces conseillers sont élus en même temps que les conseillers municipaux, via un scrutin de liste lors des élections municipales. (Voir Annexe 1 pour les modalités d'élection des représentants).

*Compétences* : Le Conseil métropolitain débat, propose et délibère sur tous les sujets relevant des compétences de la MGP, suite à des amendements, vœux et questions orales présentés durant la séance.

- **Le Bureau de la Métropole** : C'est l'**organe exécutif** de la Métropole. Selon les règles établies par délibération du Conseil, le Bureau est composé de 20 vice-présidents et 23 conseillers délégués élus parmi et

<sup>20</sup> Réf. Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi **MAPTAM** », JORF n°0023 du 28 janvier 2014. Le titre II porte sur l'affirmation des métropoles, dont le chapitre Ier portant sur les dispositions spécifiques à l'Ile-de-France précise en section 2 les dispositions particulières à la Métropole du Grand Paris (art.12-14) <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/?isSuggest=true>

<sup>21</sup> Réf. Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi **NOTRe** », JORF n°0182 du 8 août 2015. Titre II « Des intercommunalités renforcées », Chapitre Ier « Des regroupements communaux », article 59 <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/2020-11-09/>

<sup>22</sup> Article L5219-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), accessible : [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000039785166?](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039785166?)

par les conseillers métropolitains, au scrutin uninominal et à la majorité absolue<sup>23</sup>.

*Compétences* : Le Bureau de la Métropole détermine la stratégie et les grandes orientations de la Métropole. Il se prononce sur les projets de délibérations devant être soumis au vote du Conseil métropolitain.

- **Le Président de la Métropole** : Elu par les conseillers métropolitains à majorité absolue, **il représente la Métropole du Grand Paris qu'il administre**. Il préside de droit les séances du Conseil et du Bureau métropolitains, l'Assemblée des Maires (voir ci-après), la Conférence des Présidents de Territoire, et la Conférence des Présidents des groupes politiques du Conseil Métropolitain.

*Compétences* : Le Président fixe l'ordre du jour, prépare et exécute les délibérations du Conseil métropolitain avec le Bureau, mais aussi ordonne les dépenses et l'exécution des recettes.

- **L'Assemblée des Maires ou Conférence métropolitaine** : Composée de l'ensemble des maires des communes situées dans le ressort territorial de la Métropole, l'Assemblée des Maires a un **rôle consultatif**.

*Compétences* : L'Assemblée des Maires se réunit plusieurs fois par an pour débattre du programme d'actions et du rapport d'activité de la Métropole puis formule des avis et recommandations qui sont ensuite transmis au Conseil de la Métropole.

- **Les Conseillers de Territoire** : Le périmètre de la Métropole du Grand Paris<sup>24</sup> est découpé en 11 Territoires (voir carte en Annexe 6) en-dehors de la Ville de Paris, regroupant chacun au moins 300 000 habitants. Ce sont les conseillers municipaux des communes rattachées à un territoire qui élisent en leur sein les Conseillers de Territoire, c'est-à-dire les élus composant l'assemblée délibérante de chaque EPT

(Etablissement Public Territorial ; Voir en Annexe 1 pour plus de détails sur les modalités d'élections).

*Compétences* : Un EPT est un **Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) sans fiscalité propre mais à statut particulier** puisqu'il dispose d'une personnalité juridique autonome et exerce de nombreuses compétences de proximité, en lien avec la décentralisation de la gouvernance de la Métropole sur ses 11 territoires hors Paris :

- Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)
- Aménagement de l'espace non d'intérêt métropolitain et d'intérêt territorial
- Administration des Offices Publics de l'habitat (OPH)
- Construction, aménagement, entretien et fonctionnement d'équipements culturels, socio-culturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt territorial
- Gestion des déchets ménagers et assainissement de l'eau
- Action sociale hors politique du logement et de l'habitat, d'intérêt territorial
- Plan Climat Air Energie territorial (PCAET)

- **Le Conseil de développement (CODEV)** : Il réunit les partenaires économiques, sociaux et culturels, éducatifs, scientifiques, et associatifs des grands projets de la Métropole du Grand Paris (Projet Olympique, Grand Paris Circulaire, Grand Paris Métropole Tech, PCAEM). Les membres de ce Conseil comptent 2 habitants de chacun des 11 EPT et de la Ville de Paris, volontaires inscrits sur les listes électorales et tirés au sort. De plus, le Président de la Métropole du Grand Paris désigne 80 personnes qualifiées issues des milieux précités<sup>25</sup>.

*Compétences* : Le Conseil de Développement est consulté sur les principales orientations de la Métropole. Pour chaque avis ou contribution, un groupe de travail est créé rassemblant des membres volontaires du Conseil de Développement et éventuellement des experts extérieurs soit lors d'une

<sup>23</sup> Les membres du Bureau ont été élus le 25 septembre 2020 par les conseillers métropolitains.

Réf. Métropole du Grand Paris. (2020, 25 septembre). Conseil de la Métropole du Grand Paris : élection des 23 conseiller(e)s métropolitain(e)s délégué(e)s et constitution de différentes commissions. <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/conseil-de-la-metropole-du-grand-paris-election-des-23-conseilleres-metropolitaines-deleguees-et>

<sup>24</sup> Les lois MAPTAM et NOTRe font disparaître, par la création de la MGP, toutes les intercommunalités (EPCI) qui avaient été créées entre communes des départements d'Ile-de-France, ensuite intégrées dans la MGP. Les 11 EPT remplacent tous ces EPCI.

<sup>25</sup> Membres du Conseil de Développement de la MGP

Réf. Métropole du Grand Paris. (2019). *La Présidence et les membres du Bureau du Conseil de développement de la Métropole du Grand Paris*. [https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/CODEV\\_liste\\_membres.pdf](https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/CODEV_liste_membres.pdf)

**audition programmée**, soit par des **membres**

**associés** pendant la durée des travaux du groupe.

---

## FOCUS : Une gouvernance trop complexe résultant en un déficit de légitimité démocratique de la Métropole

La gouvernance de la Métropole du Grand Paris est opaque et fragmentée. Les conseillers métropolitains sont élus au suffrage universel direct par les citoyens, en même temps que les élections municipales ([voir Annexe 1 pour les modalités d'élections des représentants](#)). Ainsi ces élections ne sont pas propres à la métropole et nombre d'électeurs ne savent pas qu'ils élisent aussi des conseillers métropolitains, ce qui résulte en un **manque de représentativité des décisionnaires** et un **déficit de légitimité démocratique de la Métropole**. Le Rapport d'information sur le Grand Paris<sup>26</sup> souligne les difficultés auxquelles fait face la MGP, en raison de l'absence d'élections propres mais aussi de par une répartition complexe des compétences et des moyens qui limite la capacité d'action de la MGP, notamment pour des

problématiques touchant au logement, à la solidarité entre territoires et aux plans de circulation.

Le statut de la MGP fait débat, le 14 décembre 2020, une proposition de loi a d'ailleurs été déposée pour la supprimer. Une réforme institutionnelle du Grand Paris qui simplifierait les prises de décisions est envisagée, mais les avis divergent encore sur les solutions à adopter, dont les scénarios sont présentés en [Annexe 7](#)<sup>27</sup>. Parmi les problèmes soulevés, **l'existence des EPT dont l'objectif était de simplifier la prise de décision sur ce large territoire, est aujourd'hui remise en question**. En effet, le partage de compétences entre la MGP et les EPT complexifie et ralentit l'action politique et les enjeux métropolitains ne semblent pas atteignables dans ce cadre<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> Dallier, P., Rambaud, D. (2021). *L'essentiel sur le rapport d'information : Réformer la gouvernance du Grand Paris : une méthode, une grille de lecture, un calendrier*. Délégation aux collectivités territoriales, Sénat. [https://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/delegation/decentralisation/Colter\\_docs/GrandParis\\_Essentiel\\_final\\_valid2.pdf](https://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/delegation/decentralisation/Colter_docs/GrandParis_Essentiel_final_valid2.pdf)

<sup>27</sup> Ibidem

<sup>28</sup> Renaudie, O. (2021). *Grand Paris : vive la Métropole !* La Tribune. <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/grand-paris-vive-la-metropole-877273.html>

# CHAPITRE 3. LA GOUVERNANCE DU VELO

La gouvernance du vélo fait appel à différentes branches du droit et mobilise différents acteurs politiques et économiques. Les collectivités territoriales sont chargées de l'aménagement des voies publiques par l'exercice de la **compétence « voirie »**, dont la gouvernance pour le vélo fait intervenir d'autres compétences liées : **urbanisme, transports et mobilité, police de la circulation et du stationnement** (III.1). L'exercice de ces compétences au sein du territoire Métropolitain est néanmoins particulier (III.2 - III.4). Le législateur adopte ensuite des textes législatifs concernant l'usage du vélo à travers différents Codes (III.5).

## 1. L'exercice de la compétence « voirie » par les Collectivités territoriales

Les collectivités territoriales peuvent agir sur les infrastructures des voies publiques par l'exercice de la compétence dite de « voirie ». Celle-ci a été redéfinie par loi du 28 février 2017 sur le statut de Paris et l'aménagement métropolitain. Dans ce cadre législatif, la Région Ile-de-France, et donc la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris exercent la compétence voirie de façon particulière. L'article L111-1 du Code de la Voirie Routière définit la voirie : « **Le domaine public routier [qui] comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées** ».

### 1.1. La compétence « voirie » en détail

La « compétence voirie » comprend 3 actions principales :

- **La création des voies de circulation** : la construction et l'ouverture de voies nouvelles, l'ouverture de voies du domaine privé<sup>29</sup> à la circulation publique ;
- **L'aménagement des voies** : l'élargissement, le redressement de voies, la réalisation d'équipements routiers ;

- **L'entretien des voies** : l'exécution des travaux nécessaires au maintien en état des voies, afin d'y assurer la sécurité routière.

L'autorité (l'échelon territorial) disposant de cette compétence est dite « **gestionnaire de voirie** », en tant que propriétaire de ce domaine public. Le gestionnaire de voirie est maître d'ouvrage des travaux réalisés sur son domaine, comme la création, l'aménagement ou l'entretien d'infrastructures cyclables, dont il est donc décisionnaire et doit en assumer les dépenses.

L'exercice de la compétence voirie se situe au croisement de plusieurs autres compétences exercées par les collectivités territoriales : la compétence « **transports et mobilité** » (transports en commun, mobilités actives/douces), **l'aménagement de l'espace** ou **la gestion des zones d'activité économique**.

Les communes et les départements exerçaient historiquement la « compétence voirie » sur les voies publiques relevant de leurs territoires respectifs. Cette compétence était **fondée sur la propriété** des communes ou du département des voies publiques. La loi communale de 1884 avait notamment qualifié les voies communales comme relevant de la propriété de la commune, les voies départementales comme relevant de celle du département, les voies nationales comme relevant de la responsabilité du gouvernement central. La distribution de la **compétence voirie** entre échelons territoriaux hérite de cette **conception domaniale**, de même que la compétence de « **police de conservation** » du domaine public routier, une compétence du **propriétaire gestionnaire de voirie** (obligation d'entretien, autorisations et permissions de voirie, alignements et accords de voirie...).

### 1.2. Les nouvelles compétences définies par la loi NOTRe

L'exercice de la « compétence voirie » a été modifié par le droit de la décentralisation, qui se développe depuis 1982. La loi NOTRe (portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République), adoptée le 7 août 2015, a

<sup>29</sup> Le domaine public comprend les biens affectés à l'usage direct du public, ou à un service public (voirie communale, départementale, les églises, cimetières, mairies, stades, collèges, lycées...). Le domaine privé est défini de manière négative : feront partie du domaine privé les biens des personnes publiques qui ne relèvent pas du domaine public. (article L.2211-1 du CG3P). Quatre catégories de biens relèvent de ce domaine : les réserves foncières, les biens immobiliers à usage de bureau qui ne forment pas un bien indivisible avec ceux relevant du domaine public, les chemins ruraux, et les bois et forêts soumis au régime forestier. La voirie routière appartient essentiellement au domaine public mais aussi au domaine privé des collectivités publiques. Constituent des voies faisant partie du domaine privé de la commune les chemins ruraux bien qu'affectés à l'usage du public, ainsi que les chemins et sentiers d'exploitation qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds ou à leur exploitation.

tout particulièrement réorganisé la distribution des compétences exercées par les différentes collectivités. Cette loi désigne explicitement les domaines de compétence incombant à tel type de collectivité territoriale ou de leur groupement<sup>30</sup>.

- Le **maire** exerce la police de la circulation et du stationnement<sup>31</sup> sur les voies publiques de son territoire, qu'elles appartiennent au **domaine communal, départemental ou national**, ainsi que sur les voies communales et intercommunales hors agglomération<sup>32</sup>. De même, **hors agglomération**, le **président du conseil départemental** exerce la police de la circulation et du stationnement sur les voies départementales<sup>33</sup>. Enfin, la **préfecture de département** assure la compétence sur les routes nationales **hors agglomération**, mais aussi sur toutes les voies classées à grande circulation<sup>34</sup> (de propriétés communale ou départementale, hors ou en agglomération).
- La **commune demeure gestionnaire de la voirie communale**<sup>35</sup> *y compris hors agglomération*, à moins d'un **transfert de compétence à son EPCI** (intercommunalités), par exemple pour les voies qualifiées « d'intérêt communautaire ». Cette qualification qui subordonne un transfert optionnel de la compétence voirie des communes à leur EPCI, fait l'objet d'un flou juridique, et dépend de la distinction entre la compétence d'entretien (plutôt communale) et celle de l'investissement (plutôt intercommunale).

Les **élus départementaux** sont quant à eux responsables de l'aménagement et de l'entretien du **réseau des routes départementales**<sup>36</sup>, y compris les portions comprises dans le ressort territorial de communes. Enfin, depuis 2007<sup>37</sup>, « les services déconcentrés du ministère de l'équipement chargés de l'entretien, de l'exploitation et de la gestion des **routes nationales** sont organisés en **directions interdépartementales des routes** » (DIR). La DIR est placée sous l'autorité du **préfet du département du chef-lieu de la région** dans laquelle elle est implantée. Cette organisation pourrait changer prochainement selon l'adoption du projet de loi 3DS « différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification » actuellement examiné par le Parlement, qui prévoit le transfert du réseau routier national aux régions. Dans ce contexte, le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a adopté un rapport demandant à la présidente de région, Valérie Pécresse, de réclamer à l'État le transfert des autoroutes non-concédées et routes nationales de la région francilienne. Dans ce même rapport, IdFm fait part de sa volonté d'obtenir aussi le transfert de la compétence voirie sur le boulevard périphérique parisien, actuellement géré par la VdP<sup>38</sup>.

<sup>30</sup> Pour un visualiser un récapitulatif des compétences exercées par les collectivités territoriales (communes et EPCI, département et région) après l'entrée en vigueur de la Loi NOTRe, consulter le tableau établi par la Direction générale des collectivités territoriales (DGCL).  
Ref. : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/la-repartition-des-competences-entre-niveau-de-collectivites>

<sup>31</sup> Le maire est l'autorité de police administrative au nom de la commune. Il exerce ses pouvoirs sous le contrôle administratif du préfet dans plusieurs domaines dont la circulation et le stationnement. Pour assurer au mieux ses pouvoirs de police, le maire peut mettre en place une police municipale et d'autres moyens matériels.

<sup>32</sup> « Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique 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. » Article L2213-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

<sup>33</sup> Article L3221-4 du Code Général des Collectivités Territoriales

<sup>34</sup> « Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. » Article L110-3 du Code de la Route

<sup>35</sup> Article L141-11 du Code de la Voirie Routière, et article L2122-21 (5°) du Code Général des Collectivités Territoriales

<sup>36</sup> Article L131-2 du Code de la Voirie Routière, et article L3221-4 du Code Général des Collectivités Territoriales

<sup>37</sup> Décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes. NOR : EQUX0500317D

<sup>38</sup> Taubert, M. (2021, 14 septembre). L'autorité des transports franciliens veut gérer certaines routes et le boulevard périphérique. *France Info*. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/paris/grand-paris/l-autorite-des-transport-franciliens-veut-gerer-certaines-routes-et-le-boulevard-peripherique-2250382.html>

- Au contraire de cette distribution domaniale de la compétence voirie fondée sur la propriété des voies publiques des différents échelons territoriaux, la compétence de « **coordination des travaux** affectant le sol et le sous-sol des voies » est distribuée selon le ressort territorial de la collectivité, i.e. la distinction hors/ en agglomération, à l'image de la compétence « police de la circulation et du stationnement ». Le maire exerce cette compétence tant sur les **voies communales, départementales, que sur les voies nationales**<sup>39</sup> dans le ressort territorial de sa commune, ainsi que sur les voies communales hors agglomération<sup>40</sup>. Hors agglomération uniquement, la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol du réseau des routes départementales est assurée par le département<sup>41</sup>. Enfin, les communes sont en charge des chemins ruraux (voies appartenant au domaine privés de la commune, mais spécifiquement affectés à l'usage public), tandis que les départements sont responsables des itinéraires de promenades, des randonnées pédestres et motorisées et donc des chemins cyclables.

---

<sup>39</sup> « A l'intérieur des agglomérations, le maire assure la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques et de leurs dépendances, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation » Article L115-1 du Code de la Voirie Routière

<sup>40</sup> Article L141-10 du Code de la Voirie Routière

<sup>41</sup> « En dehors des agglomérations, le président du conseil départemental exerce, en matière de coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des routes départementales, les compétences attribuées au maire par l'article L. 115-1. » Article L131-7 du Code de la Voirie Routière

## FOCUS : La problématique des voies départementales en agglomération pour la compétence voirie

Le département peut être un échelon administratif 'bloquant' pour le développement d'infrastructures cyclables sur les voies publiques lorsqu'il ne coopère pas avec l'intercommunalité ou les communes, avec qui il partage la compétence voirie sur un territoire. Cette situation est particulièrement contraignante lorsqu'une commune est traversée par des voies départementales.

\* Quand le département est volontaire, il peut procéder à une **délégation de maîtrise d'ouvrage** à la commune pour la réalisation de travaux sur voirie départementale en agglomération. Ce dernier peut aussi **déléguer sa compétence voirie** en agglomération à l'EPCI compétent en la matière sur voies communales. Par ailleurs, la commune ou l'EPCI peut demander le **déclassement des voies départementales** à leur profit : il y a alors transfert de domanialité<sup>42</sup>.

\* Si une commune (ou l'EPCI compétent après transfert) aménage un accotement (en piste cyclable par exemple) en bordure de route départementale en agglomération, sans conventionner avec le département, elle en devient alors entièrement responsable de l'entretien. En outre, certains départements considèrent ne pas être responsables des aménagements de voirie en-dehors de la chaussée pour les véhicules motorisés<sup>43</sup>. Pourtant, la compétence voirie comprend bien l'**obligation d'assurer la conservation et les investissements concernant la chaussée ainsi que toutes ses dépendances** (accotements, talus, trottoir, arbres, panneaux et feux de signalisation, candélabres) dont la collectivité ayant la compétence voirie est propriétaire<sup>44</sup>.

• Les **communes** sont chargées d'adopter un **Plan Local de l'Urbanisme (PLU)** dont le contenu peut être modifié par le législateur, notamment pour encourager l'usage du vélo dans le cadre de ce document d'urbanisme. En matière de stationnement, la compétence voirie est par exemple influencée par l'obligation d'adopter un PLU qui prend en compte les besoins de stationnement des vélos (voir III.4.2 Code de l'Urbanisme). De même, le Code de la Construction et de l'Habitation (CCH) prévoit qu'un ensemble de bâtiments (tels que les habitations, les locaux professionnels, les commerces et les cinémas, les administrations) doivent être équipés de parkings à vélo, dès lors qu'ils sont équipés de parkings

automobiles.

• Dans le domaine des **transports** et de l'**organisation de la mobilité** sur un territoire, l'**intercommunalité** (ou la Région par substitution) est désignée **autorité organisatrice de la mobilité et des transports urbains (AOM)**<sup>45</sup>. L'AOM est l'acteur public compétent pour l'organisation des services de mobilité sur son ressort territorial. L'EPCI désigné AOM organise à ce titre les services de covoiturage, d'autopartage, mais aussi de **location de bicyclettes** et leur **stationnement sécurisé**. L'AOM est aussi chargée d'établir un **Plan De Mobilité** (voir Chapitre 3, 3.1. La compétence transport et mobilités).

<sup>42</sup> Assemblée des Communautés de France. (2017). La mise en œuvre de la compétence voirie au sein du bloc local, un périmètre variable pour diverses modalités d'exercice. [https://www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/Etude-voirie\\_DEF\\_web.pdf](https://www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/Etude-voirie_DEF_web.pdf)

<sup>43</sup> Planète Publique, Clément Nicola, Justine Eude. (2020). Evaluation des schémas directeurs modes actifs et du dispositif d'aides ADEME associé en Pays de la Loire.

<sup>44</sup> AdCF, GART. (2017). La compétence voirie à la loupe : Un profil juridique en 40 questions-réponses. <https://www.adcf.org/files/THEME-Transports/ADCF-GART-EtudeVoirie-130917-WEB.pdf>

<sup>45</sup> Art. L1231-1 Code des Transports

## FOCUS : Les transferts de compétences de police et de voirie, des communes à l'intercommunalité

\*Lorsqu'un EPCI est compétent en matière de voirie, les **pouvoirs de police spéciale en matière de circulation et de stationnement** sont automatiquement transférés à son président (Art.L5211-9-2 CGCT, I-A) sauf si les maires des communes membres notifient leur **opposition à ce transfert**, dans un délai de six mois, sur leurs domaines respectifs (Art.L5211-9-2 CGCT, III.). Si cette opposition concerne au moins la moitié des maires des communes de l'EPCI ou si au moins la moitié de la population est représentée par les maires s'opposant au transfert de compétence, ce dernier n'a alors plus lieu pour aucune des communes du territoire de l'EPCI (Art.L5211-9-2 CGCT, I-C).

\*Toutes les **voiries communales et intercommunales** du ressort territorial d'une **communauté urbaine (CU)** ou d'une **métropole de droit commun**<sup>46</sup> lui sont transférées « en pleine propriété »<sup>47</sup> par les communes membres. La Métropole du Grand Paris étant une métropole à statut particulier, ce transfert ne la concerne pas (voir Chapitre 3, 2. L'exercice de la compétence « voirie » sur le territoire de la Métropole du Grand Paris). La CU ou métropole de droit commun y exerce donc de plein droit la **compétence obligatoire voirie** « en lieu et place des communes membres » (art.L5215-20 et art.L5217-2 du CGCT). Quant aux **communautés de communes (CC)** et aux **communautés d'agglomération (CA)**, la **compétence voirie des communes membres** leur est transférée par « mise à disposition »<sup>48</sup> des voies communales et intercommunales dont les communes restent propriétaires mais pour lesquelles la CC ou la CA compétente « assume l'ensemble des droits et

obligations du propriétaire » (art.L1321-2 et art.L1321-6 du CGCT). Dans le cas des CC et CA, le transfert de la compétence voirie communale à l'intercommunalité n'est pas obligatoire. Il est optionnel et soumis au préalable à la définition d'un « intérêt communautaire » des voies de compétence initialement communale<sup>49</sup>.

### Concrètement sur le terrain, trois modes de répartition des compétences voirie entre commune et EPCI se dégagent :

- ✓ (CC,CA) : Il n'y a eu **aucun transfert de compétence voirie entre la commune et l'EPCI**, i.e. la commune n'a qualifié aucune de ses voies communales d' « intérêt communautaire ». La commune est compétente sur toute la voirie communale en et hors agglomération.
- ✓ (CC, CA) : Il y a eu un **transfert de compétence partiel entre la commune et l'EPCI**, i.e. la commune a qualifié une partie de sa voirie d' « intérêt communautaire », souvent, la voirie communale hors agglomération (reliant les communes entre elles, ou la commune à une zone d'activité économique, les voies de contournement...). La commune est compétente sur la voirie communale en agglomération, l'EPCI est compétent sur la voirie communale hors agglomération ainsi qualifiée « d'intérêt communautaire ».
- ✓ (CC, CA, CU, métropole) : il y a eu un **transfert complet de compétence voirie entre la commune et l'EPCI**, i.e. la commune a qualifié la totalité de sa voirie d' « intérêt communautaire » (CC,CA) / il n'y a pas de notion d'intérêt communautaire car la CU ou métropole exerce de droit la compétence voirie en lieu et place des communes. L'EPCI est compétent sur toute la voirie communale en et hors agglomération.

<sup>46</sup> La France compte 12 métropoles de droit commun : Bordeaux Métropole, Brest Métropole, Grenoble-Alpes Métropole, l'Eurométropole de Lille, Montpellier Méditerranée Métropole, la Métropole du Grand Nancy, Nantes Métropole, Nice-Côte d'Azur Métropole, Rennes Métropole, Rouen Normandie Métropole, la métropole européenne de Strasbourg, Toulouse Métropole

<sup>47</sup> **Métropole** (art.L5217-5 CGCT) : « Les biens et droits à caractère mobilier ou immobilier situés sur le territoire de la métropole et utilisés pour l'exercice des compétences transférées mentionnées au I de l'article L. 5217-2 sont mis de plein droit à disposition de la métropole par les communes membres. [...] sont transférés dans le patrimoine de la métropole »

**Communauté urbaine** (art.L5215-28 CGCT) : « Les immeubles et meubles faisant partie du domaine public des communes appartenant à l'agglomération sont affectés de plein droit à la communauté urbaine, dès son institution, dans la mesure où ils sont nécessaires à l'exercice des compétences de la communauté. Le transfert définitif de propriété ainsi que des droits et obligations attachés aux biens transférés est opéré par accord amiable. »

<sup>48</sup> « Le transfert d'une compétence entraîne de plein droit la mise à la disposition de la collectivité bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés, à la date de ce transfert, pour l'exercice de cette compétence. » Article L1321-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

<sup>49</sup> « La communauté de communes peut par ailleurs exercer, en lieu et place des communes, pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire, les compétences relevant des groupes suivants : [...] Création, aménagement et entretien de la voirie » (Art.L5214-16 CGCT)

« La communauté d'agglomération peut par ailleurs exercer en lieu et place des communes les compétences relevant des groupes suivants : [...] Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire » (Art.L5216-5 CGCT)

La compétence voirie, partagée entre les communes et leurs EPCI, fait l'objet d'un **flou juridique et réglementaire** qui se traduit par des **difficultés de partage des responsabilités financières** au moment des travaux, constituant un frein sur le terrain, au développement d'aménagements cyclables.

Lorsque l'EPCI (CA ou CC) n'est pas compétent en matière de voirie, il peut tout de même intervenir en tant

que **financeur** auprès des communes qui exercent la maîtrise d'ouvrage. Les **montages financiers et institutionnels** peuvent alors différer d'un territoire à l'autre : mise en place de fonds de concours par l'EPCI pour aider au financement des tronçons sous maîtrise d'ouvrage communale, convention de co-maîtrise d'ouvrage, portage des demandes de financement auprès du Fonds Mobilités Actives (national) ou d'autres acteurs...<sup>50</sup>

Les compétences juridiques et réglementaires des collectivités, organisées en mille-feuille, représentent la difficulté majeure du sujet « vélo » dans les territoires, notamment du fait de l'émergence récente des EPCI, depuis la loi LOM<sup>51</sup>, comme acteurs intermédiaires entre ceux disposant historiquement d'une **compétence « voirie »** : les départements et les communes. À ceci, il faut ajouter les **pouvoirs de police de la circulation et du stationnement**, ainsi que la **compétence AOM**, dont les articulations entre échelons territoriaux sont à chaque fois singulières.

*En conclusion, le cadre juridique de l'exercice de ces compétences résulte de l'agrégation de différentes strates législatives et réglementaires, attribuant et répartissant des compétences aux différents échelons de collectivités territoriales, de manière parfois imprécise et vague dans les articles de loi, plutôt que ne procèdent d'une réflexion stratégique sur le développement des mobilités, et encore moins celles des mobilités actives.*

<sup>50</sup> Planète Publique, Clément Nicola, Justine Eude. (2020). Evaluation des schémas directeurs modes actifs et du dispositif d'aides ADEME associé en Pays de la Loire.

<sup>51</sup> LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

## 2. L'exercice de la compétence « voirie » sur le territoire de la Métropole du Grand Paris

*Plusieurs acteurs exercent les compétences « voirie » et « transports publics » sur le territoire métropolitain : la Région, la Métropole du Grand Paris, le Département, les communes (et EPT) et la Ville de Paris.*

### 2.1. Le rôle de la Région Ile-de-France.

Dans le domaine des transports publics, la Région Île-de-France fait figure d'exception. Elle est désignée « **autorité organisatrice de la mobilité et des transports urbains** » (**AOM**) au lieu des communes. Sur le territoire de la Région Ile-de-France autrement dit, l'établissement public administratif « **IdF Mobilités** »<sup>52</sup> (anciennement STIF) exerce cette compétence en lieu et place des communes. « IdF Mobilités » est chargée du service public de la mobilité sur le territoire régional. Elle élabore à ce titre des plans qui concernent la promotion de l'usage du vélo sur le territoire de la Métropole du Grand Paris et de la Région (voir IV. La Planification du vélo). Son conseil d'administration est dirigé par la Présidente de la Région Ile-de-France. Il est composé de 31 membres représentants des collectivités territoriales du territoire métropolitain, et un représentant des associations usagers des transports publics.

### 2.2. Le rôle de la Métropole du Grand Paris : entre l'EPT et la commune

En tant que métropole à statut particulier, la MGP n'est pas propriétaire des voiries communales et intercommunales, à la différence des métropoles de droit commun. Au sein de la MGP, la compétence voirie demeure aux communes pour toutes les voies communales, sauf si elle est explicitement transférée à l'EPT, ce qui n'est pas obligatoire et donc qui constitue l'une des **compétences optionnelles** d'un EPT, au contraire par exemple du transfert obligatoire de la compétence de rédaction d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) des communes vers l'EPT.

Par exemple, la commune de Montreuil n'a pas transféré sa compétence voirie à l'EPT Est-Ensemble, elle reste ainsi maître d'ouvrage sur sa voirie. En revanche, **le département garde l'exclusivité de la compétence voirie sur les voies départementales**, grands axes

structurants qui traversent les communes de la MGP. Concernant ses voies, la commune peut y inscrire un intérêt départemental, métropolitain ou régional, et dans ce cas, elle est censée se conformer au Plan Local de Déplacement intercommunal (PLDi) sans que ce document n'ait de valeur prescriptive : **la commune reste propriétaire de ses des voies publiques.**

Dans le cas de communes qui auraient transféré leur compétence voirie à l'EPT, leurs voies sont dites **mises à disposition de plein droit de l'EPT** qui assume l'ensemble des obligations du propriétaire (les communes) et en supporte l'ensemble des dépenses d'investissement et de fonctionnement. Les maires des communes des voies d'intérêt communautaire conservent uniquement un **pouvoir de police générale**, leur permettant de décider de mesures restrictives telles que l'accès à certaines voies, à certaines heures, ou la réservation de ces accès à certaines catégories d'usagers.

Que l'intérêt d'une voie communale soit régional ou métropolitain, **le pouvoir de maître d'ouvrage des infrastructures sur la voirie est toujours détenu par les communes ou par l'EPT** auquel la compétence a éventuellement été transférée (et le département pour les voies départementales), dont la Ville de Paris : **les maires restent décisionnaires en dernière instance.** La région IdF et la Métropole du Grand Paris n'ont qu'une capacité de financement via des plans (voir IV.1. La Région Ile-de-France et IV.2. La Métropole du Grand Paris), qui sont des enveloppes d'argent mises à disposition des communes pour les inciter à exercer leur compétence voirie dans un certain sens. En effet, la région et la MGP ont plus de moyens financiers que les communes individuellement dont ils pourront financer les aménagements. Ces derniers seront alors réalisés après concertation pour un accord signé, entre tous les maires de communes accueillant l'aménagement.

### 2.3. Le rôle de la Ville de Paris

La Ville de Paris, en tant que commune mais aussi territoire à part entière (elle forme en quelque sorte un 'EPT' de la Métropole) exerce la compétence voirie sur toutes les voies communales, y compris celles qualifiées d'« **intérêt métropolitain** ».

<sup>52</sup> En application de la loi LOM adoptée en 2017, l'établissement public administratif en charge du développement des mobilités sur le territoire de la région IdF (anciennement dénommé « STIF ») a été rebaptisé Île-de-France Mobilités. Cet établissement public administratif est actuellement présidé par la Présidente de la Région IdF, Valérie Pécresse. Son conseil d'administration intègre un représentant des associations des usagers des transports, la région Île-de-France restant majoritaire. Parmi les 31 membres du Conseil d'Administration d'IdF Mobilités, Bernard Gobitz est le représentant associatif, en tant que Vice-Président de l'association des usagers des transports (FNAUT/Idf). Cf. Article 8 de la Loi LOM complété par le Décret n° 2020-1007 du 06 août 2020 relatif à Île-de-France Mobilités.

Ce sont alors le maire de Paris, les Conseillers Territoriaux des EPT compétents en voirie, et les maires de communes des autres EPT qui sont à même d'appliquer la compétence voirie au sein de leurs territoires, et donc susceptibles de prendre en charge la création et l'entretien des pistes cyclables. En complément, ils peuvent promouvoir l'usage du vélo, au titre de leur compétence en matière d'aménagement de l'espace, partagée avec la Métropole du Grand Paris : Politique de la ville, Plan Local d'Urbanisme, Plan Climat Air Energie, Plan de Déplacement Urbain (voir IV. La Planification du vélo).

## 2.4. L'avis contraignant de la préfecture de police

La préfecture de police, non compétente en matière de voirie, au titre de sa compétence de **maintien de la sécurité et de l'ordre public**, peut intervenir juridiquement et réglementairement sur deux types de voies.

• **Les voies « compétence préfecture de police » ou « axes essentiels »**<sup>53</sup>. Sur ces axes (voir Annexe 5 sur les axes essentiels), le pouvoir de police de circulation et du stationnement de la mairie centrale ainsi que l'exercice de sa compétence « voirie » sont soumis à **l'avis juridiquement contraignant de la préfecture de police**. Ce sont principalement les voies à proximité des institutions (voies sur berge, ministères, Elysée, UNESCO...) qui seraient mobilisées en cas d'évacuation urgente par exemple du Président de la République. Cette compétence de la préfecture de police peut être un réel obstacle pour le développement d'aménagements cyclables, puisque ces axes représentent des zones stratégiques pour le développement d'un réseau sécurisé et continu, tels que l'ensemble des portes aux extrémités de la ville. A titre d'illustration, la préfecture s'oppose depuis de nombreuses années au projet de réaménagement de l'Avenue du Général Leclerc<sup>54</sup>, menant à la Porte d'Orléans (voir I.3. La préfecture de police : des relations difficiles avec la mairie centrale de Paris).

• **Les voies « avis préfecture de police » ou « axes concourant à la sécurité nationale »**<sup>55</sup>. Le préfet de police dispose d'un pouvoir d'**avis consultatif** systématique vis-à-vis de l'aménagement de la voirie par la mairie centrale et de son pouvoir de police de circulation et du stationnement. Le maire de Paris est le décisionnaire final, mais dans la pratique, l'avis non contraignant de la préfecture de police est presque toujours respecté afin de préserver une bonne entente entre les deux institutions. Lorsque l'avis de la préfecture de police ne va pas dans le sens du projet de la mairie centrale, de nouvelles négociations sont réalisées, mais ces désaccords ralentissent les procédures. Le préfet de police s'était par exemple opposé en 2017 à la création de pistes cyclables sur la rue de Rivoli, mettant en avant des problématiques de sécurité. Exceptionnellement, en envoyant un message politique fort, la Mairie de Paris n'a pas respecté cet avis, et les travaux ont pu continuer. La rue de Rivoli est aujourd'hui l'une des rues les plus empruntées par les cyclistes.

Toutefois, les axes essentiels et axes concourants à la sécurité ne sont pas majoritaires dans la Ville de Paris, principalement composée d'« axes parisiens » sur lesquels la mairie centrale a les compétences.

<sup>53</sup> « 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. » Alinéa III. de l'article L2512-14 du Code Général des Collectivités Territoriales

<sup>54</sup> Ce projet prévoyait de réduire la circulation automobile sur une voie dans chaque sens, créer de part et d'autre des couloirs de bus avec séparateurs ainsi qu'une piste cyclable bidirectionnelle, également séparée de la chaussée

<sup>55</sup> « 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. » Alinéa IV. de l'article L2512-14 du Code Général des Collectivités Territoriales

### 3. Résumé de la distribution des compétences relatives à la gouvernance de l'écosystème vélo

#### 3.1. La compétence « transports et mobilité »

La **compétence « transports et mobilité »** comprend la promotion et l'organisation de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture : **transports collectifs** (transport public de personnes), **services relatifs aux usages partagés de véhicules**, ainsi que ceux relatifs aux **mobilités actives**<sup>56</sup> et tout particulièrement la pratique utilitaire quotidienne du vélo. Ainsi, la collectivité compétente (l'AOM) peut organiser le prêt ou la location de vélos, le service de vélo en libre service (VLS) sur borne ou en free floating,

le stationnement sécurisé des vélos dans l'espace public, des services de réparation de vélo, des actions de sensibilisation à la pratique du vélo utilitaire ou encore des programmes de remise en selle.

Pour exercer leurs compétences, **les AOM ont en charge d'élaborer un PDM** (anciennement PDU), obligatoire pour celles dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants<sup>57</sup>. De plus, **les régions (sauf IdF), en tant que « chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports »**, sont en charge de l'élaboration d'un **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** dans lequel les domaines de la mobilité et des transports ont un rôle clef<sup>58</sup>.

---

#### FOCUS : La planification des mobilités modifiée par la LOM (2019) - le PDM remplace le PDU

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, a introduit la notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), qualifiant toutes les collectivités auparavant dénommées autorités organisatrices de transport urbain (AOTU)<sup>59</sup>. Pour mettre en cohérence cette évolution de nomenclature de la simple notion de transport vers celle plus large et inclusive, de mobilité, la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 institue le « plan de mobilité » (PDM) à la place du plan de déplacements urbains (PDU). Outil de planification faisant toujours le lien entre urbanisme et mobilité, le PDM, en comparaison à son ancêtre le PDU, a vocation à allouer plus d'importance aux volets thématiques **mobilités actives**, logistique urbaine, et la dimension climat, air, énergie, biodiversité<sup>60</sup>. Le PDM doit ainsi être compatible et prendre en compte le ou les PCAET du territoire de l'AOM (voir Annexe 8 pour les

relations juridiques de cohérence entre le PDM et les autres outils de planification).

De plus, l'outil PDU était plus adapté aux grandes agglomérations et s'avérait juridiquement trop lourd pour les territoires moins denses, non soumis à l'obligation de l'élaborer, mais où les appétences en termes d'organisation de la mobilité étaient tout de même réelles et présentes. Ainsi, ces territoires pouvaient disposer d'une diversité de démarches volontaires : le plan de mobilité rurale (créé en 2015 par la loi TECV), un PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) tenant lieu de PDU, le plan global des déplacements (PGD)...<sup>61</sup>. Finalement, en 2019, la LOM instaure une alternative unique au PDM pour les collectivités peu denses (ou la région par substitution de l'AOM locale) : le plan de mobilité simplifié (PDMS), dont la souplesse juridique a vocation à s'adapter aux besoins, enjeux et moyens spécifiques des AOM dont le ressort territorial ne

<sup>56</sup> Cerema. (2020, 10 avril). *LOM : Quelle organisation des compétences de mobilité ?* <https://www.cerema.fr/fr/actualites/lom-quelle-organisation-competences-mobilite>

<sup>57</sup> Article.L1214-3 du Code des Transports

<sup>58</sup> Ministère de la Transition écologique. (2021, 29 avril). *L'organisation de la mobilité en France*. <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>

<sup>59</sup> Groupement des autorités responsables de transport. (2017, 20 février). *Répartition de la compétence « transport » entre collectivités territoriales*. <https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/>

<sup>60</sup> Cerema. (2020). *Fiche n° 38 La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?*

<sup>61</sup> DURLIN, T. (2020). *Le PDMS – Intégrer le management de la mobilité à la politique de mobilité*. Cerema. [https://www2.cnfpt.fr/sites/default/files/jnmmdk15\\_4\\_20200630\\_jnmm\\_mm-tpd\\_pdms.pdf](https://www2.cnfpt.fr/sites/default/files/jnmmdk15_4_20200630_jnmm_mm-tpd_pdms.pdf)

comprend pas une agglomération de plus de 100 000 habitants<sup>62</sup>.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite **loi LOM** définit deux échelles territoriales pour l'organisation de la compétence « transports et mobilité » :

- **La région est l'AOM régionale** : chargée du maillage du territoire à son échelle
- **L'EPCI est l'AOM intercommunale locale** : chargée des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire au sein d'une région, en tant qu'échelon de proximité.

Auparavant, les seuls EPCI (voir Annexe 1 pour la définition d'un EPCI) obligatoirement AOM étaient les communautés d'agglomérations (CA), les communautés urbaines (CU) et les métropoles<sup>63</sup>. De fait, certains territoires se trouvaient dans les « zones blanches » de la mobilité, c'est-à-dire qu'aucun acteur public n'y exerçait localement la compétence « transports et mobilité ». Ainsi, la LOM incite toutes les communautés de communes (CC) à prendre cette compétence en tant qu'AOM intercommunale locale. Dans le cas contraire et à partir du 1er juillet 2021, la région deviendra automatiquement AOM locale sur le territoire de la CC ne s'étant pas saisie de la compétence<sup>64</sup>.

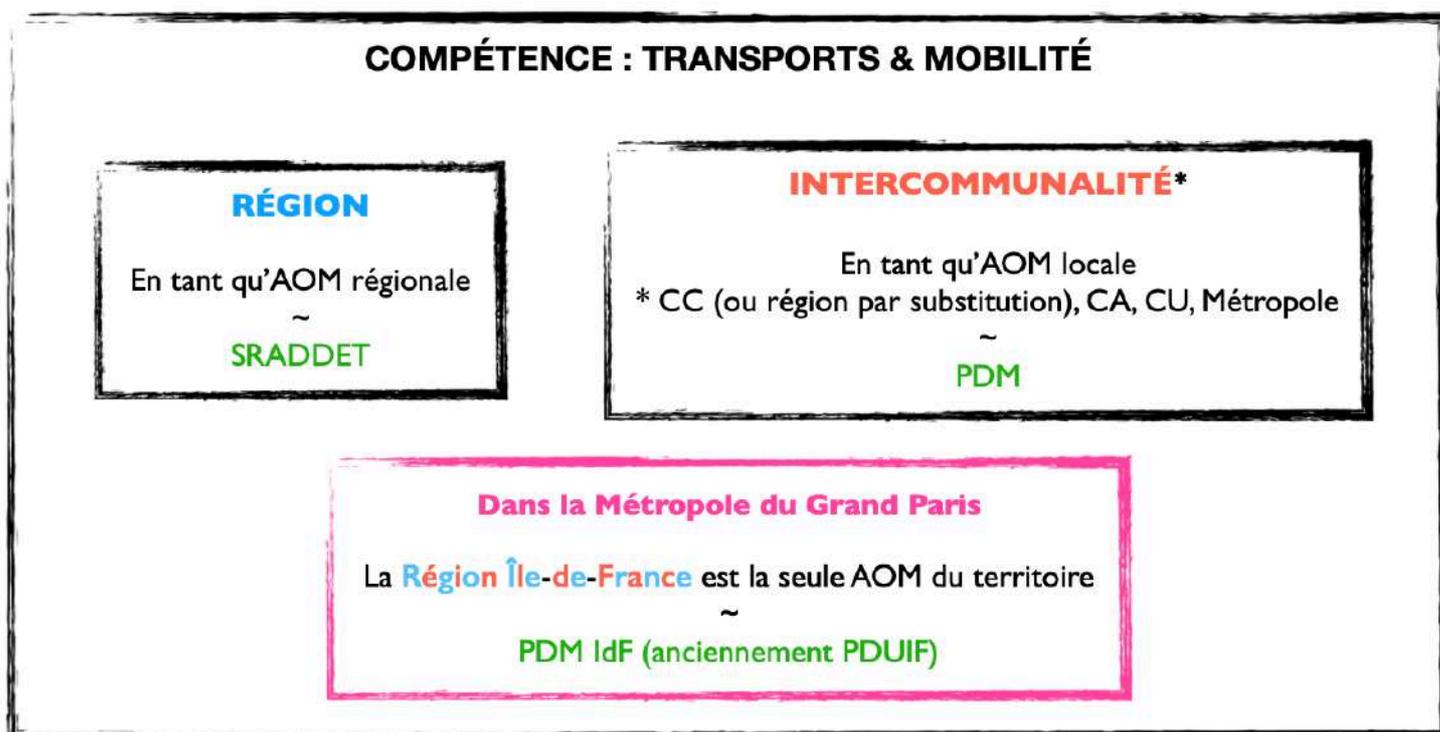


Figure 1 : Autorités compétentes de la mobilité et des transports en France

<sup>62</sup> Cerema. (2020). Fiche n° 38 La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?

<sup>63</sup> Cerema. (2020). Loi Mobilités : les communautés de communes et la compétence mobilité - mode d'emploi. [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5\\_cerema\\_inhouse\\_lom\\_commcomm\\_competence-aom\\_compressed.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcomm_competence-aom_compressed.pdf)

<sup>64</sup> ibidem

### 3.2. La compétence « police de la circulation et du stationnement »

Au titre de cette compétence sur toutes les voies publiques de sa commune, quelle que soit leur domanialité, le maire peut limiter l'emprise de la voiture (stationnée ou en circulation) dans l'agglomération, en jouant sur tous les leviers du plan de circulation, au profit par exemple des cyclistes.

La liberté de circuler et de stationner s'exerce sur les voies publiques. Pour les véhicules, cette liberté doit être réglementée pour être effective. S'agissant de la circulation des véhicules, le maire peut prendre des mesures ponctuelles ou élaborer un « **plan de circulation** » qui définit **les sens de circulation, la spécialisation des itinéraires, la séparation des trafics**, l'implantation des feux ...

**Il peut interdire la circulation aux véhicules à moteur ou encore prescrire des limitations de vitesse plus rigoureuses que celles du Code de la Route, si cela est justifié par des exigences de sécurité routière, de mobilité ou de protection de l'environnement.** (art.L2213-1-1 et L2213-2 du CGCT). Enfin, il peut **réglementer le stationnement** de véhicules ou l'interdire à la condition que ces mesures soient également motivées.

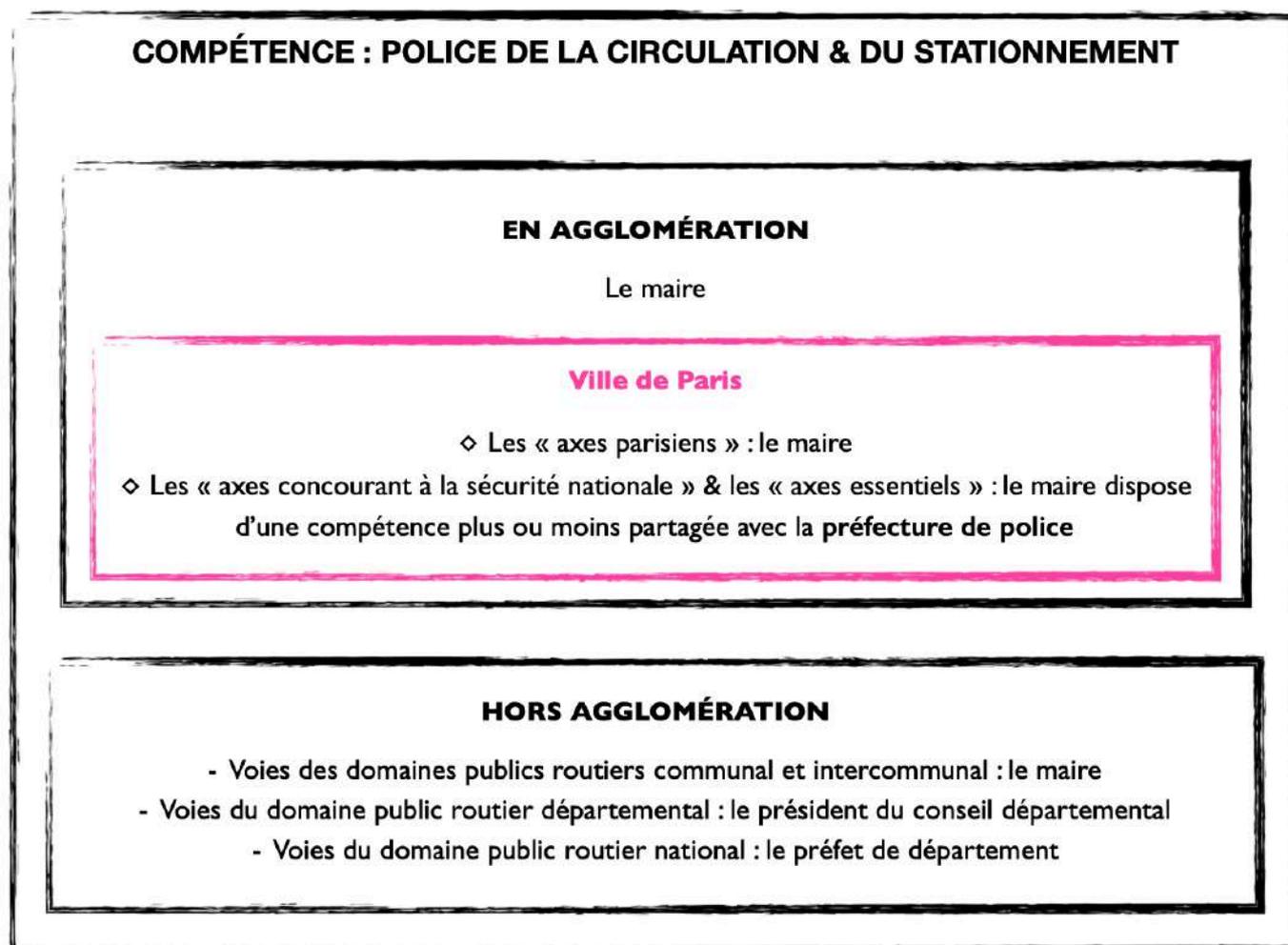


Figure 2 : Autorités compétentes de la police de la circulation et du stationnement en France

### 3.3.La compétence « voirie »

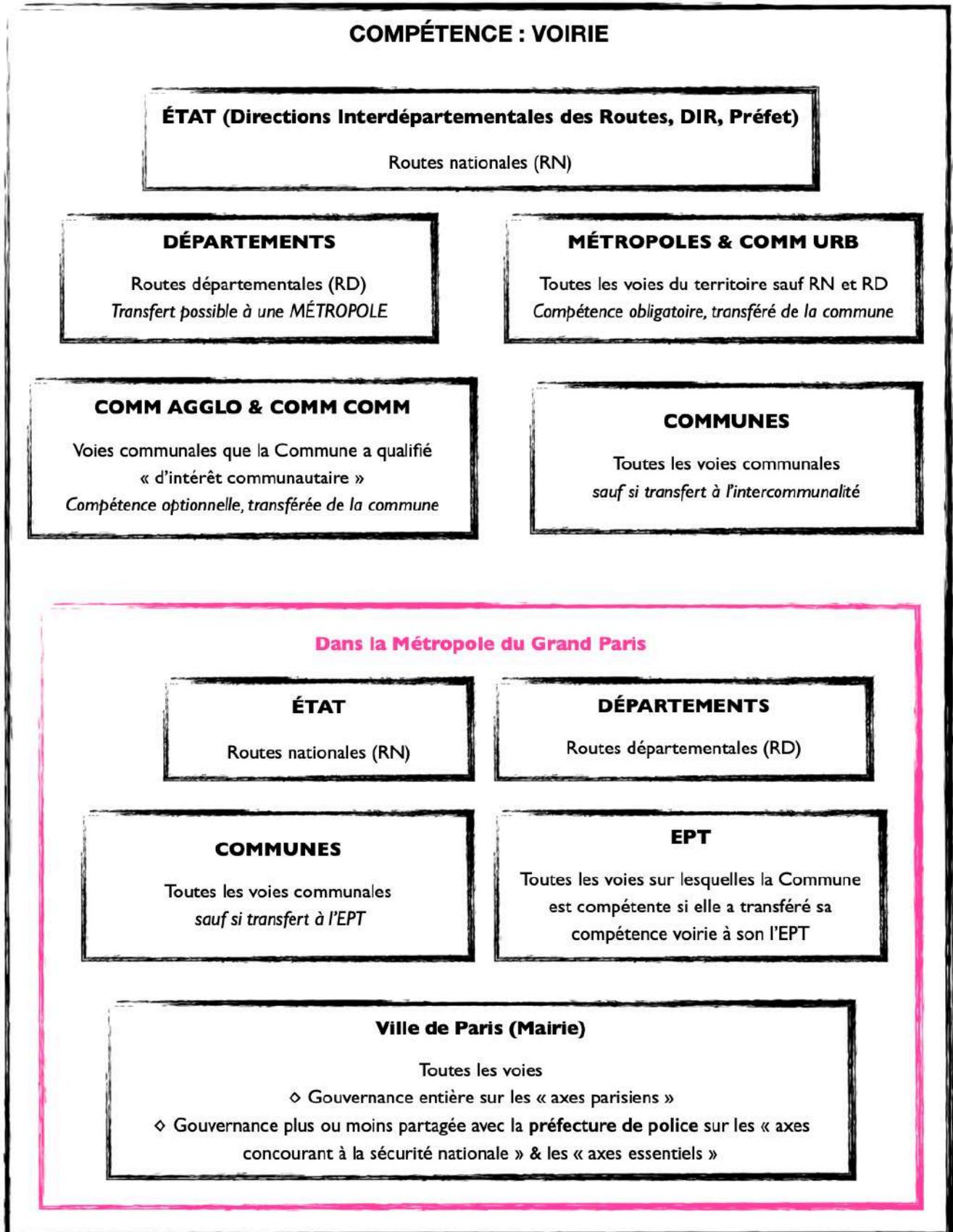


Figure 3 : Autorités compétences en termes de voirie sur le territoire français

## 4. Zoom sur la gouvernance du vélo entre la Ville de Paris et ses arrondissements

L'aménagement de la voirie et la politique des déplacements au sein de la Ville de Paris est du ressort de la **Direction de la voirie et des déplacements (DVD)**, principal responsable de la mise en œuvre du **Plan Vélo parisien** (voir IV. La Planification du vélo) qu'elle pilote, sous la responsabilité de David Belliard, adjoint à la Mairie de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

### 4.1. Les Sections Territoriales de Voirie (STV)

Pour assurer sa mission au niveau local, la DVD s'appuie sur ses services déconcentrés au sein des arrondissements, les Sections Territoriales de Voirie (STV). Au nombre de six<sup>65</sup> (voir carte en Annexe 9) elles sont **gestionnaires des voiries** de leurs arrondissements et répondent aux demandes de la **Mission Vélo** (anciennement MACY).

Leurs missions sont les suivantes :

- Gestionnaire de voirie sur l'espace public et maîtrise d'ouvrage ;
- En charge de l'entretien de l'espace public de la voirie ;
- Réalisation des projets inscrits au budget annuel d'investissement de la Mairie d'arrondissement ;
- Suivi des projets de la mairie centrale (réalisation de pistes cyclables, de zones 30, de couloirs de bus...) ;
- Mise en œuvre des projets proposés par les Parisiens dans le cadre du budget participatif (voir [Partie 2. Chapitre 1, 3.2.c pour une explication du budget participatif](#)).

Les STV sont les interlocutrices privilégiées des mairies d'arrondissement pour les questions relatives aux aménagements locaux et aux politiques de déplacements. Dans le cas où une mairie d'arrondissement souhaite rénover ou aménager une voie, elle fait appel à une STV pour avoir les moyens humains de gestion du projet, mais c'est l'arrondissement qui prend en charge le financement du projet. Toutefois, les mairies d'arrondissement ne sont pas décisionnaires et bien qu'elles puissent donner des orientations et qu'elles émettent des avis sur les projets relevant de leur territoire, **ce sont les STV qui décident de**

**l'aménagement des voiries**. La mairie centrale n'intervient que pour les grands projets d'intérêt parisien, tels que le réaménagement de la Place de la Bastille, bien que les STV restent impliquées dans le projet.

### 4.2. La Mission Vélo (ancienne Mission Aménagement Cyclable - MACY)

Une Mission Aménagements Cyclables (MACY) a été créée au sein de la DVD pour le suivi des projets d'aménagements cyclables dans la capitale. Cette instance a récemment été renommée Mission Vélo car son périmètre de travail ne se limite plus aux aménagements cyclables, mais inclut tout l'« **écosystème vélo** » : stationnement vélo, cyclotourisme, etc.

La Mission Vélo est chargée de mettre en œuvre le **Plan Vélo parisien**, en produisant les **orientations stratégiques** et **plans d'aménagements cyclables**, sur la base de la commande politique réalisée par la Mairie de Paris. La Mission Vélo a un objectif de kilomètres de voies cyclables à réaliser et pour ce faire, elle négocie une carte d'aménagements avec les arrondissements. Cette carte est ensuite votée au Conseil de Paris puis rendue publique notamment auprès des associations qui peuvent suivre sa réalisation et demander des comptes à la VdP en cas de retards. Par exemple, le baromètre des villes cyclables, élaboré par Paris en Selle est une bonne illustration de suivi des performances de la VdP sur la réalisation du Plan Vélo parisien<sup>66</sup>. C'est un moyen de contrôle et de pression citoyen très utile pour l'action des élus.

La Mission Vélo travaille en concertation avec la MGP et la Région car l'objectif final est certes de permettre aux Parisiens de se déplacer dans la ville, de manière sécurisée, efficace et confortable, mais également de permettre aux personnes qui viennent de banlieue, de se rendre à Paris facilement. Le réseau cyclable parisien doit donc être **cohérent au niveau régional et s'intégrer avec les flux des banlieues**, c'est l'objectif du projet **RER V** (voir IV.1.3 Le RER V).

<sup>65</sup> STV Nord-Ouest (8e, 17e, 18e), STV Sud-Ouest (15e, 16e), STV Sud (5e, 6e, 7e, 14e), STV Sud-Est (12e, 13e), STV Nord-Est (11e, 19e, 20e), STV Centre (1er, 2e, 3e, 4e, 9e, 10e)

<sup>66</sup> Paris en Selle. (2021, 26 janvier). *Baromètre des villes cyclables*. <https://parisenselle.fr/barometre-des-villes-cyclables/>

### 4.3. L'Agence de la mobilité

L'Agence de la mobilité de la DVD effectue un travail d'expertise pour aider la Mairie de Paris dans ses décisions. Elle se charge de tous les sujets de mobilité qui ne relèvent pas du périmètre de la Mission Vélo : piétons, trottinettes, tramway, Velib', stationnement des véhicules.

Sa principale mission est de réaliser la **veille stratégique des actions de mobilités** mises en place ailleurs en Europe et de mener des études sur ces sujets, pour ensuite conseiller les autres services de la DVD dans ses choix stratégiques. En plus de ce travail d'étude, elle effectue un **travail d'expertise** passant par la connaissance des pratiques et besoins de mobilité des usagers de la voirie parisienne, en lien avec l'impact sur leur quotidien. Grâce à cette expertise, elle est sollicitée par les élus et autres services de la DVD pour mener des réflexions sur des évolutions stratégiques et prospectives de politiques publiques. En outre, l'Agence de la mobilité encourage des **dynamiques collectives** : rassemblement d'acteurs, partage d'expertise, concertation avec les professionnels, ou encore outils pédagogiques. (L'ensemble des actions menées par l'Agence de la mobilité est détaillé dans le tableau en Annexe 10).

Le pôle Mobilité durable de l'Agence de la mobilité collabore dans son expertise avec le bureau de recherche 6t<sup>67</sup>. Ensemble, ils évaluent les solutions de mobilité alternatives à l'automobile dans la Ville de Paris, dont le vélo et le service Vélib ainsi que les impacts sociaux et environnementaux des politiques de déplacement.

### 4.4. Les Comités vélo et Comités de mobilités actives

La gouvernance du vélo dans la Ville de Paris tend à prendre de plus en plus compte de l'avis des citoyens, c'est pourquoi des instances participatives spécifiques sur les mobilités et le vélo ont été mises en place. Pour autant, les avis émis par ces instances ne débouchent pas sur des obligations. Ces comités sont consultés dans le cadre de la gouvernance du vélo mais ne la gouvernent en aucun cas à ce jour. (Voir démocratie participative : Partie 2. I.3.2.d)

<sup>67</sup> « La philosophie du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour comprendre et analyser les modes de vie et les modes de ville. » « Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie, de l'économie et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques. » (Source : 6-t)

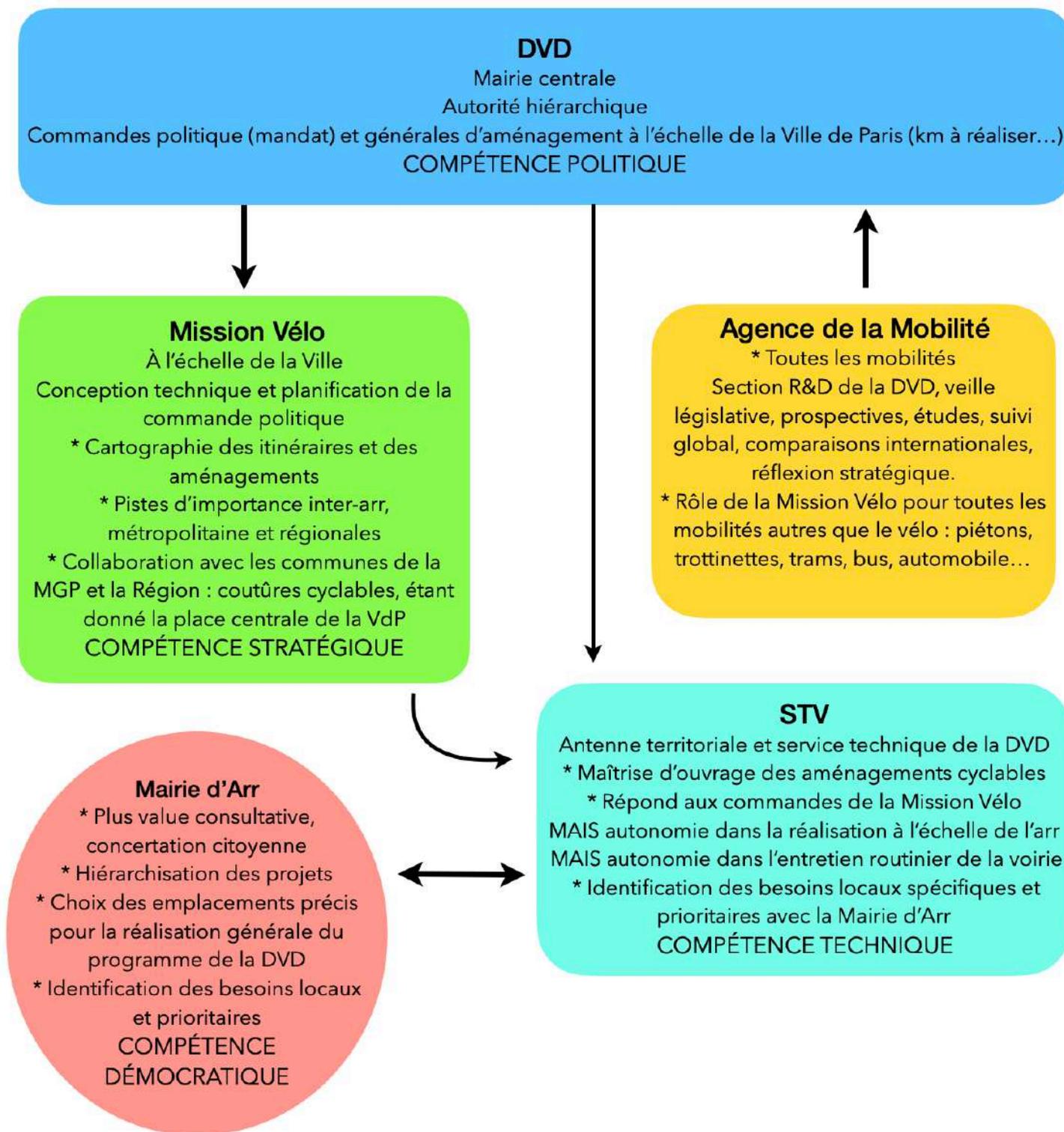


Figure 4 : Acteurs de la gouvernance des aménagements cyclables sur le territoire de la Ville de Paris

## 5. La promotion du vélo par le législateur à travers les Codes

*Le législateur est l'un des acteurs politiques les plus influents pour promouvoir l'usage du vélo. Il assure cette promotion par la modification de différents codes, notamment le Code de l'Environnement (1), le Code de l'Urbanisme (2), le Code des Transports (3), le Code de la Route (4), le Code du Commerce (5) et le Code du Travail (6).*

### 5.1. Le Code de l'environnement : loi LAURE et loi LOM

La loi LAURE et plus récemment la loi LOM fournissent de bons exemples de promotion de l'usage du vélo par le Code de l'Environnement.

• **La loi LAURE** : La **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** du 30 décembre 1996 a posé les fondements des politiques de déplacement en faveur du vélo<sup>68</sup>. L'article 20 de cette loi a créé une **obligation d'aménagement des pistes cyclables** incombant aux collectivités territoriales compétentes. Codifiée à l'article L.228-2 du Code de l'environnement, cette obligation porte sur toute nouvelle modification ou création de « **voies urbaines** »<sup>69</sup>. L'application de cet article dépend dès lors de l'interprétation de ce qu'est une « voie urbaine » ou encore une « rénovation » de voie urbaine, de la définition du contenu de l'obligation d'aménagement des voies cyclables<sup>70</sup>, ainsi que de la procédure d'un contrôle contraignant les acteurs publics à satisfaire cette nouvelle obligation. Les dispositions telles quelles ont pu être sujettes à interprétation et ont mené à de nombreux cas de contentieux et jurisprudences, qui ont complété son application, avant qu'elle ne soit clarifiée par la loi LOM.

<sup>68</sup> Réf. Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, JORF n°0001 du 1<sup>er</sup> janvier 1997

<sup>69</sup> L'article 20 de la loi LAURE a modifié l'article L. 228-2 du Code de l'environnement, qui dispose qu'« à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

<sup>70</sup> L'obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables a fait l'objet de différentes interprétations. Lors de l'adoption de la loi LAURE, la jurisprudence s'accordait généralement sur l'existence d'une obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables. Certaines juridictions soumettaient cette obligation aux conditions que les besoins et contraintes de la circulation n'y fassent pas obstacle.

Réf. : Artemisia Lawyers. (2020). *20 ans après la LAURE, la LOM revisite les obligations d'aménagement d'itinéraires cyclables*. [https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/artemisia\\_-\\_article\\_loi\\_laure\\_-\\_lom\\_-09-2020.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/artemisia_-_article_loi_laure_-_lom_-09-2020.pdf)

<sup>71</sup> « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

<sup>72</sup> Fédération française des usagers de la bicyclette. (2020). *FAQ : Je prépare mon recours*. [https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/faq\\_-\\_je\\_prepare\\_mon\\_recours\\_2018.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/faq_-_je_prepare_mon_recours_2018.pdf)

• **La loi LOM** : La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a clarifié les dispositions de la loi LAURE. L'article 61 de la loi LOM modifie l'énoncé de l'article L.228-2 du Code de l'environnement<sup>71</sup>. Ni les besoins et contraintes de la circulation ni les orientations du plan de mobilité ne doivent permettre d'échapper à l'obligation d'aménagement cyclable. Ces considérations ne servent qu'à déterminer les **types d'aménagements** cyclables à mettre en place et ne se rapportent pas à la décision de les réaliser ou non. De plus, l'article mentionne une liste qui semble exhaustive, des types d'aménagements cyclables possibles. L'obligation d'aménagement cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter la voie de bus, à condition que l'emprise disponible soit insuffisante pour permettre de réaliser les aménagements cyclables sous les formes énumérées avant. La LOM introduit enfin une **obligation de maintien de la continuité des itinéraires** existants à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport.

Au regard de leurs compétences sur le réseau viaire (voir Chapitre3, 1.2. Les nouvelles compétences définies par la loi NOTRe), les départements, les métropoles, les communautés urbaines et les communes sont donc tenues de créer des pistes cyclables, depuis 25ans.

Le non respect des dispositions prévues par l'article L. 228-2 du Code de l'Environnement, peut aboutir à des recours, **émanant principalement des associations de cyclistes**<sup>72</sup> :

a. **Recours (gracieux) administratifs** par l'envoi d'une requête à l'administration pour reconsidérer une décision, le plus souvent au maire.

b. **Recours contentieux** par l'adresse d'une requête au juge administratif pour demander l'annulation, sur des motifs de légalité, d'une décision administrative. Deux types de contentieux naissent principalement sur ces sujets liés au vélo :

- Contentieux nés du non respect des dispositions de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) codifié à l'article L 228-2 du Code de l'environnement
- Contentieux nés du non respect des dispositions du Code de la route et notamment des dispositions de l'article R 110-2 sur le « double sens cyclable » (DSC)

Dans le cas où la collectivité ne se soumettait pas à cette obligation légale et qu'un accident impliquant un cycliste se produisait, après que la réalisation de l'aménagement ait été contestée par recours, la **responsabilité pénale personnelle du maire** pourrait être engagée<sup>73</sup>.

## 5.2. Le Code de l'Urbanisme : Plan Local d'Urbanisme

Le Code de l'Urbanisme promeut la réalisation d'aménagements cyclables en ville, notamment par les articles se rapportant à l'élaboration du PLU :

- Le PLU est soumis au respect des objectifs de **diminution des déplacements motorisés**, de **réduction de la consommation d'espace** et du **développement des transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture** (article R151-44).
- Le PLU doit obligatoirement prendre en compte les **besoins de stationnement des vélos** (article L151-47)
- Le PLU doit contenir un **inventaire des capacités de stationnement de véhicules et de vélos** (article L151-4), et lorsqu'il précise des obligations de stationnement de véhicules motorisés, des obligations minimales doivent aussi concerner les vélos au niveau des habitations et bureaux (article L151-30).

- Le PLU peut prévoir des **obligations d'aires de stationnement pour les vélos et véhicules motorisés hors des voies publiques**, en tenant compte de la qualité de la desserte en transports collectifs, de la densité urbaine et des besoins selon les stationnements existants à proximité (article R151-44). Le PLU peut contenir la précision du tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, modifier ou créer, dont les itinéraires cyclables (article L151-38).

Aucun de ces articles ne prévoit d'**instance de contrôle** pour la réalisation de ces objectifs.

## 5.3. Le Code des Transports : promotion de l'intermodalité et des modes actifs par le PDM

L'usage du vélo est aussi encouragé par le Code des Transports à travers la promotion de l'**intermodalité** dans le PDM (anciennement PDU), que les **AOM** ont l'obligation d'élaborer au titre de leur compétence « **mobilité durable** ». Selon l'article L1214-2 du Code des Transports, le PDM doit assurer la protection durable de la santé et de l'environnement, en privilégiant les transports moins polluants, « notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied », en diminuant le trafic automobile et en **organisant un partage de la voie équilibré entre les différents usagers**. L'AOM peut organiser un service public de location de vélos lorsque l'offre privée ne convient pas.

Plus précisément, la LOM crée l'obligation, au sein du PDM, d'intégrer un volet visant à développer les **modes actifs**, par l'approche **infrastructure** (continuité et sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, stationnements) ainsi que l'information aux usagers (signalétique, jalonnement...) <sup>74</sup>.

<sup>73</sup> Article L 2123-34 du code général des collectivités territoriales

<sup>74</sup> « Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la **continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables** et piétons. [...]. Ce volet définit également les principes de localisation des **zones de stationnement** des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. » Article L1214-2-1 du Code des Transports

#### 5.4. Du Code de la Route au Code de la Rue : les cyclistes sont contraints de circuler dans un environnement réglementaire inadapté

En tant qu'utilisateur de la route, le cycliste est soumis au **Code de la Route** au même titre que les autres véhicules : respect des priorités, respect des signalisations, utilisation du téléphone, équipements de sécurité<sup>75</sup>. En cas d'infraction, le cycliste titulaire du permis de conduire peut se le voir suspendre pour délit au Code de la Route commis à vélo.

Avec l'essor de l'automobile au début du XX<sup>ème</sup> siècle, il apparut nécessaire de réglementer la circulation, afin que l'ensemble des usagers de la voirie s'entendent. Ainsi, en 1922 le premier Code de la Route français est élaboré, uniquement pour les automobilistes. La simple référence à la notion de « route » et non de voirie ou de rue, souligne l'influence des automobilistes dans la création de ce Code. D'autres pays européens font plutôt référence à un « **règlement de la circulation routière** » (« Straßenverkehrsordnung » en Allemagne) ou à un « **règlement de la circulation et de la signalisation** » (aux Pays-Bas). La place des piétons et des cyclistes dans cette réglementation n'est définie que par rapport à la circulation automobile, ainsi les pistes cyclables étaient originalement créées afin que les cyclistes ne gênent pas les automobilistes. Un changement de point de vue apparaît nécessaire : **du Code de la Route au Code de la Rue**.

Ce n'est qu'à partir de 2006 que le Ministère des Transports lance la **démarche participative « Code de la Rue »**<sup>76</sup>, afin d'adapter le Code de la Route à tous les usagers, s'inspirant des autres initiatives européennes et notamment du Code de la Rue à Bruxelles, applicable depuis l'arrêté royal du 4 avril 2003. L'objectif d'un tel code est de mieux tenir compte des usagers vulnérables en milieu urbain et des nouvelles pratiques de l'espace public, ainsi que de favoriser la circulation des « mobilités douces »<sup>77</sup>.

Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 introduit finalement le **principe de prudence**<sup>78</sup>, visant à protéger les usagers les plus vulnérables. Sont ainsi créées les zones de circulation particulières : les **zones de rencontre** et les **zones 30**, où le **double-sens/contresens cyclable est généralisé**.

Dès lors, le cycliste bénéficie de spécificités visant à le protéger et à faciliter sa circulation :

- **Une signalisation routière spécifique** : double sens cycliste, tourne-à-droite et tout-droit autorisés au feu rouge, voie de bus ouverte aux vélos, une signalisation à feux distincte, ligne d'arrêt distincte dans un carrefour à feux...
- **Un principe de prudence** : ralentissement obligatoire de l'allure d'un véhicule motorisé à l'approche d'un cycliste dans ce cas considéré **usager vulnérable** de la route au même titre que les piétons.
- **Place sur la chaussée** : circulation des vélos autorisée sur les accotements équipés d'un revêtement routier, le bord droit de la chaussée doit être emprunté autant que possible mais le cycliste peut s'en écarter d'une distance nécessaire à sa sécurité lorsque des véhicules y sont stationnés
- **Priorité du cycliste** : Tout conducteur voulant quitter une route sur sa droite/gauche doit serrer le bord droit/gauche de la chaussée et céder le passage aux vélos circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables que le conducteur croise. Cette priorité donnée aux vélos n'est prévue que s'il circule sur une piste cyclable, ce qui est très restrictif...

Dans cette même optique, l'article 47 de la **Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTCEV)** du 17 août 2015 donne au maire la possibilité, par arrêté motivé, de « 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

<sup>75</sup> Les amendes tombent à la chaîne: entre 90 et 135 euros, principalement pour franchissement d'un feu rouge et surtout pour le "classique" port des écouteurs, défendu par les adeptes du trajet en musique mais considéré comme gravement accidentogène. Beaucoup ont oublié qu'ils étaient soumis au code de la route

<sup>76</sup> Source : Cerema

<sup>77</sup> Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée. (2009). *Les zones de rencontre*. [http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/091214-2-Zones\\_de\\_rencontre-JCassagnes\\_cle5e6c7e.pdf](http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/091214-2-Zones_de_rencontre-JCassagnes_cle5e6c7e.pdf)

<sup>78</sup> Ce décret introduit dans l'article R412-6 du code de la route que « le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

protection de l'environnement ». Cette mesure favorise la promotion de **villes apaisées et sécurisées**.

Enfin, le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement<sup>79</sup> crée l'article R412-28-1 du Code de la Route stipulant que **toute voie où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30km/h est à double-sens pour les cyclistes**.

Toutefois, bien que la notion de Code de la Rue ait été introduite dans le Code de la Route, via le principe de prudence, le Code de la Route n'a pas changé de nom et s'adresse toujours prioritairement aux automobilistes. La Ville de Paris entend établir un nouveau règlement de voirie, un Code de la Rue à l'échelle parisienne, dont le programme est présenté ci-dessous<sup>80</sup> :

✓ **Stop au bruit !** La pollution sonore liée au trafic routier est un enjeu majeur de santé publique : un deux-roues motorisé avec un pot d'échappement non homologué peut réveiller 11.000 Parisiens sur le trajet place de la Bastille-place de l'Etoile. Nous lutterons contre le bruit en verbalisant les deux-roues motorisés et les véhicules trop bruyants. Des radars acoustiques seront systématiquement déployés sur les axes les plus bruyants pour mieux cibler la verbalisation des véhicules qui dépassent les seuils (notamment la nuit). Nous accélérerons la politique de réduction des véhicules thermiques dans Paris, notamment des deux-roues motorisés.

✓ Nous déploierons des **dispositifs de contrôles et de sanctions plus dissuasifs** : radars de vitesse, radars de feux, radars acoustiques. Nous mettrons en place des dispositifs de contrôle automatique dans les aires piétonnes

✓ Nous accompagnerons également la création de **pédibus pour aller et venir des écoles et centres de loisir**.

✓ Un **Observatoire de l'accidentologie**, associant notamment l'APHP, verra le jour afin d'enrichir la connaissance de l'accidentologie à Paris et de développer des mesures adaptées aux causes identifiées. Associant étroitement la Ville et la Préfecture de Police, ce plan de protection routière associera les représentants des usagers à son élaboration et son évaluation. Ses résultats seront partagés avec les Parisiennes et les Parisiens de manière continue.

✓ **1 milliard d'€ pour l'entretien, la propreté et l'embellissement des rues de Paris**.

✓ Parce que la rue peut être hostile aux femmes et aux personnes LGBT+, notamment quand vient la nuit, nous renforcerons la présence de la police municipale dans l'espace public sur les créneaux horaires les plus sensibles. Ses agents seront pour moitié des femmes, parce qu'il est important que les Parisiennes puissent s'identifier aux forces de l'ordre présentes dans la ville. Nous formerons cette nouvelle police municipale à la question des violences faites aux femmes, mais aussi à la lutte contre le racisme, l'antisémitisme et les LGBT-phobies.

✓ Nous expérimenterons les arrêts de bus sur demande sur le réseau Noctilien pour déposer les femmes au plus près de leur domicile, et limiter leur temps de trajet piéton nocturne.

✓ Nous multiplierons les campagnes de communication contre le harcèlement de rue et sensibiliserons les petits Parisiens à cette problématique dès l'école primaire.

✓ Nous généraliserons le **"permis piéton"** à l'école qui évoluera pour devenir un véritable temps d'apprentissage du Code de la rue et des droits des piétons"

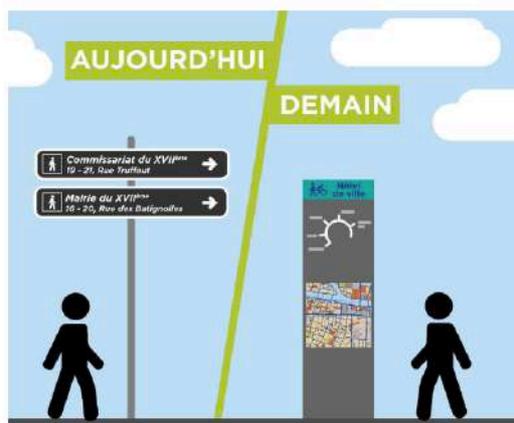


Figure 5 : Code de la Rue proposé par Anne Hidalgo lors des élections municipales 2020 à Paris

<sup>79</sup> NOR : INTS1500405D. Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030837215/>

<sup>80</sup> Source : programme politique de campagne électorale proposé par Anne Hidalgo pour les municipales 2020 à Paris (document non disponible en ligne)

## 5.5. Le Code du Commerce

La promotion du vélo apparaît dans le Code du Commerce par la considération de l'accès aux équipements commerciaux par des piétons et cyclistes depuis des voies piétonnes et cyclables. Ceci doit apparaître sur la demande d'autorisation d'exploitation commerciale présentant les effets du projet sur les flux de déplacement, notamment sur la limitation des déplacements motorisés des consommateurs.

## 5.6. Le Code du Travail : la promotion du vélo en entreprise

Le milieu professionnel est un espace privilégié pour développer la culture vélo et encourager son usage pour les salariés. Dans cette optique, plusieurs mesures ont été inscrites dans le Code du Travail, afin que le vélo soit reconnu comme un **mode de déplacement « domicile-travail »** au même titre que les véhicules motorisés. Le Code du Travail stipule que l'employeur est dans l'obligation de contribuer au financement des titres de transports des salariés pour leurs déplacements domicile-travail, incluant les abonnements vélo.

Suite à l'annonce du Plan Vélo par le Gouvernement en 2017, visant à tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens entre 2017 et 2024, un **forfait mobilité durable** a été créé. Ainsi, l'article 82 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « loi LOM » a modifié l'article L3261-3-1 du Code du Travail, définissant par décret un « forfait mobilité durable ». Ce forfait qui remplace l'indemnité kilométrique vélo, permet aux employeurs privés et publics de prendre en charge tout ou partie des frais de déplacements domicile-travail des salariés, jusqu'à 400 euros en franchise fiscale et sociale. Les entreprises peuvent aussi bénéficier d'une réduction d'impôt pour l'achat d'une flotte de vélos mise gratuitement à disposition de leurs salariés pour les déplacements domicile-travail (Code Général des Impôts).

En outre, la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTCEV) du 17 août 2015 oblige les entreprises de plus de 100 salariés à réaliser des **plans de mobilité**, incitant les entreprises à encourager l'utilisation de mobilités actives, par exemple en ajoutant des douches et vestiaires sur le lieu de travail.

---

### FOCUS : Le projet de loi climat et résilience : ce qui a été voté pour le vélo<sup>81</sup>

La loi climat et résilience, dont le texte est bientôt définitif, prévoit des avancées en faveur du vélo :

1. **La prime à la conversion élargie** aux personnes souhaitant remplacer un vieux véhicule par un vélo à assistance électrique (VAE). Le gouvernement propose aussi d'élargir le bonus aux personnes morales faisant l'acquisition d'un vélo cargo et de majorer le bonus à l'achat pour les véhicules lourds à très faibles émissions équipés de détecteurs d'angles morts, ce qui permet de protéger les usagers vulnérables, notamment les piétons et cyclistes. (amendement sur l'article 25)
2. Les plans de mobilité, créés par la loi LOM, doivent préciser la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos au niveau des parkings relais, de sorte à favoriser l'intermodalité, entre le vélo et les transports en commun. (amendement sur l'article 26).

3. Ces mêmes plans de mobilité doivent comprendre les itinéraires relevant des schémas cyclables du niveau régional, départemental ou relevant du schéma national des véloroutes. Introduire ces schémas directeurs d'aménagement cyclable dans les documents d'urbanisme leur donne une existence réglementaire. Cette mesure était déjà applicable en Ile-de-France et devrait donc être étendue à l'ensemble de la France.
4. Enfin, l'obligation de réaliser des pistes cyclables lors de la réalisation ou du réaménagement de voies, sera renforcée dans les Zones à faibles émissions mobilité. (amendement pour un article additionnel après l'article 27).

Les militants du vélo regrettent toutefois un manque d'ambition de ce projet de loi, qui ne fait pas suffisamment pour promouvoir l'usage de cette mobilité

---

<sup>81</sup> Projet de loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets : <https://www.senat.fr/leg/pjl20-767.pdf>

active. Par exemple, le forfait mobilités durables pour les grandes entreprises ne fait pas partie du texte.<sup>82</sup>

---

---

---

<sup>82</sup> Radisson, L. (2021, 13 avril). Loi climat : ce qui a été voté en faveur du vélo. *Actu-environnement.com*. <https://www.actu-environnement.com/ae/news/loi-climat-velo-amendements-prime-conversion-37361.php4>

# CHAPITRE 4. LA PLANIFICATION DU VELO

L'instrument de gouvernance le plus utilisé par les acteurs publics pour **promouvoir l'usage du vélo** sur leur territoire administratif est le **plan**. Un plan de promotion du vélo consiste au **financement d'actions facilitant l'usage du vélo**. Sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, par exemple, la planification

du vélo donne lieu à un ensemble de plans régis par différentes collectivités territoriales: la **Région Ile-de-France (IV.1)**, la **Métropole du Grand Paris (IV.2)**, les **départements (IV.3)**, les **EPT et communes de la MGP (IV.4)**, dont la **Ville de Paris (IV.5)**, le tout étant résumé à la fin de cette partie (IV.6).

## FOCUS : La particularité législative de la région IdF dans la planification de la mobilité

Selon l'article L1214-30 du Code des Transports, le plan de mobilité d'Île-de-France (ex-PDUIF) doit être décliné en plans locaux de mobilité (ex-PLD) qui le détaillent et le précisent aux échelles locales de la région, par les EPCI

du territoire compétents, hormis les communautés de communes non soumises à cette obligation (art.L1214-31 Code des Transports).

### 1. La planification du vélo dans la région Ile-de-France

La Région Ile-de-France intervient dans la planification du vélo en tant qu'**Autorité organisatrice des transports et de la mobilité (AOM)** de la région. Cette autorité, dénommée « **Ile-de-France Mobilités** », contribue au développement du réseau cyclable par l'élaboration de son outil principal de gouvernance, le « **Plan de mobilité Île-de-France** » (anciennement PDUIF).

#### 1.1. Le Plan De Mobilité (PDMIF)<sup>83</sup>

IdF Mobilités est chargée de l'élaboration d'un **PDM régional**. Celui-ci a pour vocation d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire régional. Tous les modes de transports sont concernés, y compris le vélo. Ce plan prévoit en effet des **actions en faveur des modes de transports alternatifs** à la voiture. Ces orientations ont été fixées par le législateur dès 1983, dans l'article 28-1 de la LOTI, modifié par la loi LAURE dans son article 14, modifié par la loi SRU dans son article 96.

Ainsi le PDM (anciennement PDU) doit assurer<sup>84</sup> :

- la **sécurité des déplacements** ;
- la **diminution du trafic automobile** ;

- le développement de l'usage des transports collectifs, des **moyens de déplacements économes et moins polluants** ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération pour rendre plus efficace son usage ;
- l'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un **plan de mobilité** et à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

Le PDM régional (PDMIF) sert de cadre référentiel aux « **Plans Locaux de Déplacements** » (**PLD**) et au « **Schéma métropolitain de cohérence territoriale** » (**SCoT**) avec lesquels les PLU doivent être compatibles.

#### 1.2. Le Plan Vélo régional

En 2017 la Région Ile-de-France s'est dotée d'un **Plan Vélo de 100 millions d'euros** à dépenser sur 5 ans. Ce

<sup>83</sup> Ile-de-France Mobilités. (2021, 16 mars). *Le PDUIF*. Plan de déplacements urbains Ile-de-France. <http://www.pduif.fr/-Le-PDUIF-.html>

<sup>84</sup> Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021, 18 mars). *Aménager l'espace public pour les cyclistes : la loi le rend obligatoire*. <https://www.fub.fr/droit>

budget est octroyé sous forme d'investissements, d'appels à projets et de subventions. Il s'adresse en priorité aux **collectivités territoriales** de la région ayant déjà développé une réflexion sur le maillage, les services et la promotion du vélo<sup>85</sup>. Ce budget permet de financer jusqu'à 50% de la dépense subventionnable des services à destination des cyclistes, des aménagements, du stationnement, du jalonnement, mais aussi des actions de suivi et d'évaluation des réalisations. Une aide financière est aussi proposée pour mettre en place des dispositifs de suivi/évaluation, en lien avec les associations<sup>86</sup>.

### 1.3. Le RER V

Le **Collectif Vélo Île-de-France** est un collectif associatif qui regroupe 41 associations dont Paris En Selle. Ce collectif travaille, auprès des élus de la région, à construire un **Réseau Express Régional Vélo (RER V)** sur le modèle territorial des transports en communs qui maillent déjà l'IdF, mais qui sont désormais autant saturés que les routes. L'objectif est de réaliser 9 lignes cyclables, reliant les grandes villes de la région (voir projet du RER V en Annexe 11).

Le 27 mai 2020, après délibération au conseil régional, la Région Ile-de-France a décidé de soutenir le projet RER V en y dédiant **300 millions d'euros** de budget. Elle s'est engagée à en réaliser la moitié avant 2025 et la seconde d'ici 2030<sup>87</sup>. Pour mener à bien ce projet, la région, les collectivités compétentes en matière de voirie et les associations travaillent ensemble et se réunissent régulièrement.

## 2. La planification du vélo dans la Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris intervient dans la planification du vélo à travers le **Schéma Métropolitain de Cohérence Territoriale (SCoT)**, le **Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM)** et le **Fonds d'Investissement Métropolitain**.

### 2.1. Le Schéma Métropolitain de Cohérence Territoriale (SCoT)<sup>88</sup>

Le SCoT métropolitain est le cadre de référence de la planification **stratégique** métropolitaine. Il est voté par les conseillers métropolitains et définit un ensemble d'**orientations** pour le développement et l'aménagement du territoire de la Métropole. Il est essentiel pour la planification du vélo car l'ensemble des schémas stratégiques et politiques de la métropole dépendent de ce document.

Le SCoT s'élabore sous l'égide des élus métropolitains, en collaboration avec les communes et les établissements publics territoriaux (EPT) de la Métropole. Il est enrichi par les contributions des habitants, des experts et techniciens, des entreprises et associations et du Conseil de Développement (CODEV) qui sont consultés par le comité de pilotage du SCoT.

En outre, le SCoT comporte un **projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** idéalement compatible avec les principes du développement durable. Ce document consiste notamment à fixer des objectifs qui seront retranscrits dans un Document d'Orientation et d'Objectifs, qui constitue le « volet réglementaire » du SCoT.

### 2.2. Le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM)

Le PCAEM a pour objectif de faire converger l'action des **131 communes de la Métropole du Grand Paris** en faveur de la résilience climatique, de la transition énergétique et de la qualité de l'air en favorisant les synergies et en promouvant les actions locales et métropolitaines.

Dans ce cadre, la Métropole a créé plusieurs dispositifs de promotion de l'usage du vélo sur son territoire :

- **Le Fonds d'Investissement Métropolitain** : instauré en 2016, il analyse les dossiers de demandes de subventions déposés par les communes et EPT du périmètre métropolitain. Depuis sa création, il a

<sup>85</sup> Ile-de-France. (2019). Plan vélo : Faire du vélo un mode de transport du quotidien. Ile-de-France. [pdf] Disponible à [https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-05/dossier\\_presse\\_velo\\_2019.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-05/dossier_presse_velo_2019.pdf)

<sup>86</sup> Ile-de-France. (2019). Plan vélo : Faire du vélo un mode de transport du quotidien. [https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-05/dossier\\_presse\\_velo\\_2019.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-05/dossier_presse_velo_2019.pdf)

<sup>87</sup> Collectif Vélo Ile-de-France. (2021, 13 mai). Un réseau cyclable pour l'Île-de-France : le RER V. <https://velo-iledefrance.fr/un-reseau-cyclable-pour-lile-de-france-le-rer-v/>

<sup>88</sup> Code de l'Urbanisme : chapitre dédié aux « Schémas de cohérence territoriale », articles L122-1-1 à L122-19

subventionné **40 projets de développement de voies cyclables dans 32 communes pour 11,8 millions d'euros**. Par exemple, 175 000€ ont été investis pour l'aménagement d'une continuité douce le long des bords de Marne à Champigny-sur-Marne.

- **L'extension du service Vélib' aux communes métropolitaines**, via une contribution au financement des stations en dehors de Paris.

### 2.3. Le Plan Vélo métropolitain<sup>89</sup>

La Métropole du Grand Paris a lancé en juillet 2021, en partenariat avec le Collectif Vélo Ile-de-France<sup>90</sup>, la réalisation d'un Plan Vélo métropolitain. L'objectif souhaité est d'atteindre 30% de part modale du vélo dans la MGP dès 2030 et 50% à l'horizon 2050.

Huit axes cyclables devraient alors être créés, en complément du réseau développé par le RER V ([voir carte en Annexe 12](#)), revenant à 200km de pistes cyclables supplémentaires dans la MGP. Ce plan budgété à 300 millions d'euros, soit 10 millions d'euros par an, trouvera ses financements auprès de la Région Ile-de-France, des communes et de l'Etat.

Ce projet accompagne la mise en place de Zones à Faibles Emissions (ZFE) dont l'objectif est d'encourager un changement global des mobilités vers des déplacements urbains plus durables.

## 3. La planification du vélo dans les départements

Le département est compétent en matière de voirie et de police de la circulation et du stationnement (hors agglomération) sur les **voies départementales**. De par leur importante étendue géographique, les trois départements de la MGP (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis) ont un rôle clé dans la politique cyclable pour le **maillage général du réseau** et la **continuité des itinéraires cyclables**. Ces missions clés

sont partagées avec le **Collectif Vélo Île-de-France** ([voir IV.1.3. Le RER V](#)) dont les départements suivent les recommandations. L'aménagement de pistes cyclables sur les routes départementales permet de rendre accessible aux cyclistes les **grands axes franciliens** avec plus de sécurité. Dans le contexte de la crise sanitaire, les élus des Conseils départementaux ont encouragé l'avancée des aménagements cyclables pour désengorger les transports en communs, notamment les RER.

- Le département des Hauts-de-Seine est doté d'un « **observatoire vélo** » pour connaître la fréquentation des itinéraires les plus pertinents via des dispositifs de comptage permanents. L'objectif est ainsi « d'évaluer l'impact et l'attractivité des aménagements cyclables récemment créés et de justifier l'intérêt d'assurer une **continuité cyclable** »<sup>91</sup>.
- Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis a adopté une stratégie vélo sur la période 2019-2024 qui vise à rendre le territoire du département 100% cyclable. A cet effet, plus de 250km de voies seront aménagés pour un budget de 150 millions d'euros<sup>92</sup>. Le département entend renforcer la collaboration avec les communes, les EPT et IdF Mobilités pour mettre en place une gouvernance vélo spécifique au territoire, ainsi que développer une '**culture vélo**' parmi ses habitants via le soutien aux associations de promotion du vélo et des campagnes de sensibilisation.
- Le département du Val-de-Marne élabore un **Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)**, qui identifie les itinéraires structurants à réaliser en priorité et qui sont subventionnés par le département. Le Val-de-Marne entend atteindre une part modale du vélo égale à 9% d'ici à 2030<sup>93</sup>. De manière générale, ce département est doté d'un **Plan Départemental des Déplacements** voté en 2019 et qui fixe ses objectifs pour 2030 : quintupler la part du vélo dans les déplacements, diviser de 40% celle des voitures et augmenter de 30% la part des transports en commun<sup>94</sup>.

<sup>89</sup> Métropole du Grand Paris. (2021, 3 septembre). *Plan Vélo Métropolitain*. <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/plan-velo-metropolitain>

<sup>90</sup> Le Collectif Vélo Ile-de-France regroupe 41 associations et fédérations cyclistes, dans plus de 80 villes, et représente 4 000 cyclistes. Ibidem

<sup>91</sup> Hauts-de-Seine. (2021, 20 janvier). *L'observatoire vélo*. <https://www.hauts-de-seine.fr/mon-departement/les-hauts-de-seine/missions-et-actions/transport-voirie/circulations-douces/lobservatoire-velo>

<sup>92</sup> Seine-Saint-Denis. (2020, 1er juillet). *Pour une Seine-Saint-Denis 100% cyclable en 2024*. <https://seinesaintdenis.fr/ecologie-et-amenagement/transports-deplacements/article/pour-une-seine-saint-denis-100-cyclable-en-2024>

<sup>93</sup> Val de Marne. (2021, 1er mars). *Favoriser les déplacements doux*. <https://www.valdemarne.fr/le-conseil-departemental/cadre-de-vie/ameliorer-les-deplacements/favoriser-les-deplacements-doux>

<sup>94</sup> Val de Marne. (2021, 6 février). *Le Plan des Déplacements du Val-de-Marne*. <https://www.valdemarne.fr/le-conseil-departemental/cadre-de-vie/ameliorer-les-deplacements/le-plan-des-deplacements-du-val-de-marne>

## 4. La planification du vélo dans les communes et EPT de la MGP

### 4.1. Le Plan Local de Déplacement (PLD) : un complément du PDM (ex-PDU)

L'élaboration de Plans De Mobilité pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants est obligatoire depuis la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. La loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) fixe aux PDU (PDM aujourd'hui) de grandes orientations pour organiser les déplacements des personnes, le transport de marchandises, la circulation, le stationnement. L'évaluation du PDUIF 2000, menée par le STIF en 2007, a mis en avant les limites que présentait l'application du PDUIF à l'échelle locale en Ile-de-France. En effet, les acteurs locaux n'étaient pas suffisamment impliqués dans l'élaboration de ce document et ont rencontré des difficultés à suivre ses orientations<sup>95</sup>. La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) a ensuite pallié à ce problème en prévoyant que le **PDUIF puisse être complété par des Plans Locaux de Déplacements (PLD) qui en précisent et en détaillent le contenu à une échelle intercommunale.**

Dans ce cadre, en tant qu'EPCI compétent, **l'EPT est chargé d'élaborer un PLD intercommunal (PLDi)**. Ce document organise les déplacements sur l'ensemble du Territoire de l'EPT et pour tous les modes de déplacement : circulation des piétons, des **vélos**, des véhicules légers, le stationnement, les transports collectifs, le transport et la livraison de marchandises. En dehors de l'aménagement cyclable qui relève de la compétence voirie des communes, l'EPT peut agir en faveur de la pratique du vélo : soutien aux acteurs associatifs, actions favorables à la démocratisation du vélo, installation d'équipements vélo sous compétence intercommunale...

Par exemple, le PLD de l'EPT Est-Ensemble<sup>96</sup> porte sur les axes suivants : soutien financier aux projets de transports et à l'intermodalité ; renforcement du maillage des quartiers en particulier le réseau de bus ; soutien au

déploiement des **modes actifs** pour améliorer l'offre de mobilités et lutter contre le réchauffement climatique, notamment par la coordination du déploiement des pistes cyclables temporaires et pérennes ou encore l'accompagnement de la remise en selle des habitants en soutenant les associations agissant en faveur du vélo.

### 4.2. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)<sup>97</sup>

La loi NOTRe a transféré la compétence relative aux PLU des communes de la MGP à leurs Établissements Publics Territoriaux (EPT). Ainsi, **l'EPT est l'autorité compétente pour élaborer le PLUi**, qui doit contenir un **PADD**. Globalement, ce document permet de définir une vision partagée du Territoire sur 15 ans. Il permet de fixer des orientations stratégiques sur des thématiques qui concernent le quotidien des habitants et des usagers (logement, déplacements, développement économique, environnement etc.) et de définir des règles de constructions (implantation des bâtiments, hauteur, stationnement, transition énergétique etc.).

### 4.3. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)<sup>98</sup>

La loi du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTCEV)<sup>99</sup> a rendu obligatoire l'élaboration d'un PCAET pour les 11 territoires métropolitains. C'est l'outil de planification qui permet à l'échelle locale de diminuer les émissions de GES. Le PCAET doit être révisé tous les 5 ans et le bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) tous les 3 ans. Ces axes d'action passent notamment par le développement et la promotion des « **modes de déplacements peu polluants** », des « **transports en commun** » et des « **modes actifs** ».

### 4.4. Le Plan Vélo communal

Les communes de la MGP peuvent élaborer leur propre plan vélo local qui traduit l'émergence d'une cohérence sur les politiques vélo provenant des divers documents

<sup>95</sup> STIF. (2009). *Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France*. <http://www.pduif.fr/IMG/pdf/diagnostic.pdf>

<sup>96</sup> Est Ensemble Grand Paris. (2021, 2 février). *Aménagements et déplacements*. <https://www.est-ensemble.fr/territoire-habitat>

<sup>97</sup> Plaine Commune. (2021, 25 janvier). PLUi. <https://plainecommune.fr/plui/>  
Est Ensemble Grand Paris. (2021, 23 janvier). *Plan local d'urbanisme intercommunal*. <https://www.est-ensemble.fr/plui>

<sup>98</sup> Plaine Commune. (2020, 26 octobre). *Agenda 21*. <https://plainecommune.fr/institution/le-projet-de-territoire/agenda-21/>  
Est Ensemble Grand Paris. (2021, 25 janvier). *Le Plan Climat Air Energie territorial*. <https://www.est-ensemble.fr/le-plan-climat-air-energie-territorial>

<sup>99</sup> NOR : DEVX1413992L JORF n°0189 du 18 août 2015

mentionnés aux échelles précédentes, en abordant la question de la pratique utilitaire du vélo sous différents angles : la lutte contre les émissions de GES, une conception de la ville, une conception des déplacements, les questions de santé...

La confection d'un plan vélo s'avère opportune pour la commune puisque la région IdF requiert des communes

qu'elles aient un plan vélo pour percevoir des subventions de la région. Théoriquement, la commune reçoit entre 30% et 50% de subventions publiques sur des aménagements, notamment par le **Plan Vélo IdF** et le **Fonds d'Investissement Métropolitain**, mais cela varie selon la clef de répartition concernant le projet d'aménagement de la voirie, entre ce qui relève de la partie vélo, ce qui relève de la partie piéton, etc.

---

## FOCUS : Un plan vélo, c'est beaucoup plus que l'aménagement de pistes cyclables !

Ce mémo se concentre essentiellement sur l'aménagement de la voirie (pistes cyclables, stationnement vélo) or, pour faire émerger une culture vélo en ville, l'ensemble de l'« **écosystème-vélo** » doit être pris en compte et des mesures complémentaires doivent être adoptées en plus des aménagements en faveur du vélo.

**1.La modération de la circulation automobile est cruciale.** Dans son manuel *Recommandations pour des aménagements cyclables*, le CERTU affirme qu'« En ville, la meilleure approche est de privilégier la modération de la vitesse partout où cela est possible pour permettre l'intégration des vélos dans la circulation »<sup>100</sup>. Une **ville apaisée** est le principal levier pour encourager plus d'habitants à se déplacer en vélo. En outre, plus il y aura de vélos en ville et plus elle sera sécurisée, c'est alors un cercle vertueux qui s'engage. En ce sens, le Parlement Européen a accepté le **projet de résolution législative sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020**, qui « recommande vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables »<sup>101</sup>.

**2.Le développement de services aux cyclistes est important pour faciliter et encourager la pratique du vélo.** Ces services incluent la location de vélos, via le service Vélib' notamment et organisé par l'AOM Ile-de-France mobilités ; des stations de réparation vélo à proximité car beaucoup de personnes cessent d'utiliser leur vélo quand il se casse ; un forfait mobilité durable pour réduire le coût d'achat d'un vélo (prime à l'achat du vélo à assistance électrique par exemple) et d'une réparation.

**3.L'ajout d'une section vélo dans le PLU** témoigne de la volonté stratégique de la ville ou de l'EPCI d'intégrer la promotion du vélo dans son projet d'aménagement. Cela permet aussi de fixer un cadre réglementaire qui doit nécessairement être pris en compte pour l'ensemble des aménagements à venir. Le PLU de Paris par exemple encourage la promotion du vélo.<sup>102</sup>

**4.Le soutien des acteurs associatifs** est aussi essentiel pour l'émergence d'une culture vélo d'une part et parce que certaines associations possèdent une réelle expertise sur les problématiques vélo, qui aident les pouvoirs publics à prendre des décisions d'urbanisme et d'aménagement optimales.

---

<sup>100</sup> *Recommandations pour des aménagements cyclables*, CERTU, Lyon, 2000, p.34

<sup>101</sup> Projet de résolution législative sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020, mesure 54. Réf. : Parlement Européen. (2011). *Rapport sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 (2010/2235(INI))*. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2011-0264\\_FR.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2011-0264_FR.html?redirect)

<sup>102</sup> Ville de Paris. (s.d.). *Troisième partie : Les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et la justification des règles*. [http://pluonline.paris.fr/plu/sites-plu/site\\_statique\\_50/documents/1064\\_Plan\\_Local\\_d\\_Urbanisme\\_de\\_/1065\\_Rapport\\_de\\_presentation/C\\_RP3-V03.pdf](http://pluonline.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_50/documents/1064_Plan_Local_d_Urbanisme_de_/1065_Rapport_de_presentation/C_RP3-V03.pdf)

## 5. La planification du vélo dans la Ville de Paris

### 5.1. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)<sup>103</sup>

En tant que commune, la Ville de Paris s'est dotée d'un PLU qui fixe les règles d'aménagement et d'utilisation des sols, notamment à travers l'instruction des permis de construire et de démolir. Il contient lui aussi un **PADD** qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme de la Capitale pour les 15 prochaines années, dont une des priorités est la promotion des mobilités douces telles que le vélo. Afin de mieux intégrer les enjeux environnementaux dans une prochaine révision du PLU, la Ville de Paris a invité les parisiens à faire des propositions et partager leurs idées sur leur vision de Paris en 2030.

### 5.2. Le Plan de Déplacement de Paris (PDP)

La Ville de Paris élabore son Plan de Déplacements de Paris (PDP) ayant valeur de PLD, adopté après concertation au Conseil de Paris. Il vise à **réduire le trafic automobile** et plus généralement les émissions de GES. Cet objectif passe notamment par la régulation de la circulation sur le périphérique, l'abaissement de la vitesse de circulation (zones 30) sur certaines voies, la piétonisation de certains quartiers, l'accès restreint de la ville aux véhicules polluants, le développement de l'offre en transports collectifs non polluants (métro, RER, Tramway) et des vélos en libre-service, et enfin l'élaboration d'un Plan Vélo parisien.<sup>104</sup>

### 5.3. Le Plan Vélo parisien

Le Conseil de Paris a voté en 2015 un Plan Vélo 2015-2020, avec un budget de 150 millions d'euros sur la mandature, élaboré en concertation avec les mairies d'arrondissements, les associations de cyclistes et les Parisiens. Parmi les mesures de ce plan, se trouvent **l'aménagement de pistes cyclables** ; le programme « **Paris à 30 km /h** » ; le stationnement des vélos, l'aide à l'achat de vélos et cyclomoteurs électriques, de triporteurs et vélos cargos ; les aménagements cyclables dans le cadre des projets de transport en commun et de réaménagement des grands axes, des places, etc.

Dans le cadre du Plan Vélo acte 2 (2021-2026)<sup>105</sup>, la VdP va investir 100 millions d'euros supplémentaires pour obtenir une ville 100% cyclable. Les principaux objectifs de ce nouveau plan sont la création d'un maillage cyclable complet entre la VdP et sa banlieue, notamment par la pérennisation des pistes cyclables temporaires établies pendant la crise de la Covid-19 ; la généralisation des doubles-sens cyclables, la poursuite d'une démarche de concertation avec les habitants, associations, et autres institutions parties prenantes ; l'augmentation de l'offre de stationnements sécurisés ; un renforcement des opérations de contrôle de la police municipale (respect des pistes par les autres usagers, respect de la priorité piétons par les cyclistes, etc.) ; un soutien de l'éco-système vélo (apprentissage du vélo à l'école, soutien aux associations, cyclotourisme, etc.).

<sup>103</sup> Code de l'Urbanisme : chapitre dédié aux « Plans locaux d'urbanisme », articles L123-1 à L123-20

<sup>104</sup> Roussel, F. (2007, 20 février). Le plan de déplacement de Paris a été adopté. *Actu Environnement*. [https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan\\_deplacement\\_paris\\_2262.php4](https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan_deplacement_paris_2262.php4)

<sup>105</sup> Ville de Paris. (2021, 21 octobre). *Un nouveau plan vélo pour une ville 100 % cyclable*. <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>

## 6. Résumé des différents documents de planification

- **URBANISME** : SCoT (~ document cadre) > PADD (~ document stratégique ) > PLU (~ document réglementaire)

- **MOBILITÉS** : PDM (ex-PDU) ( ~ document cadre) > PLDi / PDP ( ~ document réglementaire) > Plan Vélo

- **URBANISME, HABITAT, MOBILITÉS, ALIMENTATION, SANTÉ...pour la réduction des émissions de GES** : PCAEM > PCAET

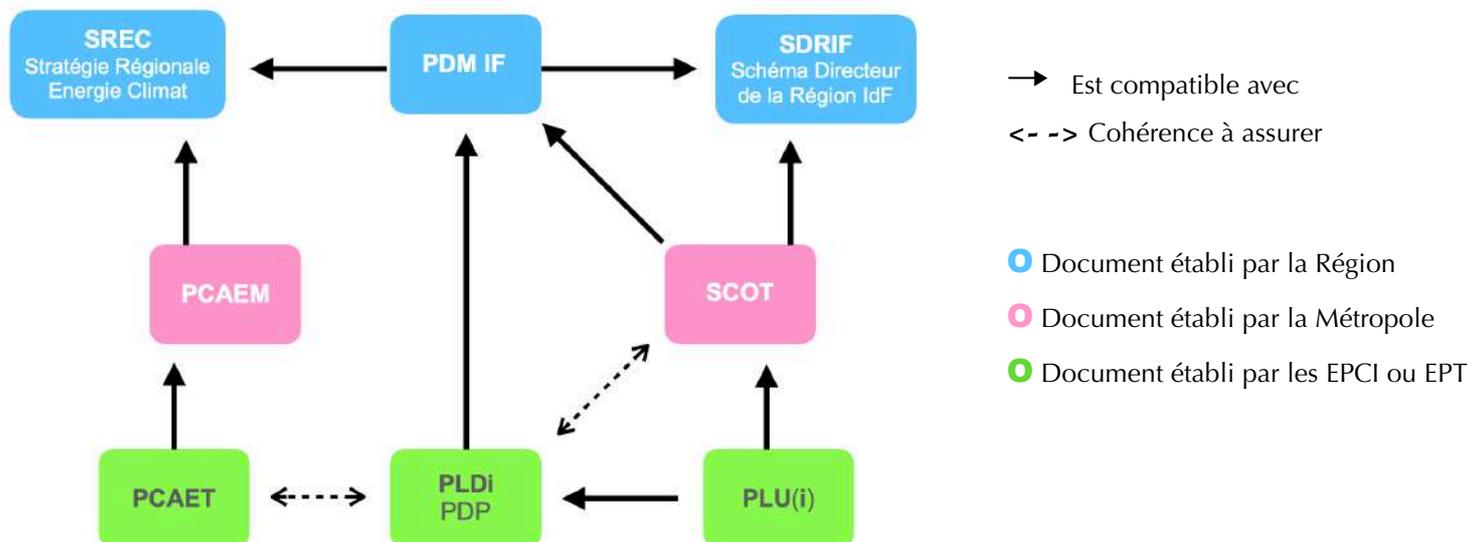


Figure 6 : Documents d'urbanisme, de mobilité et de réduction des émissions de GES en Île-de-France

Schéma adapté de : Île-de-France Mobilités. (2017). *PDU Ile-de-France : Feuille de Route 2017-2022*. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2017/10/N612-pduif.pdf>

### L'urbanisme tactique : l'apparition d'une gouvernance inédite en contexte de Covid-19

Le contexte du Covid-19 a permis la création d'aménagements cyclables à une vitesse exceptionnelle et a encouragé les collectivités territoriales à adopter des mesures ambitieuses pour favoriser l'usage du vélo. En tant qu'alternative aux transports en commun, **le vélo est un mode de déplacement présentant moins de risques de contamination par le virus**. L'utilisation du vélo ayant explosé dès le déconfinement, il est apparu nécessaire de sécuriser au plus vite ces déplacements, ce qui signifie aménager des pistes cyclables sécurisées et continues.

A cet effet, les collectivités territoriales ont opté pour la création de pistes cyclables d'urgence, **transitoires et temporaires**, dites « **coronapistes** ». Pour ce faire, le préfet de la région IdF Marc Guillaume a entamé, suite au déconfinement en avril 2020, une démarche de partenariat pour le développement du réseau cyclable en Ile-de-France. Ce partenariat réunit les gestionnaires des principales voiries d'Île-de-France : la Direction des routes de la DRIEA<sup>106</sup> (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France), les conseils de départements et la Ville de Paris.

<sup>106</sup> La DRIEA est l'antenne conjointe, en IdF, du Ministère de la Cohésion des Territoires et du Ministère des Transports.

Ainsi, 148km de pistes cyclables temporaires ont été mis en place dans la Métropole du Grand Paris, dont 48km pour la Ville de Paris<sup>107</sup>. Ces nouvelles pistes s'inscrivent dans une tendance déjà amorcée pour développer le réseau vélo au niveau de Paris, ce qui n'est pas nécessairement le cas pour la petite couronne. La Seine-Saint-Denis notamment a créé 33km de pistes cyclables qui sont encore présentes six mois après leur création. Bien qu'imparfaites, elles permettent d'établir une première continuité entre la Ville de Paris et sa banlieue, offrant donc plus de sécurité. Le quartier de la Défense est aussi inédit puisque la préfecture de Paris a accepté la fermeture de la bretelle vers la D7 et l'aménagement temporaire de pistes cyclables sur le pont de Neuilly (N13).

Cette coopération de l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement vélo, préfecture, mairies, départements et associations, est inédite et a permis des avancées très rapides, par l'adoption de la méthode 'd'**urbanisme tactique**' visant à expérimenter ces nouveaux aménagements dans un temps record<sup>108</sup>.

Ce nouveau mode de gouvernance, que l'on peut qualifier d'**inclusif** a été très efficace et représente un tournant conséquent pour l'évolution de la politique d'aménagements vélo. Ces **aménagements légers**, réversibles et modifiables que sont l'installation de plots mous et d'une peinture au sol ne nécessitant pas de génie civil, représentent un bon **outil méthodologique** urbanistique pour permettre de tester des imperfections par expérimentation avant de faire un bilan pour une pérennisation, tout en consultant les riverains. Par exemple, le département de la Seine-Saint-Denis a autorisé la commune de Montreuil à réaliser des

coronapistes aussi sur les voies de compétence départementale dans le contexte d'urgence sanitaire.

Ces pistes temporaires sont pour une large partie vouées à être pérennisées et d'autres aménagements devraient faire suite à cet élan. Pour ce faire et dans le cadre du Plan de Relance, il est prévu que davantage de fonds soient consacrés au développement du vélo.

- Les gestionnaires de voirie ont pu postuler à l'appel à projets « **fonds de mobilité active** » 2020 porté par l'État, pour la réalisation de continuités cyclables ou la pérennisation des pistes temporaires. Ce fonds a été abondé de 100 millions d'euros supplémentaires dans le cadre du Plan de Relance.
- Le Projet de loi de finances pour 2021 « **Écologie, développement et mobilité durables** » prévoit que le fonds vélo soit abondé de 100 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) pour encourager une accélération des travaux d'aménagements de réseaux cyclables sur l'ensemble du territoire français.
- Un **Plan Vélo d'urgence** de 20 millions d'euros<sup>109</sup> a été déployé pour financer les réparations des vélos, l'installation de places de stationnement et les cours de remise en selle.
- En complément et pour atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9% en 2024 et 12% en 2030, définis par le **Plan Vélo national** et la **Stratégie Nationale Bas-Carbone** (SNBC), l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leurs territoires. Cet objectif est inscrit dans le texte provisoire de la **loi Climat et Résilience**, qui fait suite à la Convention Citoyenne pour le Climat.

<sup>107</sup> Collectif Vélo Ile-de-France. (2020, 12 décembre). *Observatoire des coronapistes*. <https://observatoire-coronapistes.velo-iledefrance.fr>

<sup>108</sup> SIG, DILA. (2020, 2 octobre). *Vélo : 150 km de pistes cyclables supplémentaires créées depuis avril 2020 en Île-de-France*. La préfecture et les services de l'Etat en région. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-transport-et-environnement/Les-grands-projets-d-amenagement/Velo-150-km-de-pistes-cyclables-supplementaires-creees-depuis-avril-2020-en-Ile-de-France>

<sup>109</sup> Le Monde, AFP. (2020, 30 avril). Un plan gouvernemental de 20 millions d'euros pour encourager la pratique du vélo pendant le déconfinement. *Le Monde*. [https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement\\_6038198\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement_6038198_3244.html)



## **PARTIE 2. REGIMES INSTITUTIONNELS ET JURIDIQUES FAIBLES ?**

Cette seconde partie du mémo étudie les limites du régime juridique du vélo et surtout celles de sa gouvernance par les institutions de la Ville de Paris et sa Métropole. Elle donne aussi des pistes pour dépasser ces limites, notamment par l'idée d'une gouvernance plus inclusive comme cela a été le cas lors de la réalisation des coronapistes, avec une meilleure considération des avis du citoyen dans la prise de décision sur l'aménagement des voies. Le mémo se termine par une comparaison européenne des politiques cyclables via une approche non plus seulement juridique mais aussi socio-historique et économique.

# CHAPITRE 1. ENTRE GOUVERNANCE REPRESENTATIVE ET PARTICIPATIVE

La gouvernance du vélo sur le territoire de la Ville de Paris se décline en plusieurs instances qui semblent considérer le vélo comme un élément primordial de la question des mobilités urbaines : la **Direction des Voiries et des Déplacements** (DVD) en ses trois organes (STV, Mission Vélo, Agence de la Mobilité) et les **Comités vélo**.

Les nombreux actes de planification émanant des institutions gouvernantes semblent assez exhaustifs pour la promotion du vélo : le Plan Vélo de la Région Île-de-France et son PDM (anciennement PDU) en tant qu'AOM, le PADD du SCoT métropolitain, le PCAEM de la Métropole duquel émane le service Vélib' et le Fonds d'Investissement Métropolitain, le PADD du PLU de la Ville de Paris, ou encore le PDP ayant valeur de Plan Local de Déplacements parisien, et enfin le Plan Vélo de la Ville de Paris.

Les acteurs institutionnels et leurs plans résultent d'un **processus démocratique essentiellement représentatif** : les membres de ces institutions gouvernantes, ou du moins ceux qui participent aux délibérations, sont principalement des élus, désignés par des modes de scrutin qui semblent se vouloir le plus représentatif possible (voir Annexe 1) de l'électorat, auquel on fait donc appel seulement de manière épisodique (mandat municipal : 5 ans, mandat législatif : 5 ans...) et dans un contexte de représentation numéraire qu'on pourrait percevoir comme étant plutôt déséquilibré. En effet, 503 élus pour 2,2 millions de

Parisiens, ou encore 209 conseillers métropolitains pour 7 millions d'habitants, tous les 5 ans, semblent peut être **représentatifs, mais pas ce n'est pas un système participatif**.

En conséquence, le pouvoir des acteurs institutionnels, celui de leurs plans locaux et des outils juridiques nationaux ne peuvent être qu'améliorés d'une **participation de la société civile** (citoyens, associations ou experts) accrue pour la gouvernance du vélo, qui irait dans le sens de la transition d'une gouvernance essentiellement représentative vers une **gouvernance plus participative**. Cette transition est facilement justifiable pour une problématique telle que l'usage du vélo, puisque c'est un thème très pratique, qui évolue donc rapidement dans le temps et l'espace occupés par tous les citoyens. En effet, la ville est par nature une organisation destinée à maximiser l'**interaction sociale**<sup>110</sup>, en agréant des individus qui entretiennent avec elle des relations différentes. En outre, le vélo concerne tous les citoyens sans exception et non pas une certaine catégorie sociale, professionnelle, ou culturelle. Il concerne aussi bien les citoyens cyclistes, que les futurs cyclistes et que les non-cyclistes puisque l'enjeu prend place sur la voirie et plus largement dans la ville, espace qui doit se partager entre tous ses usagers, cyclistes ou non. Ainsi, dans le contexte de la pratique utilitaire du vélo, la ville est un objet qui se prête à la **théorie des biens communs** pour la gestion des biens publics.

---

## FOCUS : Les communs urbains : le droit à la ville

**La ville est un « bien commun »**, c'est-à-dire que ses résidents ont le droit d'accéder à un certain nombre de services, notamment le droit de prendre pleinement part aux prises de décisions concernant leur territoire, par le biais de dispositifs de gouvernance citoyenne participative. Daniela Festa aborde les communs urbains

dans son article 'Les communs urbains. L'invention du commun'<sup>111</sup>. Ce sujet s'inscrit dans un mouvement de **réappropriation de l'espace public** et en opposition au néolibéralisme et à la privatisation grandissante de l'espace commun, dont l'aménagement ne se fait pas toujours dans l'intérêt général. En effet, les

<sup>110</sup> Claval, P. (1982). *La logique des Villes : Essai d'urbanologie*. Litec

<sup>111</sup> Daniela Festa. (2016). Les communs urbains. L'invention du commun. *Tracés (Lyon, France)*. p. 233-256.

administrations locales sont de plus en plus amenées à fonctionner comme des institutions privées<sup>112</sup>. A titre d'exemple, la généralisation des vélos en libre service qui apparaît comme un service commun, correspond en réalité à une privatisation de l'espace urbain étant donné que ce service est partiellement géré par des entreprises. La planification et l'aménagement de l'espace urbain se font aujourd'hui principalement pour servir des intérêts financiers d'entreprises ou de promoteurs, qui ont un pouvoir d'influence majeur sur la planification.

Pour étudier la gouvernance de la voirie sous le prisme des communs, il faut dans un premier temps définir le commun urbain qui comprend l'aménagement de la voirie. Les communs sont composés de trois éléments :

- **Une ressource commune**
- **Une activité de commoning**, de mise en commun
- **Une implication des communautés** dans la création et la gouvernance du commun

La rue et la voirie ne disposent pas d'activité de commoning, ni de manifestation sociale ou de production de valeur, comme l'affirme Daniela Festa pour le cas des communs. Bien qu'il y ait des conflits entre usagers de la voirie, ces derniers ne sont que des passagers qui n'échangent pas ni ne créent de relation. Ainsi, plutôt que de s'intéresser à la fonction sociale de la voirie, l'angle adapté serait de s'intéresser à la **fonction sociale de la ville** et plus globalement « à quoi sert la ville ? ».

Henry Lefebvre fait appel au « **droit à la ville** »<sup>113</sup>. Selon lui, les résidents habitent la ville tandis que ce sont les professionnels (promoteurs immobiliers et entreprises) qui la conceptualisent et la gèrent<sup>114</sup>. Or, la ville doit promouvoir « les intérêts de la société toute entière, en premier lieu de ceux qui l'habitent ». Cela implique que la ville fournisse des services aux résidents pour qu'ils l'habitent bien, dont un réseau de transports complet et sécurisé. Les résidents doivent pouvoir utiliser le mode de transport qu'ils préfèrent, en toute sécurité, que ce soit

la voiture ou le vélo, sans que cela ne nuise aux piétons. En outre, au regard de la pollution importante dans la Ville de Paris et ses villes voisines, nuisant à la qualité de vie des résidents, il est fondamental que la ville encourage le développement des réseaux de mobilités douces qui contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air et par conséquent de la qualité de vie de ses habitants. Le « droit à la ville » implique d'autre part que la ville, en tant que commun, soit un **projet collectif** et par conséquent que les habitants aient un droit de participation dans les prises de décisions pour la construction de l'espace commun qu'est la ville.

La ville, de par sa densité et la différence culturelle de ses habitants, est composée de multiples identités urbaines, ce qui rend difficile la possibilité de trouver un accord qui satisfasse tous les résidents. On distingue en effet plusieurs groupes affectés par l'aménagement de l'espace public, aux revendications particulières :

- les **cyclistes** aimeraient davantage de pistes cyclables principalement pour des raisons de sécurité, mais souhaiteraient aussi des aménagements sécurisés pour ranger leurs vélos afin d'éviter les vols.
- les **piétons** tiennent à ce que leur sécurité soit préservée et que les cyclistes n'empiètent pas sur les trottoirs, c'est pourquoi l'aménagement de pistes dédiées serait en leur faveur.
- les **automobilistes** pourraient davantage être en défaveur de l'aménagement de plus de pistes cyclables, qui en général réduisent l'espace dédié à la voiture.

Bien que leurs revendications puissent diverger, l'ensemble de ces citoyens s'entendra certainement sur le fait qu'ils doivent être entendus et impliqués dans les prises de décisions et la création de l'espace urbain. La démocratie participative apparaît donc comme essentielle pour la construction et l'aménagement de la ville, dans l'optique de trouver des espaces dans lesquels les habitants peuvent s'exprimer.

<sup>112</sup> Ciervo Margherita, 2015, « I beni comuni e la loro gestione attraverso SpA in house. Il caso dell'Acquedotto pugliese SpA », séminaire « Beni comuni e forma giuridica : una relazione da esplorare », organisé par M. Ciervo (Université de Bari) et D. Festa (CENJ-IMM, EHESS) dans le cadre du colloque « Commons/Comune », Società di Studi Geografici, Università La Sapienza, Rome, 11 décembre 2015.

<sup>113</sup> Lefebvre Henry, 1968, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos.

<sup>114</sup> Lefebvre définit trois espaces :

- L'espace perçu pour ceux qui l'habitent
- L'espace conçu pour ceux qui l'aménagent, soit principalement les promoteurs immobiliers et les entreprises
- Un espace alternatif qui réinventerait les deux précédents

## 1. Une démocratie représentative à Paris et dans sa Métropole

Conscientes que la ville est de plus en plus considérée comme un commun, les collectivités territoriales ont créé de nombreuses instances de participation, aux niveaux du quartier, de l'arrondissement, de la ville et de la métropole. Ceci est toutefois à nuancer en fonction de la volonté politique de chaque collectivité, notamment au niveau de l'arrondissement, certains groupes politiques ne souhaitent pas que les citoyens soient associés aux prises de décision (principalement pour les maires à droite, selon les dires de nos interviewés). Pour autant, ces instances ne sont pas un moyen pour les citoyens d'être décisionnaires sur l'aménagement, en effet la consultation porte davantage sur le « comment » que sur le « quoi ». C'est-à-dire que **les citoyens sont appelés à s'exprimer sur les modalités de mise en œuvre de ces aménagements** (Quelle rue ? Quel marquage pour la piste cyclable ? De quelle manière réguler la circulation sur telle ou telle voie ? etc.). Les mairies ont une feuille de route (un programme électoral) qu'elles se sont engagées à suivre sur leur mandat. Les citoyens se sont exprimés sur cette **feuille de route** (qui dictera l'aménagement de leur territoire), lors des **élections municipales**. Par exemple, la maire de Paris Anne Hidalgo s'est engagée à faire de Paris une ville 100% vélo et à créer 100 000 places de stationnement vélo supplémentaires. Ce message était très clair durant la campagne électorale et il apparaît, pour les élus, non légitime de demander aux citoyens, une fois les élections faites, de se prononcer sur le choix d'aménagement de leur territoire. Les élections municipales sont alors un moment privilégié et décisif pour le futur de l'aménagement du territoire. C'est à ce moment que par le vote, les citoyens émettent un choix sur le « quoi ».

*Les décisions portant sur l'aménagement du territoire, l'urbanisme et de fait l'environnement en ville, sont prises dans le cadre d'une démocratie représentative. Dans ce système, les citoyens votent pour des élus qui prennent les décisions à leur place. Or, cette démocratie représentative, en France et dans la MGP présente de nombreuses limites, notamment du fait que la population n'est pas réellement représentée au moment du vote, notamment en raison du faible taux de participation lors des élections municipales.*

### 1.1. Un taux d'abstention record dans la Métropole du Grand Paris

Le taux d'abstention de 63,31%<sup>115</sup> lors des élections municipales parisiennes en 2020 est représentatif de l'échec de la Mairie à susciter la participation citoyenne. Ces résultats sont certes biaisés par la crise du Covid-19 mais le taux d'abstention a toujours été particulièrement élevé à Paris, atteignant 43,7 %<sup>116</sup> en 2014. Cette forte abstention touche aussi les communes des départements de la petite couronne qui font partie des dix premiers de France où l'abstention a été la plus élevée. Elle touche en particulier les communes et arrondissements plus « populaires », dans lesquels il y a davantage de populations étrangères et de nombreux jeunes de moins de 18 ans.

Ce chiffre marquant de l'abstention dans le territoire métropolitain révèle un désintérêt des citoyens à la politique de leur territoire, ils ne se sentent pas représentés par ce vote. C'est le signe d'un **échec de la municipalité à impliquer ses citoyens dans ses prises de décision**, qui doit la pousser à prendre des mesures adéquates pour élargir l'assiette de la participation citoyenne.

### 1.2. Un vote qui n'est pas ouvert à tous

**Les moins de 18 ans ne peuvent pas voter.** Les 11-18 ans sont pourtant 564 530 sur le territoire du Grand Paris<sup>117</sup> et cette catégorie d'âge est primordiale dans la politique vélo. En effet, les enfants sont une cible prioritaire pour faire émerger une culture vélo sur le territoire français. Ils apprennent le vélo à l'école et doivent être sensibilisés dès le plus jeune âge aux bienfaits du vélo, tant pour la protection de l'environnement que pour leur santé. En second lieu, les enfants se déplacent quotidiennement pour aller à l'école, il est donc essentiel de tenir compte de leur mode de déplacement et de veiller à ce qu'ils puissent le faire de manière sécurisée. Enfin et c'est sans doute le point le plus important, les enfants sont particulièrement vulnérables face aux effets du dérèglement climatique. C'est pourquoi leur voix doit être entendue, tant dans les politiques nationales que dans celles qui concernent l'aménagement de leur territoire. En ce sens, **les élections municipales ne sont pas suffisantes** et il est

<sup>115</sup> Ville de Paris. (2020, 29 juin). *Municipales 2020 : Second tour – 28 juin*. <https://www.paris.fr/elections/municipales-2020-second-tour>

<sup>116</sup> Serisier, W. (2014). Nouveaux rapports de force politiques dans la petite couronne parisienne après les élections municipales de 2014. *Hérodote*, 3(3), 75-92. <https://doi.org/10.3917/her.154.0075>

<sup>117</sup> INSEE. (2020, 9 décembre). *Évolution et structure de la population en 2017 : Intercommunalité-Métropole de Métropole du Grand Paris (200054781)*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4515317?sommaire=4515349etgeo=EPCI-200054781>

essentiel que les collectivités territoriales conçoivent des instances de participation citoyenne pour les enfants. A Paris, très peu d'instances leur sont actuellement dédiées : le Conseil Parisien de la Jeunesse est ouvert aux plus de 15 ans et certains arrondissements, comme Paris 11, ont créé des Conseils des enfants, dont un projet annuel est choisi par le Conseil d'Arrondissement qui le propose à la mairie centrale.

### **Les étrangers non Européens ne peuvent pas voter.**

La part d'étrangers non Européens représente 11,7% de la population de la MGP<sup>118</sup>. Or, contrairement à d'autres pays européens tels que les Pays-Bas, la loi française n'autorise pas les étrangers extérieurs à l'UE à voter aux élections locales. Pour autant, ce sont des habitants de la ville qui ont aussi une activité professionnelle et un foyer. C'est une raison de plus qui témoigne de la faible représentativité des élections municipales pour les décisions d'aménagement du territoire. Ces personnes, dans le cas où elles ne maîtriseraient pas la langue française, sont de fait moins susceptibles de se rendre dans les conseils de quartiers ou Comités vélo où elles peuvent faire entendre leurs voix.

*En faisant la somme des moins de 18 ans, des étrangers extérieurs à l'UE et des abstentionnistes, il apparaît vint de se satisfaire des résultats des élections municipales pour définir la politique des communes sur un mandat. Etant donné que ce système de démocratie représentative propre à la République française n'est pas prévu de changer dans un futur proche, les collectivités territoriales tentent de créer des instances de démocratie participative, dont l'objectif est de combler les lacunes de la démocratie représentative.*

## **2. Une démocratie participative pour combler les lacunes de la démocratie représentative**

### **2.1. Définitions**

#### **Qu'est-ce que la démocratie participative ?**

La démocratie participative désigne l'ensemble des dispositifs qui permettent d'augmenter l'implication des citoyens dans la vie politique et d'accroître leur rôle dans les prises de décisions.<sup>119</sup> Ces dispositifs incluent les **pétitions** mais aussi les **instances de consultation** et de **concertation** des citoyens.

<sup>118</sup> Ils sont 823 984 en 2017.

Réf. : INSEE. (2020, 9 décembre). *Étrangers - Immigrés en 2017 : Intercommunalité-Métropole de Métropole du Grand Paris (200054781)*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4515424?sommaire=4515432etgeo=EPCI-200054781>

<sup>119</sup> La Toupie. (2020, 1er novembre). *Démocratie participative*. [http://www.toupie.org/Dictionnaire/Democratie\\_participative.htm](http://www.toupie.org/Dictionnaire/Democratie_participative.htm)

Pour que les citoyens puissent réellement prendre part aux décisions d'aménagement et d'urbanisme, les concertations sont d'une grande importance.

- **Concertation** : Réunion et participation active d'une pluralité d'acteurs à l'ensemble des processus de prise de décision, afin de recueillir leurs avis et opinions dans le but de trouver un accord, de résoudre ensemble un problème, de prendre une décision ou de préparer une décision prise en final à un autre niveau. (Définition inscrite dans la Charte parisienne de la participation citoyenne)
- **Consultation** : Recueil, préalablement à une décision collective, des avis et opinions d'une pluralité d'acteurs, visant à faire peser les acteurs consultés sur la prise de décision, sans une participation active de leur part à la prise de décision finale. (Définition inscrite dans la Charte parisienne de la participation citoyenne)
- **Co-construction** : Construction collective de projets dans la production d'une politique ou d'un projet commun. (Définition inscrite dans la Charte parisienne de la participation citoyenne)

Le terme de « participation citoyenne » peut signifier des choses différentes, de la simple consultation non contraignante, à une réelle co-construction d'un projet d'aménagement.

Ainsi, lorsque des instances politiques du territoire de la MGP entendent faire « participer » les citoyens, il s'agit bien souvent de consultation, et donc de l'expression d'une démocratie qui pourrait être davantage qualifiée de consultative que de participative.

### **2.2. La nécessité de consulter les citoyens pour les aménagements vélo**

Les citoyens peuvent faire remonter des points qui n'auraient été vus par aucune administration. C'est tout l'intérêt de faire des consultations les plus locales possibles, afin que les riverains consultés aient pleine connaissance des spécificités des rues de leur quartier et fassent remonter des détails qui auraient pu être omis par les mairies ou la STV. On retrouve d'ailleurs tout l'intérêt pour la VdP de consulter les mairies d'arrondissement qui

apportent une plus-value de part la connaissance de leur territoire et organisent la **participation citoyenne de proximité**.

Cette consultation des citoyens permet aussi de tester une décision et d'y construire du **consensus** et de l'**acceptabilité**. Il est en effet plus facile pour une

collectivité de faire accepter un aménagement après consultation. De plus, elle apportera aux citoyens, en toute logique, un compte-rendu sur les raisons pour lesquelles les propositions des citoyens auraient pu ne pas être retenues.

### 3. La démocratie participative sur le territoire de Paris et sa Métropole

La participation des citoyens aux prises de décision est lentement devenue essentielle dans l'établissement des politiques au niveau local. A l'échelle de la ville, plusieurs dispositifs sont mis à la disposition du citoyen, principalement consulté et rarement décisionnaire.

La démocratie participative est alors permise en partie par la législation qui impose aux villes de créer des instances de participation citoyenne. Elles sont aussi créées à l'initiative de la ville qui souhaite impliquer le citoyen dans ses décisions. En outre, il est possible pour le citoyen de s'exprimer sur les décisions politiques, par le biais de pétitions mais surtout par les associations.

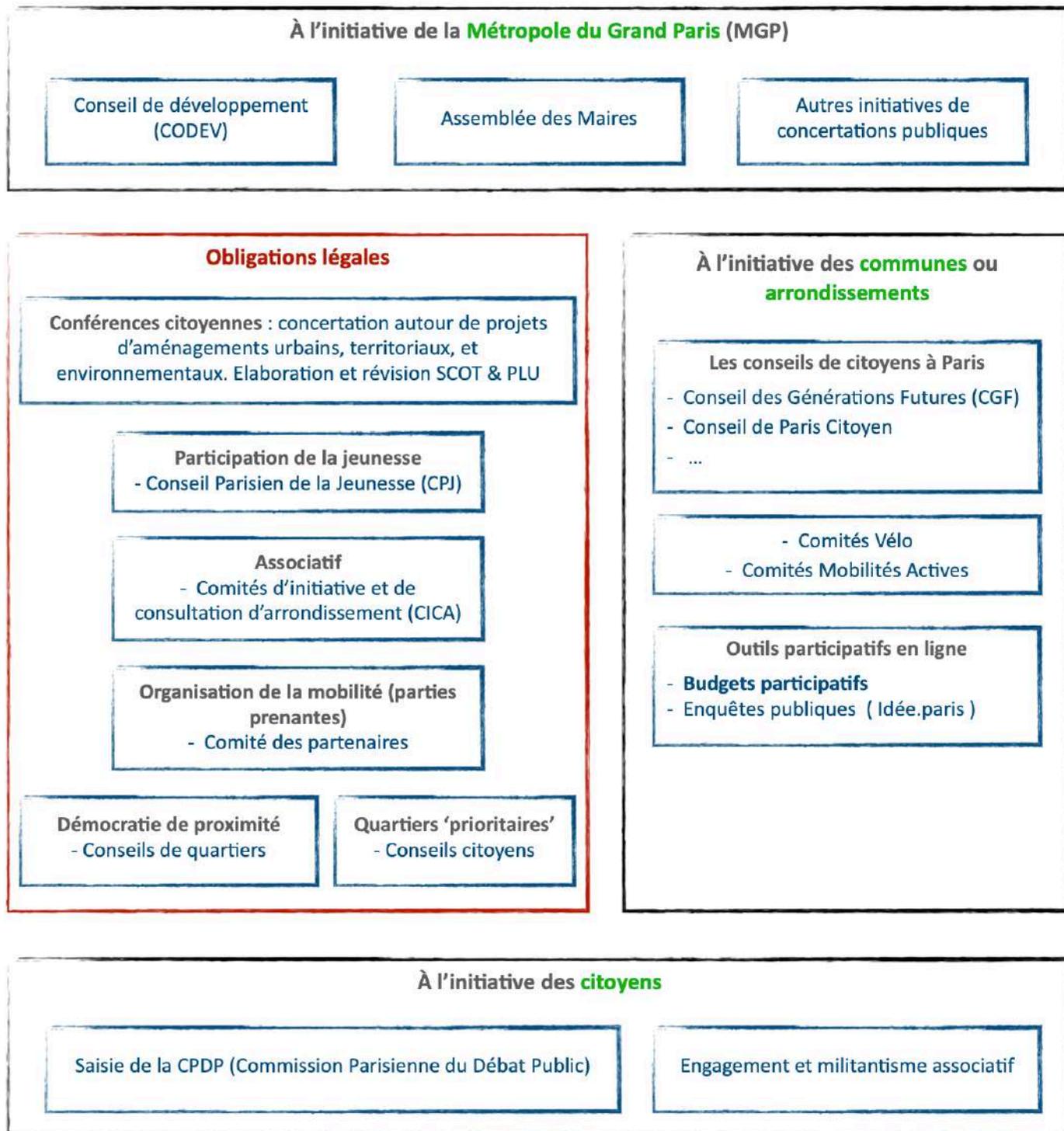


Figure 7 : Ensemble des instances de démocratie participative présentes sur le territoire de la MGP

### 3.1. Une démocratie participative imposée par la loi

#### a. Les collectivités territoriales sont soumises par la loi à un devoir de concertation des citoyens pour les projets de réaménagement de l'espace urbain (SCOT, PLU...)

Le Code de l'Urbanisme a été précurseur dans le domaine de la concertation et prévoit l'organisation obligatoire de concertations préalables dans certains cas. L'article L103-2<sup>120</sup> stipule que les procédures, projets et aménagements suivants « font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées » :

- L'élaboration et la révision du **Schéma de Cohérence Territoriale** et du **Plan Local d'Urbanisme** ;
- La modification du Schéma de Cohérence Territoriale et du Plan Local d'Urbanisme soumise à évaluation environnementale ;
- La mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale et du Plan Local d'Urbanisme soumise à **évaluation environnementale** ;
- L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale
- La création d'une zone d'aménagement concerté ;
- Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le **cadre de vie**, notamment ceux susceptibles d'affecter **l'environnement**, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement<sup>121</sup> ;
- Les projets de **renouvellement urbain**.

C'est souvent au travers de **conférences citoyennes** organisées sur des sujets spécifiques que les élus associent les citoyens aux prises de décisions dans la ville. Par exemple, une conférence métropolitaine s'est tenue fin 2020 pour débattre de la 5G, en trois sessions à l'issue desquelles 80 habitants de Paris et de la petite

couronne ont proposé 21 recommandations aux élus du Conseil de Paris, concernant la mise en place de la 5G.

#### ● Concertation durant la révision du PLU : exemple de Paris

Dans le contexte de la révision du PLU de Paris ayant débuté en 2020 et conformément à l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, la VdP a entamé une large concertation publique<sup>122</sup>. En ce sens, une **conférence citoyenne** a été organisée du 26 septembre au 17 octobre 2020, associant 100 citoyens, volontaires ou tirés au sort, de Paris et du Grand Paris qui ont formulé des propositions. Celles-ci ont été soumises aux **votes des participants** de la conférence citoyenne. Cependant et bien que ces propositions soient ensuite débattues au Conseil de Paris, elles n'ont **pas de valeur juridique**.

En complément de cette conférence citoyenne, une **consultation en ligne** et ouverte à tous les citoyens et associations, a été organisée sur le site [Idee.paris](http://Idee.paris) (voir I. 3.1.c) pour la plateforme numérique « Idee.paris »). Ces contributions ont été présentées lors du Conseil de Paris du 10 novembre 2020 pour alimenter la réflexion des décideurs.

#### b. La Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité<sup>123</sup> dite loi Vaillant et la révision constitutionnelle du 28 mars 2003 ont permis les principales avancées françaises pour la participation citoyenne.

La **loi relative à la démocratie de proximité** rend obligatoire la création de **conseils de quartier** dans les villes de plus de 80 000 habitants<sup>124</sup>. Ils sont un moyen de permettre aux citoyens de s'exprimer sur la politique de la ville, à une échelle circonscrite à leur quartier. Les habitants « peuvent être consultés par le maire et peuvent lui faire des propositions sur toute question concernant le quartier ou la ville. Le maire peut les associer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à

<sup>120</sup> Code de l'Urbanisme : Art. L103-2 (cf. [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000042655025/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042655025/))

<sup>121</sup> Code de l'Urbanisme : Art. L122-1 (cf. [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000039369708/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039369708/))

<sup>122</sup> Ville de Paris, Etat d'esprit Stratis. (2020). *Bilan de la conférence citoyenne préalable au lancement de la procédure de révision visant à l'adoption d'un plan local d'urbanisme bioclimatique de la ville de Paris*. <https://idee.paris.fr/media/default/0001/01/76e643f30c42993126510e72ab37de1debb155b4.pdf>

<sup>123</sup> NOR : INTX0100065L (cf. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000593100/>)

<sup>124</sup> « Dans les communes de 80 000 habitants et plus, le conseil municipal fixe le périmètre de chacun des quartiers constituant la commune. Chacun d'eux est doté d'un conseil de quartier dont le conseil municipal fixe la dénomination, la composition et les modalités de fonctionnement. Les conseils de quartier peuvent être consultés par le maire et peuvent lui faire des propositions sur toute question concernant le quartier ou la ville. Le maire peut les associer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville. Le conseil municipal peut affecter aux conseils de quartier un local et leur allouer chaque année des crédits pour leur fonctionnement. Les communes dont la population est comprise entre 20 000 et 79 999 habitants peuvent appliquer les présentes dispositions. Dans ce cas, les articles L. 2122-2-1 et L. 2122-18-1 s'appliquent. »

l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville »<sup>125</sup>. Ces organes restent toutefois **consultatifs** et la ville n'est pas tenue de suivre l'avis émis par les conseils de quartiers.

#### ● Application à Paris : les conseils de quartier

Paris compte **124 conseils de quartier**, ouverts à ceux qui y résident, y étudient ou y exercent une activité professionnelle ou associative. Ces conseils de quartier se réunissent trois à quatre fois par an lors de réunions plénières. Les citoyens sont alors amenés à débattre et s'exprimer auprès des élus sur les projets d'aménagement du quartier, la vie de quartier et l'amélioration du cadre de vie. Chaque participant de ce conseil devient alors un conseiller de quartier et peut alors **voter les vœux et dépenses d'investissement présentés en réunion plénière**.<sup>126</sup> Des commissions thématiques et groupes de travail sont créés pour travailler de manière continue sur des projets en lien avec les actualités propres à chaque quartier, ils sont ouverts à tous les citoyens souhaitant s'impliquer dans la vie de leur quartier. Ces commissions peuvent faire des propositions au conseil de quartier. Les comptes-rendus de ces séances sont ensuite rédigés par la cellule des conseils de quartier.

*Compétences* : Les compétences du conseil de quartier sont définies par l'article 2143-1 du Code Général des Collectivités Territoriales<sup>127</sup> : « Les conseils de quartier peuvent être **consultés par le maire** et peuvent lui faire des propositions sur toute question concernant le quartier ou la ville. Le maire peut les associer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville. ». Par ailleurs, **toute action du conseil de quartier engage la responsabilité de la municipalité**, le conseil de quartier n'ayant pas juridiquement la qualité de personne morale.

Quant à la **révision constitutionnelle de 2003**, elle donne aux collectivités territoriales la possibilité

d'organiser des **référendums décisionnels locaux**<sup>128</sup>, pour des sujets sur lesquels elles sont compétentes. Ce dispositif accorde un pouvoir décisionnel aux citoyens toutefois, l'organisation du référendum étant à l'initiative de la collectivité, les citoyens ne peuvent que s'exprimer par l'acceptation ou le refus de la mesure proposée.

**c. La Charte européenne révisée de la participation des jeunes à la vie locale et régionale adoptée le 21 mai 2003 par le Conseil de l'Europe dispose que « les collectivités territoriales et régionales doivent mettre en place des structures ou dispositifs appropriés permettant la participation des jeunes aux décisions et aux débats qui les concernent ».**

• **Conseil Parisien de la Jeunesse (CPJ)** : Créé en 2003, le Conseil Parisien de la Jeunesse est une instance dotée du statut de « **comité consultatif local** », au sens de l'article L. 2143-2 du Code Général des Collectivités Territoriales<sup>129</sup>. Cette instance s'inscrit dans les objectifs du Conseil de l'Europe visant à faire participer davantage les jeunes aux décisions et débats qui les concernent. Présidé par le maire de Paris, le CPJ est composé de 100 jeunes de 15 à 30 ans, désignés pour un mandat de deux ans. Il éclaire l'action municipale et associe les jeunes Parisiens à l'élaboration des politiques publiques de la Ville sur des thématiques telles que l'emploi, l'urbanisme, les loisirs ou les transports.

*Compétences* : Chaque année, la Ville de Paris adresse une saisine sur un projet défini au CPJ qui sera chargé de formuler un avis qui sera ensuite annexé au projet de délibération. Le Conseil de Paris tient compte de cet avis, vote le projet et communique sa décision au CPJ. Le CPJ peut aussi une fois par an, interpellier les élus en formulant un vœu qui sera transmis au Conseil de Paris par l'intermédiaire de l'adjoint au maire de Paris chargé de la Jeunesse. En outre, le CPJ produit chaque année un rapport d'activité présentant le bilan de ses actions, communiqué à l'ensemble des Conseillers de Paris et publié sur le site internet de la Ville de

<sup>125</sup> Art. L. 2143-1 de la LOI n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité

<sup>126</sup> <https://cdn.paris.fr/paris/2020/09/15/c6c6154c054121a77f3f881cff6770d8.pdf>

<sup>127</sup> Code général des collectivités territoriales : Art. L2143-1 (cf : [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000028640661/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000028640661/))

<sup>128</sup> Art. 72-1, al.2 de la Constitution, précisé par une loi organique du 1er août 2003

<sup>129</sup> Cette mesure s'inscrit dans les objectifs définis par l'article 57 du Titre III de la Charte européenne révisée de la participation des jeunes à la vie locale et régionale, adoptée le 21 mai 2003 par le Conseil de l'Europe, et qui dispose que « les collectivités territoriales et régionales doivent mettre en place des structures ou dispositifs appropriés permettant la participation des jeunes aux décisions et aux débats qui les concernent ». Réf. : Ville de Paris. (2019). *Charte de fonctionnement du Conseil parisien de la jeunesse*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/09/16/df689fdab6425606ade2d08cf028dd00.pdf>

Paris. Enfin, des représentants du CPJ sont invités à siéger au sein de plusieurs instances de concertations, notamment la Commission Parisienne du Débat Public (CPDP), le Comité jeunes de l'Association nationale des conseils d'enfants et de jeunes (Anacej), le Conseil des Générations Futures et le Comité scientifique du Conseil Parisien des Européens dans le cadre du projet INCLUDE.

#### d. La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014, dite loi Lamy, instaure les conseils citoyens

Dans le cadre des nouveaux contrats de ville, cette loi de nouvelle géographie prioritaire instaure les « **conseils citoyens** » dans l'ensemble de **quartiers dits prioritaires**, dont l'identification se fonde sur le critère unique de la pauvreté. Composés d'habitants tirés au sort des quartiers concernés et d'acteurs associatifs locaux (Art.7), ces conseils ont pour vocation de **favoriser la participation citoyenne dans l'élaboration de la politique de la ville**. Ils sont « associés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des contrats de ville » (Art.7). A Paris, ce sont 20 quartiers des arrondissements 10e, 11e, 13e, 14e, 17e, 18e, 19e et 20e qui sont concernés, et il en existe de nombreux autres dans la MGP<sup>130</sup>.

#### e. L'article 16 de la loi du 31 décembre 1982, relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon, dite loi PML, crée les comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA)<sup>131</sup>

Les CICA reconnaissent le droit des associations à participer à la vie municipale. Au moins une fois par trimestre, une séance publique réunit les élus locaux et les associations actives dans l'arrondissement qui souhaitent y participer. L'objectif principal du CICA est de **permettre aux associations d'échanger entre elles** de sorte à ce que l'ensemble des revendications soient prises en compte sur un sujet donné. A l'issue de cette séance, un procès-verbal est rédigé.

#### f. La LOM et loi Climat et Résilience intègrent les citoyens dans l'adoption du Plan de Mobilité régional (anciennement PDU) par le comité des partenaires

La loi LOM rend obligatoire la création d'un comité de partenaires par l'AOM, qui doit intégrer a minima les employeurs, les associations d'usagers, des habitants (pas nécessairement tirés au sort) et dans certains cas des élus. L'objectif de cette nouvelle instance consultative est de créer un dialogue entre l'ensemble des parties prenantes, sur les plans de mobilité régionaux. L'Ile-de-France se doit aussi d'associer des représentants de communes et EPCI dans la région.

Ainsi, ce comité doit être saisi au moins une fois par an et dans les cas suivants :

- Pour toute évolution substantielle de l'offre de mobilité
- Pour toute évolution substantielle de l'offre tarifaire
- Pour l'instauration ou la modification du taux de versement de mobilité
- Pour l'adoption et le suivi du plan de mobilité

L'avis émis par le comité n'a toutefois pas de caractère obligatoire.

Alors que son entrée en vigueur se fait dès la promulgation de la loi, Ile-de-France Mobilités (IdFM) fait figure d'exception car elle dispose déjà d'un comité des partenaires des transports publics. Ce nouveau comité sera donc mis en place lors du prochain renouvellement du comité des partenaires des transports publics.

Pour aller plus loin dans l'intégration des citoyens dans l'implémentation et le suivi des politiques de mobilité, la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) a proposé de modifier l'article L. 1231-5 du Code des Transports<sup>132</sup>, pour renforcer le rôle du comité des partenaires, notamment pour y inclure des habitants qui seraient tirés au sort. De même, la CCC propose que le comité des partenaires soit saisi « au moins une fois par an sur tout projet » et non plus seulement pour les motifs initiaux de saisie portant notamment sur des évolutions substantielles de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire. En outre, la CCC propose que ce comité des partenaires évalue chaque année a minima, les politiques de mobilité mises en place par l'AOM.

<sup>130</sup> Voir la liste en Annexe du décret n° 2014-1750 du 30 décembre 2014 « fixant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les départements métropolitains » départements 92, 93, 94.

Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030007934/>

<sup>131</sup> Voir en Partie 1 Gouvernance, 1.2.2

<sup>132</sup> Convention Citoyenne pour le Climat. (2020). *Les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat. Se déplacer - Objectif D3 : Inclure des citoyens dans la gouvernance des mobilités au niveau local comme au niveau national.*

La proposition telle quelle a été rejetée mais la Loi Climat et Résilience prévoit néanmoins que des représentants citoyens soient tirés au sort. Est aussi ajouté à l'article L. 1231-5 du Code des Transports, que « Ce comité des partenaires peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité prévue aux articles L. 1231-1-1<sup>133</sup> et L. 1231-3 et sur tout projet de mobilité structurant. ». Cette modification prend effet au 1er janvier 2022.

*La législation accorde de plus en plus d'importance à la démocratie locale et à la nécessité pour les collectivités territoriales de concerter les citoyens dans l'élaboration de projets d'aménagement de leur territoire. En ce sens, de nouvelles instances de participation citoyenne ont été créées. Toutefois, « il s'agit d'organes consultatifs, dont la collectivité n'est pas tenue de suivre l'avis »<sup>134</sup>. Pour aller plus loin que la loi ne l'impose, certaines collectivités territoriales proposent d'autres instances de démocratie participative, la plus significative étant le **budget participatif**.*

## 3.2. Une démocratie participative à l'initiative des collectivités territoriales

### a. Démocratie participative pour l'aménagement du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris a deux instances consultatives dans lesquelles divers acteurs de la Métropole sont amenés à débattre et émettre des propositions : le **Conseil de Développement** (CODEV) et l'**Assemblée des Maires** (voir Partie 1, 2.2. Gouvernance de la Métropole du Grand Paris). Dans le cadre du développement de la Métropole, d'autres initiatives permettent aux citoyens et associations de participer aux réflexions sur les décisions d'aménagement. Par exemple, l'EPT Est Ensemble, associé à la VdP et la ville de Bagnolet, a lancé une **concertation en ligne** pour l'aménagement du secteur Porte de Bagnolet-Gallieni. Cette dernière inclut un atelier public en ligne de 2h30 pour recueillir les attentes des participants et un questionnaire en ligne.

### b. Les conseils de citoyens à l'échelle Parisienne

De plus en plus d'instances de participation sont ouvertes aux citoyens qui peuvent s'exprimer sur la politique municipale (Conseil de Paris citoyen, Conseil parisien de la jeunesse, Conseil des générations futures, Conseils citoyens, Conseil Local du Handicap, Conseil des Seniors, Conseil des Enfants etc.). Malgré les avancées importantes de la VdP pour intégrer les citoyens à ses prises de décision, ces derniers ne disposent d'aucune compétence sur la décision finale, ce sont des instances consultatives. Cependant, cette implication des citoyens implique un **devoir de responsabilité de la mairie envers les citoyens**, qui doit justifier les décisions finales et expliquer pourquoi les avis ont été pris en compte ou non. Parmi les conseils de citoyens, certains ont obtenu une place très importante dans l'élaboration de la politique municipale parisienne :

- **Conseil des Générations Futures (CGF)** : Le Conseil des générations futures est une **instance consultative** et indépendante, dont l'objectif est de **représenter la société civile parisienne** et de débattre sur des sujets concernant l'avenir de Paris, en particulier sur des thématiques urbaines. **Le maire de Paris désigne les membres**, sur proposition des organismes et associations participantes, pour que soient représentés des experts, des citoyens, des acteurs des services publics, des milieux économiques et associatifs.

*Compétences* : Le CGF peut être saisi par le maire de Paris, par auto-saisine, par au moins 5 000 Parisiens via une pétition en ligne, par les groupes politiques du Conseil de Paris ou par le Médiateur de la Ville de Paris. Il lui revient ensuite de remettre un rapport annuel au maire de Paris et au Conseil de Paris. Les avis qu'il émet sont publiés sur le site intranet de la VdP et présentés en commissions thématiques ou au Conseil de Paris.<sup>135</sup>

- **Conseil de Paris Citoyen** : Depuis mars 2019, un Conseil de Paris citoyen ouvert à tous les habitants volontaires précède les séances du Conseil de Paris. Les citoyens disposent chacun de **2 minutes pour donner leur avis** sur les sujets à l'ordre du jour du Conseil et émettre des propositions. L'ensemble des

<sup>133</sup> Les autorités mentionnées au premier alinéa du I (donc les AOM) assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

<sup>134</sup> Auby, J-B. (2016). *Droit de la ville : Du fonctionnement juridique des villes au droit à la Ville* (2e ed.). LexisNexis.

<sup>135</sup> Ville de Paris. (2019). *Règlement intérieur du Conseil des générations futures*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/aa3c4e74f9bf656aded9a60063c608bd.pdf>

questions et propositions soumises durant ce Conseil sont ensuite transmises aux élus et référents concernés par ces sujets puis des réponses doivent être envoyées par email aux citoyens présents. **Certains participants regrettent toutefois que la parole accordée soit uniquement consacrée à l'ordre du jour fixé par le Conseil de Paris.**<sup>136</sup>

### c. Les plateformes de consultation en ligne

#### ● Le budget participatif, exemples de Paris et Montreuil

Cet instrument de démocratie locale participative existe dans de nombreuses villes, en France et à l'étranger. Il consiste à donner aux citoyens la possibilité de choisir l'utilisation d'une partie du budget de la ville dédié à son aménagement. En France, c'est à ce jour **l'initiative de participation citoyenne la plus efficace pour encourager la création et la sécurisation de pistes cyclables.**

**A Paris, les habitants peuvent proposer, voter et décider de projets pour la ville.** Entre 2014 et 2020, le montant alloué au budget participatif équivalait à **5% du budget d'investissement entre 2014 et 2020**, soit 100 millions d'euros par an. Depuis 2014, 2 574 réalisations ont vu le jour, dont quelques pistes cyclables comme par exemple rue de Monceau (75 008, à hauteur de 200 000 euros), avenue de Saint-Ouen (75 018, à hauteur de 420 000 euros).

A Montreuil, le budget participatif s'élève à 5% du budget annuel de la ville, soit 2,5 millions d'euros par an, pour les 14 quartiers de la ville. 500 000 euros supplémentaires sont attribués pour des projets qui concernent au moins 3 quartiers ou toute la ville<sup>137</sup>. Cet instrument participatif est ouvert à tous les habitants, sans condition de nationalité et dès l'âge de 11 ans.

Montreuil et Paris font partie d'un réseau de villes (avec Montpellier, Rennes, etc.) leaders sur les questions de

participation citoyenne en ayant été précurseurs dans la mise en place de budgets participatifs. A hauteur de 5% du budget total, les citoyens décident sur des projets en investissement optionnel, 'bonus', et non l'investissement 'contraint' de la commune, comme l'entretien du patrimoine, la réfection de la voirie, la création d'écoles etc. Le budget participatif représente donc une part importante des aménagements non-routiniers / non-contraints.

#### ● Les enquêtes numériques publiques, la plateforme numérique « Idee.paris »

Conformément à la **Charte de Participation Citoyenne de Paris**<sup>138</sup>, cette plateforme permet aux Parisiens de participer à des consultations en cours et d'émettre leurs avis. Plusieurs consultations concernent directement les aménagements de la ville, telles que la **révision du PLU** ou le **passage de tout Paris à 30 km/h**. Par l'élaboration d'un « **contrat participatif** » pour chaque consultation, la VdP s'engage à rendre publiques les décisions prises et ce qui a été retenu de la concertation, ainsi qu'à informer chaque contributeur de l'avancée des projets.

La Ville de Paris a organisé fin 2020 une **enquête publique** sous la forme de **consultation numérique publique**<sup>139</sup> concernant le projet de **limiter la vitesse de circulation à 30 km/h sur tout l'ensemble du territoire parisien**, hors périphérique, telle que le préconisait la **promesse de campagne** d'Anne Hidalgo et des écologistes. David Belliard, responsable de la DVD, affirme que 5 736 personnes ont participé mais avec « une majorité de personnes motorisées dans les répondants et une surreprésentation des Hauts-de-Seine par rapport aux autres départements hors Paris »<sup>140</sup>. Ainsi, le résultat de cette consultation publique fut « 50-50 » et fit ressortir le questionnaire sur l'intérêt de conserver quelques axes majeurs à 50 km/h. La mairie entend prendre en compte cet enjeu pour lequel elle dialogue avec la préfecture de Police, puisque certains axes sont sous la responsabilité commune de cette dernière et de la Mairie de Paris (voir Partie 1 , III.2.3. Le rôle de la Ville de Paris).

<sup>136</sup> Guyard, N. (2019, 22 mars). Paris : quand les citoyens s'invitent au Conseil. *Le Parisien*. <https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-quand-les-citoyens-s-invitent-au-conseil-22-03-2019-8037984.php>

<sup>137</sup> Ville de Montreuil. (s.d.). *Budget participatif, Présentation Générale*. <https://jeparticipe.montreuil.fr/pages/presentation-generale>

<sup>138</sup> Ville de Paris. (2019). *Charte parisienne de la participation citoyenne*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/7e858177d8e8e9f59e6804e3b82994eb.pdf>

<sup>139</sup> Ville de Paris. (2020, 26 octobre). *Généralisation du 30 km/h à Paris : à vous la parole*. <https://www.paris.fr/pages/generalisation-du-30-km-h-a-paris-a-vous-la-parole-9496>

<sup>140</sup> Lescurieux, R. (2021, 11 mars). Paris : « Nous souhaitons que la circulation sur l'ensemble du territoire parisien passe à 30 km/h », affirme David Belliard. *20 Minutes*. <https://www.20minutes.fr/planete/2995447-20210311-paris-souhaitons-circulation-ensemble-territoire-parisien-passe-30-kmh-affirme-david-belliard>

#### d. Les concertations par arrondissement pour une démocratie participative plus locale

Finalement, les instances consultatives principales pour la prise en compte des problématiques du vélo au niveau le plus local qui soit, sont les **Comités Vélos** et **Comités de Mobilité Active**, dont Paris Centre possède la structure la plus aboutie en terme de participation citoyenne.

##### ● Les Comités Vélo des arrondissements

Ces comités rassemblent des associations cyclistes, des services techniques compétents, des élus et des habitants de l'arrondissement, candidats tirés au sort. Ensemble, l'objectif est de **co-concevoir les aménagements cyclables**, de **contribuer à leur**

**amélioration** et au **suivi de la mise en œuvre des infrastructures correspondantes**.

Le 15<sup>e</sup> arrondissement, le plus peuplé de la ville, a lancé son Comité Vélo en 2020. La première séance, à laquelle a participé Paris en Selle, s'est déroulée le 20 novembre et a abordé en premier lieu l'aménagement cyclable à double sens de la rue de Vaugirard, plus longue rue de Paris. La dangerosité des tourne-à-gauche, le travail de services publics tels que la propreté et la sécurité impacté par la piste cyclable, le stationnement des livraisons pour les commerçants, ainsi que l'enjeu de cohabitation des différents usagers de la voirie autour de cette piste ont été abordés. Il est rappelé que les pistes cyclables provisoires mises en place dans un contexte de Covid-19 ont été réalisées sans concertation mais leur pérennisation se fera de manière concertée.

---

#### FOCUS : Le comité des mobilités actives de Paris Centre<sup>141</sup>

L'arrondissement de Paris Centre<sup>142</sup> a créé en 2020 un **Comité des Mobilités Actives**. S'inspirant des Comités Vélos déjà existants dans d'autres arrondissements parisiens, le Comité des Mobilités Actives doit éclairer la mise en œuvre opérationnelle des projets d'aménagements de l'espace public pour ces mobilités, sur le territoire de Paris Centre. Il constitue une méthode de travail pour la mairie d'arrondissement et a aussi pour mission de développer l'animation locale en faveur des mobilités actives.

Les projets types menés par le Comité des Mobilités Actives de Paris Centre sont les suivants :

- Révision du plan de circulation
- Aménagements de l'espace public relatifs au projet de piétonisation de Paris Centre
- Sécurisation des abords des écoles facilitant les cheminements piétons des familles
- Développement des aménagements cyclables
- Développement du stationnement dédié aux mobilités actives
- Propositions et animation d'événements dédiés aux mobilités actives

Ce comité est présidé par Florent Giry, adjoint au maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers, et par Boris Jamet-Fournier, Conseiller de Paris - Délégué d'arrondissement en charge du budget

participatif, de la participation citoyenne, des conseils de quartier et de l'innovation. Il est composé de services de la Ville de Paris (la Mairie de Paris Centre ainsi que la STV, la Mission Vélo, l'Agence de la mobilité et/ou le Service aménagement des grands projets selon l'ordre du jour), d'associations représentant les cyclistes et piétons (« Place aux piétons »), le Conseil local du handicap ainsi que 8 citoyens tirés au sort.

Il va plus loin que le Comité Vélo et se veut plus transverse dans sa concertation technique. En effet, **le Comité Vélo présente la limite d'être trop cloisonné**, à l'image des comités réservés à un seul type d'usagers de la route. Ce genre de comité comporte le risque de créer des aménagements 'mono-sujets' desquels émanent facilement des critiques et conflits entre usagers. **Or une piste cyclable doit être intégrée en permettant une harmonisation des usages**. C'est aussi l'enjeu d'un **Code de la Rue**. Le choix a donc été fait de mettre autour de la table des experts du handicap, des piétons et des cyclistes pour décroisonner ces enjeux, voire des automobilistes parmi les citoyens tirés au sort. Le Comité Mobilités Actives sert à créer les conditions d'un dialogue entre ces différents acteurs afin qu'ils prennent connaissance de leurs préoccupations mutuelles et pour finalement concilier leurs souhaits. Par exemple, les cyclistes expriment parfois leur souhait de supprimer des feux rouges qui réduisent la fluidité de leur parcours. Or,

---

<sup>141</sup> Mairie Paris Centre. (2021, 26 février). *Le Comité des mobilités actives*. <https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/la-mairie-de-paris-centre-lance-un-comite-des-mobilites-actives-8222>

<sup>142</sup> Arrondissements 1, 2, 3 et 4

ces feux rouges sont essentiels pour les personnes non-voyantes qui les utilisent pour se repérer dans la rue, via l'émission d'un signal.

Le Comité des Mobilités Actives est l'une des instances au niveau de l'arrondissement les plus avancées en termes de **concertation citoyenne** et de **transparence vis-à-vis des citoyens**. Les réunions ont lieu **une fois par mois** avec un ordre du jour envoyé 15 jours à l'avance. Les comptes-rendus sont ensuite publics et

lorsque les associations envoient des documents à ce comité, ils sont publiés dans ces comptes-rendus en annexe, sans correction. Lors de la session du 21 janvier 2021, le comité a présenté aux participants comment leur avis avaient été pris en compte dans les décisions d'aménagement, précisant les raisons pour lesquelles telle ou telle proposition d'aménagement n'aurait pas été retenue<sup>143</sup>. Cette démarche transparente de la municipalité est un moyen de rendre des comptes aux citoyens ayant participé au comité.

### 3.3. Une démocratie participative possible mais limitée, à l'initiative des citoyens

#### a. Saisie de la Commission Parisienne du Débat Public

Dans l'optique de renforcer la participation citoyenne à Paris, la **Commission Parisienne du Débat Public**, composée d'experts nommés par la Mairie de Paris, conseille la municipalité sur l'opportunité et l'organisation de débats publics.

En réunissant 5 000 signatures, **les Parisiens peuvent saisir cette commission** de sorte à ce qu'elle propose à la Mairie de Paris d'inscrire à l'ordre du jour du Conseil de Paris, un sujet choisi par les signataires et relevant de la compétence de la VdP.

#### b. Engagement via les associations

Les associations représentent l'espace idéal pour exprimer les revendications des citoyens, puisque **leur voix est portée par un collectif**. Les associations de cyclistes telles que Paris en Selle permettent aux adhérents d'exprimer leurs opinions, de prendre part aux travaux de l'association, de porter des propositions auprès des décideurs politiques et de participer à des événements autour du vélo.

Les associations vélo peuvent aussi envoyer des signaux forts aux collectivités territoriales, par des actions militantes de réappropriation de l'espace public, perçu comme un espace commun. C'est notamment le cas des **manifestations** en faveur du vélo, qui peuvent consister en des marches sur des espaces où il semble légitime de réaliser des aménagements cyclables, ou en des actions

plus originales et symboliques. Par exemple, Paris en Selle a lancé le 13 avril 2018 l'opération « Protège Ta Piste », où une ligne humaine a été réalisée en bordure de la piste cyclable, pour la protéger<sup>144</sup>. Ces **initiatives citoyennes**, rendues possibles par la mobilisation des associations, interrogent les rapports à l'espace public, sensibilisent les citoyens et interpellent les décideurs.

En outre, de par le nombre d'adhérents et donc de citoyens que les associations incarnent en une seule instance, elles obtiennent une certaine **légitimité auprès des collectivités territoriales**. Une association porte la même voix, ce qui est intéressant pour la participation citoyenne puisque cela permet d'une part de synthétiser et éviter une cacophonie, et d'autre part de représenter un nombre important de citoyens, dont la présence est très limitée dans chaque instance de participation citoyenne. Outre la **légitimité par le nombre**, les associations ont aussi une **légitimité d'expertise**. En effet, une association a sur la durée et dans l'espace une expertise, une expérience plus grande qu'un citoyen individuel qui ne peut à lui seul rassembler cette expertise sans être un professionnel du milieu. C'est ainsi que certaines associations sont tout à fait légitimes pour émettre des suggestions d'amendements aux législateurs ou des propositions aux collectivités territoriales.

Enfin, les associations constituent un lieu de rencontres entre différents acteurs et citoyens, qui peuvent ainsi partager leurs expériences et opinions, permettant à chacun d'être mieux informé, d'avoir une vision plus globale des enjeux propres à la ville et au vélo.

<sup>143</sup> Mairie Paris Centre. (2021). *Comité des mobilités actives de Paris Centre : 26/01/2021*. <https://cdn.paris.fr/paris/2021/04/14/74b594976956d373fb0087e6b3d3940b.pdf>

<sup>144</sup> Paris en Selle. (2018). *Rapport d'activité 2017-2018*. <https://parisenselle.fr/wp-content/uploads/2018/09/Paris-en-Selle-Rapport-dactivite-2017-2018.pdf>

## 4. Limites de cette démocratie participative

*Cette démocratie participative revendiquée par la ville de Paris et sa Métropole présente des limites.*

### 4.1. Une participation restreinte aux mêmes acteurs

Ce sont régulièrement les mêmes publics qui assistent à l'ensemble de ces instances participatives :

- Les **personnes âgées** s'engagent davantage dans la vie de leur arrondissement et ont tendance à assister aux Conseils de quartier et Conseils d'arrondissement. Participant déjà de façon active à la vie de leur arrondissement, ils sont plus informés des conseils en place et des opportunités de participation.
- Les **militants** et en particulier les **associations** sont plus enclins à participer puisque ce sont via ces instances qu'elles portent leurs revendications. Pour les Comités Vélo des arrondissements et les conseils de quartier, mais aussi pour les grands conseils parisiens, **les citoyens participants sont souvent tirés au sort** pour promouvoir une diversité de positions. Or, ces citoyens sont (souvent) tirés au sort parmi une liste de

personnes ayant indiqué être volontaires pour participer dans ces instances. Ainsi, les militants du vélo ont tendance à s'inscrire aux Comités vélo mais cela réduit la diversité des participants. Toutefois, les associations sont invitées à ces comités, indépendamment des tirages au sort.

- Les **citoyens engagés en politique**, pour ou contre le maire en place, seront enclins à participer pour défendre leurs positions ou contester la politique de la ville actuellement en place. A l'inverse, certains citoyens n'y participent pas et c'est une réelle problématique de la participation citoyenne que les municipalités doivent tenter de résoudre. Nombre de citoyens n'ont pas connaissance de l'existence de toutes ces instances participatives. En effet, la communication sur ces événements se fait principalement en Mairie, via la newsletter de la Mairie, son site web ou ses réseaux sociaux. Ainsi, les citoyens d'ores et déjà intéressés par l'action municipale auront accès à ces informations, mais comment faire venir un public non engagé et comment l'informer de l'existence de toutes ces instances ? La participation citoyenne n'est en effet pas évidente pour tous les publics, par exemple les populations plus populaires ou celles ne parlant pas français auront plus de difficulté à s'engager.

---

### FOCUS : Comment élargir l'assiette de la participation citoyenne ?

Face à cet échec des municipalités à faire participer des citoyens au sein de ces instances, de nouvelles méthodes de mobilisation doivent être envisagées. La commune de Montreuil s'est intéressée à cette problématique et a pris diverses initiatives pour mobiliser plus d'habitants. Des actions de porte-à-porte et des séances de traçage sont effectuées pour convier les habitants aux réunions consultatives sur le vélo. La communication sur ces événements ne se fait plus

uniquement sur le site web et les newsletters de la commune mais aussi par les associations qui sont de réels relais d'information. Par ailleurs, des réunions vélo sont ouvertes à tous les habitants et non plus à un nombre restreint d'acteurs et de citoyens. Le format de réunions en ligne est intéressant sur ce point puisqu'il facilite la logistique pour l'invitation d'autant de personnes qui n'ont pas besoin de se déplacer pour s'informer sur les actions en faveur du vélo dans leur commune.

---

### 4.2. La démocratie participative résulte principalement en des dispositifs de consultation plutôt que de concertation

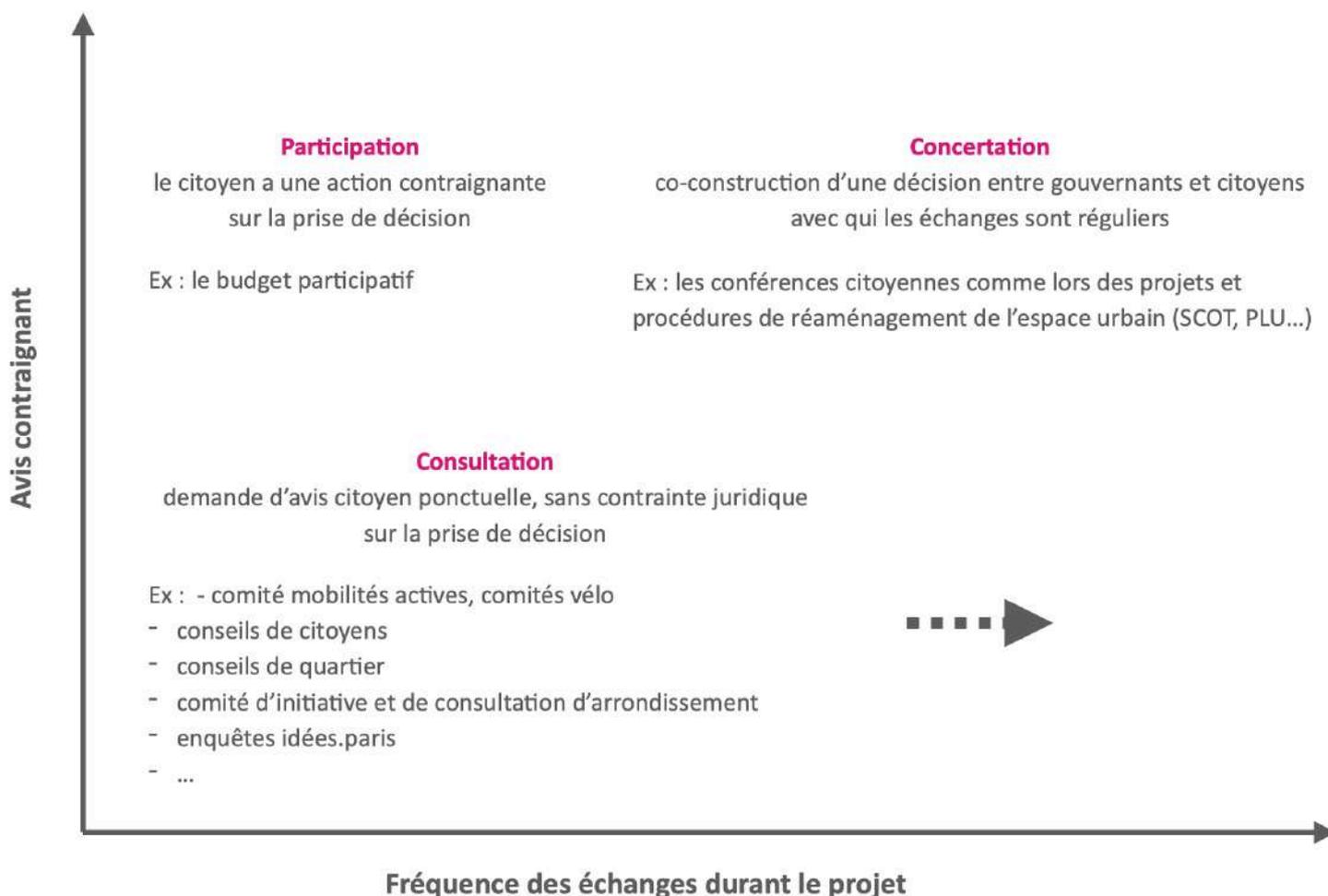
Pour les aménagements propres au vélo à Paris et dans sa Métropole, les collectivités territoriales effectuent uniquement des **concertations pour la révision du Schéma de Cohérence Territoriale et du Plan Local d'Urbanisme**, obligations légales. Par contre, toutes les

autres instances abordées sont principalement des **instances de consultation et non de concertation**. C'est-à-dire que les avis des citoyens sont émis mais pas nécessairement pris en compte. Par exemple, dans les conseils de quartier, les citoyens sont consultés et donnent leurs avis mais ils n'aboutissent pas à une prise de décision ; dans les Comités Vélo il en va de même, les avis des citoyens aboutissent à une réflexion entre les instances des collectivités qui en tiennent compte, mais

ces comités ne mènent pas à un accord de tous et les citoyens ne sont pas impliqués du début à la fin du processus. Le Comité des Mobilités Actives de Paris Centre entend co-concevoir les projets d'aménagement en consultant les participants bien en amont. **Seuls les budgets participatifs des communes témoignent d'une réelle participation citoyenne**, c'est-à-dire où les citoyens sont pleinement chargés de la décision finale.

En outre, il y a un **manque de transparence** sur les motifs des prises de décision dans ces instances de participation citoyenne.

En effet, il n'y a pas systématiquement de rapport suite à la consultation, expliquant les raisons pour lesquelles telles décisions ont été finalement prises et pourquoi les avis des citoyens ont ou non été suivis ou même pris en compte. Sur ce point, le Comité des Mobilités Actives de Paris Centre est exemplaire puisqu'il partage les raisons ayant mené aux prises de décisions sur lesquelles le comité s'était positionné (voir Focus sur Le Comité des Mobilités Actives de Paris Centre).



**Figure 8 : Les nuances cachées derrière le terme de « participation »**

Légende : Les principales instances de participation en présence dans la Ville de Paris et sa Métropole sont des instances de consultation, où les citoyens sont appelés à donner leurs avis mais ne prennent pas pleinement part à la décision finale concernant les aménagements. Les budgets participatifs ainsi que les conférences citoyennes sont à ce jour les seules instances de participation dans lesquelles le citoyen co-construit le projet avec la municipalité. Toutefois, certaines instances de consultations telles que le Comité des Mobilités Actives de Paris Centre tendent à intégrer de plus en plus le citoyen dans l'élaboration du projet, notamment en ayant des échanges plus fréquents et une totale transparence sur les décisions finales.

# CHAPITRE 2. LE VELO : UN REGIME JURIDIQUE FAIBLE EN FRANCE ?

## 1. Les limites et forces du régime juridique français pour la promotion du vélo

### 1.1. Remarques sur la lecture du Code du Cycliste (L.Duprey)

Cet ouvrage énumère tous les articles de loi français évoquant l'usage du vélo, que l'on trouve dans différents codes juridiques. Le travail insolite et précieux de cet auteur, fournit une vue d'ensemble sur le système juridique existant du vélo. Ce dernier est majoritairement cité dans le Code de la Route et dans le Code des Transports, mais en comparaison apparaît finalement peu dans les Codes de l'Urbanisme, de l'Environnement, du Travail et de la Construction et Habitat.

Ceci suggère que le vélo n'est envisagé qu'à peu de dimensions à la fois :

- celle de la **sécurité routière** parmi les autres véhicules ;
- celle de la **technicité d'un moyen de transport** presque comme les autres

Pourtant, le vélo se distingue des autres moyens de mobilité par bien d'autres arguments positifs que celui de la **préservation de l'environnement** : il est très

**économique, très rapide en zone urbaine et excellent pour la santé.**

De plus, à travers ces textes juridiques, le vélo est majoritairement abordé par le biais de l'infrastructure « stationnement », tant évoquée au détriment d'infrastructures plus évidentes et importantes pour le trajet d'un cycliste, que seraient tout simplement la chaussée sur laquelle il roule et sa signalisation (partage de la chaussée avec les autres usagers, intersections...).

Enfin, **le vélo est rarement cité seul**, seulement pour ce qu'il serait en lui-même, mais souvent accompagné de mesures concernant :

- d'autres véhicules, en particulier la voiture
- d'autres moyens de transports répondant aux objectifs de développement durable (transports en commun), alors qu'encore une fois, il s'en différencie par bien d'autres aspects.

Etant donné tous les avantages du vélo par lesquels il se distingue des autres modes de mobilité, **son usage devrait figurer dans beaucoup plus de domaines juridiques : environnement, économie, santé, qualité de vie... et avec un ton beaucoup plus impératif.**

---

## L'usage du vélo : un enjeu de santé publique

À l'occasion d'un débat au Sénat en octobre 2018 sur « les mobilités urbaines à l'heure du vélo et des nouveaux engins de déplacement personnel »<sup>145</sup>, plusieurs acteurs<sup>146</sup> sont intervenus pour défendre les bénéfices sanitaires de la pratique du vélo. Cette dernière a des vertus indéniables concernant « la mortalité toute cause, les maladies cardiovasculaires, l'obésité et le diabète, la santé mentale, la lutte contre le stress et la santé sociale ». Cependant, il ne faut pas oublier de prendre en compte, dans le calcul du ratio bénéfices/risques, l'exposition accrue des cyclistes à la pollution atmosphérique dans certaines circonstances, à cause de « la distribution de l'espace public et

notamment l'autorisation des vélos dans les couloirs de bus élargis », ainsi que l'accidentologie. Toutefois, ces deux risques sont largement contrebalancés par les **bénéfices de l'activité physique sur la santé physique et mentale**, ainsi que les **bénéfices de la réduction de la pollution atmosphérique** sur la santé lorsque la part modale du vélo augmente, ce qui diminue aussi les risques liés à l'accidentologie (cercle vertueux par le nombre) puisque les cyclistes plus nombreux sont plus visibles des autres usagers, et sont autant d'automobilistes, causant les accidents, en moins.

<sup>145</sup> Sénat. (2018). *Comptes rendus de la délégation sénatoriale à la prospective. Débat sur les mobilités urbaines à l'heure du vélo et des nouveaux engins de déplacement personnel*. <http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20181008/prospective.html>

<sup>146</sup> M. Yorghos Remvikos, professeur de santé environnementale, Université de Paris-Saclay et M. Jean-Philippe Santoni, pneumologue, Fondation du Souffle

« Le vélo est bénéfique pour le système respiratoire (en France, 10 millions de personnes souffrent de maladies respiratoires chroniques) et pas seulement pour le système cardio-vasculaire. ». En outre, le vélo à assistance électrique (VAE) « permet une activité

physique modérée, c'est-à-dire sans hyperventilation » limitant ainsi l'exposition à la pollution en milieu urbain, tout en permettant de rallonger les distances parcourues et l'accès plus facile des seniors à la pratique du vélo.

## 1.2. Pour aller plus loin

L'article L.228-2 du Code de l'environnement, modifié par l'article 61 de la loi LOM (cf. [Partie 1, 3.4.1. Le Code de l'environnement : loi LAURE et loi LOM](#)), présente l'énoncé exhaustif d'une obligation claire, qui en théorie et avec le temps, devrait aboutir au quadrillage total des voies urbaines par des aménagements cyclables. Cependant, même si la loi précise que l'obligation d'aménagement cyclable n'est ni soumise aux contraintes et besoins de la circulation sur la voie urbaine en question, ni aux orientations du PDM (anciennement PDU) qui s'applique sur cette dernière, le gestionnaire de voirie peut avoir des difficultés à **caractériser ce qu'est une « rénovation » de la voie** dans le sens de l'article L. 228-2 du Code de l'Environnement. Réfection d'un trottoir ? D'un feu ? D'un passage piéton ? Sur quelle distance ? Souvent, l'énoncé des lois des Codes de l'Urbanisme ou de l'Environnement est complété par des amendements qui ajoutent des **critères de seuils venant préciser l'obligation d'application de la loi** : taille de montant, longueur de distance, surface au sol... minimales pour que l'obligation légale s'applique. Sans seuil de dimension venant préciser le terme « rénovation », la loi est difficilement applicable car trop sujette à interprétation. En revanche, la **jurisprudence** peut combler ces lacunes.

## 1.3. Points forts pour la promotion du vélo

**La circulation des cyclistes dans les deux sens** est une **obligation légale du Code de la Route** qui concerne :

- Toutes les voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (art.R412-28-1)
- Les zones de rencontres, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h (art.R110-2)
- Les zones 30, la vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h (art.R110-2)

Sur ces voies, il est donc **obligatoire d'aménager la chaussée** pour pouvoir y accueillir un **contresens cyclable, si les conditions le permettent**.

De plus, en agglomération, **tout maire a le pouvoir**, par arrêté motivé, **d'abaisser la vitesse maximale de la circulation** des voies à une vitesse inférieure à celle autorisée par le Code de la Route, au regard des nécessités de **sécurité routière**, de **mobilité** ou de **protection de l'environnement**. (Article L2213-1-1 du CGCT).

Ainsi, pour honorer sa promesse de campagne du « **tout Paris à 30km/h** », la Mairie de Paris et la préfecture de la Police ont établi le 21 juillet 2021, un arrêté commun, prévoyant de limiter la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des voies de la VdP<sup>147</sup>. Cette décision fait suite à l'enquête publique menée sur le passage de l'ensemble du territoire de la ville en zone 30 ([voir consultation pour le "tout Paris à 30km/h\) dans la partie sur les enquêtes numériques publiques, la plateforme numérique « Idee.paris »](#)). Cet arrêté définit donc quelles voies parisiennes sont limitées à 30 km/h, et lesquelles restent finalement limitées à 50 km/h (boulevards des Maréchaux, avenues des bois de Boulogne et de Vincennes, Avenue des Champs-Élysées, etc.), tandis que le boulevard périphérique parisien reste limité 70km/h.

Etant donné les **obligations légales** mentionnées ci-dessus, et qui sont d'ailleurs prises en considération dans la décision finale établissant quelles voies sont limitées à 30km/h ou 50km/h selon les possibilités d'aménagement de double-sens cyclables (DSC), ces mesures représentent une **grande avancée pour la promotion de l'usage du vélo** à Paris. **Toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h qui le permettent** (largeur suffisante, faible trafic de poids lourds, bonne visibilité...) devraient voir leur chaussée rénovée pour pouvoir y **accueillir un contre-sens cyclable à défaut d'autres aménagements cyclables**.

Cependant, il est important de noter que les articles R110-2 et R412-28-1 du Code de la Route mentionnés ci-dessus, stipulent en fin d'énoncé « sauf dispositions différentes prises par / décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ». En revanche, l'interdiction

<sup>147</sup> Ville de Paris, préfecture de Police. (2021, 8 juillet). *Arrêté n°2021P110904 limitant la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des voies de la Ville de Paris*. <https://cdn.paris.fr/paris/2021/07/09/0537b3f7665d1956261b6524e37dab35.pdf>

par un maire d'un double-sens cyclable prévu par la loi, par arrêté municipal, doit être motivée. En effet, **l'exception au double-sens cyclable (DSC) doit être justifiée** par des raisons **objectives** de sécurité, liées aux critères de mise en œuvre d'un DSC que sont la largeur de la chaussée, le trafic, le stationnement des voitures, la longueur de la section, les intersections, ou encore la sinuosité et le relief<sup>148</sup>. Toutefois, un **usage abusif de ces motifs** par un maire pour déroger aux obligations d'aménagement d'un DSC constitue une « atteinte disproportionnée à la liberté de circulation »<sup>149</sup> et n'est donc **pas recevable par le juge administratif**. De même en 2014, la Cour Administrative d'Appel de Marseille<sup>150</sup> précisa par sa décision que « les arrêtés d'interdiction de double-sens cyclables ne peuvent pas être pris pour des motifs portant sur l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface ou de lignes de bus. »<sup>151</sup>.

## 2. Comparaison européenne (depuis la lecture attentive de F.Héran : Le retour de la bicyclette)

### 2.1. Pourquoi ne peut-on pas vraiment parler de 'culture vélo' ?

« **Le droit est le reflet des évolutions de la société** », écrit Eric Maurel, procureur de la République à Nîmes dans son ouvrage « Cours de culture juridique et judiciaire »<sup>152</sup>. On pourrait donc penser que la comparaison du régime juridique d'un objet, ici le vélo,

dans différents pays, refléterait les différences culturelles entre les sociétés nationales vis-à-vis de cet objet. Inversement, il serait tentant de penser qu'un « déterminisme culturel »<sup>153</sup> influence la pratique du vélo utilitaire, et par reflet son régime juridique, en la reliant au contraste entre la culture latine des pays en retard et la culture scandinave-germanique des pays en avance. En réalité, **aucune tradition culturelle n'entre en jeu**. Premièrement, il existe de **nombreuses exceptions géographiques** actuelles, contre-exemples à cette explication<sup>154</sup>. Deuxièmement, **la diffusion massive du vélo en première moitié du XXème siècle a touché tous les pays d'Europe de manière homogène**. A ce moment, l'usage du vélo se démocratise puisque son coût d'achat diminue et sa technique s'améliore. La production de vélos se transforme en industrie de masse au début du siècle, et les salaires augmentent. Le vélo devient accessible aux classes populaires : les paysans, ouvriers, et salariés se rendent en masse au travail à vélo, créant même des embouteillages<sup>155</sup>. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale incluse, les cyclistes sont très majoritaires sur la chaussée et les voitures ne sont qu'anecdotes bourgeoises des capitales, et ce partout en Europe : « Nous avons effacé cette réalité de notre mémoire collective » écrit Frédéric Héran, avant guerre, les français utilisaient tout autant le vélo que les Allemands, les Danois ou encore les Belges. Troisièmement, **le déclin du vélo dans la seconde moitié du XXème siècle, à cause de l'essor de l'automobile populaire, a là aussi touché tous les pays d'Europe sans exception** : la pratique du vélo utilitaire s'est effondrée partout en Europe de manière homogène jusqu'aux années 1970<sup>156</sup>, période à partir de laquelle, seulement, des divergences sont apparues entre pays au regard de la promotion de cette pratique.

<sup>148</sup> Jouannot, T. (2015). *La mise à double-sens cyclable. Aspect techniques et réglementaires*. CEREMA. [http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/151015\\_Pptno2\\_DSC\\_Reglementaion\\_TJv2\\_cle1ea5ca.pdf](http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/151015_Pptno2_DSC_Reglementaion_TJv2_cle1ea5ca.pdf)

<sup>149</sup> Tribunal administratif de Rouen, 10 janvier 2013, association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly

<sup>150</sup> CAA Marseille, 24 octobre 2014, Association Vélo en Têt de Perpignan contre la commune de Perpignan, n°12MA04902  
Source: <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000029641994/>

<sup>151</sup> La Ville À Vélo. (2018). *Double sens cyclable : ce que dit la loi*. <https://lavilleavelo.org/2018/08/02/double-sens-cyclable-ce-que-dit-la-loi/>

<sup>152</sup> Le Creurer, O. (2019, 8 juin). Le droit est le reflet des évolutions de la société", le livre référence du procureur de la République de Nîmes. *France Info*. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/gard/nimes/droit-est-reflet-evolutions-societe-livre-reference-du-procureur-republique-nimes-1680642.html>

<sup>153</sup> Guidez, J.M., Hubert, M., Mermoud, F. (2003). Le vélo dans les villes françaises. *Les Données de l'environnement*, Institut français de l'environnement (IFEN), n°86. [http://velomotive.fr/public/public/le\\_velo\\_dans\\_les\\_villes\\_Francaises\\_0903\\_IFEN.pdf](http://velomotive.fr/public/public/le_velo_dans_les_villes_Francaises_0903_IFEN.pdf)

<sup>154</sup> Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte. p. 11.

<sup>155</sup> Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte. p. 40.

<sup>156</sup> J-M Guidez et al. 2003

C'est donc de manière plus subtile que la culture d'une nation interviendrait. « **En fait, les choix politiques pèsent sur les caractéristiques culturelles.** »<sup>157</sup> et inversement. Ainsi, il n'y a pas de culture vélo nationale, mais des circonstances nationales contrastées d'ordres historique, économique et politique, en lien avec **l'histoire de l'industrie automobile en Europe**. Elles expliquent les écarts de pratique du vélo utilitaire entre les pays les plus cyclistes, par exemple les Pays-Bas, le Danemark, la Suède, puis la Belgique, l'Allemagne ou la Suisse, et ceux où cette pratique a bien failli disparaître pour toujours, comme la France, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Italie et le Portugal.

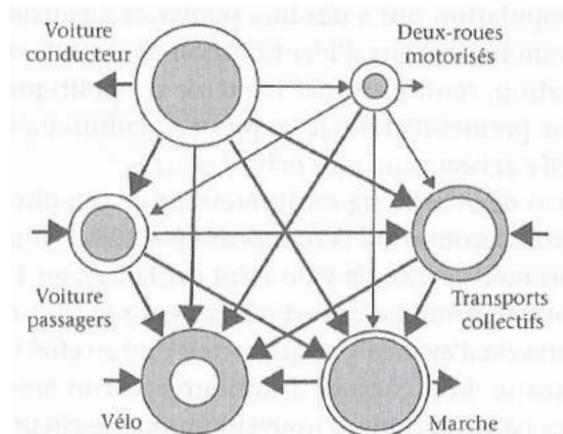
## 2.2. Le rôle des autres modes de déplacement

Le sociologue Philippe Gaboriau<sup>158</sup> évoque « **trois âges du vélo en France** » : « **la vitesse bourgeoise** », « **la vitesse populaire** », « **la vitesse écologique** », qu'on pourrait attribuer respectivement à la seconde moitié du XIXème siècle, à la première moitié du XXème siècle,

puis à partir des années 1980. Ce type de classification révèle que **la pratique du vélo est intimement liée à sa concurrence avec les autres modes de déplacement** : d'abord le cheval, puis l'automobile en essor, et enfin la voiture moderne telle que nous la connaissons. En effet, le marché de la mobilité urbaine n'est pas extensible — transport collectif, marche, deux-roues motorisés et automobile — et donc ces divers modes de déplacements sont concurrents à la fois sur l'espace de la voirie, mais aussi dans les choix, économiques et pratiques, des usagers, qui doivent répondre à leurs besoins en **maximisant le rapport bénéfices-coûts de leurs déplacements**.

Ainsi, en quelque sorte, **les régimes institutionnel et juridique du vélo sont principalement ceux de ces rapports aux autres modes de déplacement avec lesquels le vélo doit partager l'espace et la fonction**.

Au niveau de l'aménagement de la voirie, son adaptation à un mode de déplacement est souvent défavorable à un autre mode de déplacement. Cette approche systémique que l'on peut illustrer par la Figure 9 est plus adaptée aux enjeux historiques, économiques et politiques qui permettent de faire une comparaison européenne.



**Légende** : « Les ronds blancs représentent la part modale à l'époque 1, les ronds gris à l'époque 2, soit par exemple vingt ans plus tard. Les flèches entre deux ronds représentent les reports modaux nets. Les flèches entre un rond et l'extérieur évaluent les déplacements qui entrent et sortent du système. La taille des ronds est proportionnelle au volume des stocks et la taille des flèches au volume des flux. Dans le cas présenté ici, la part modale du vélo s'envole et celle des transports collectifs se renforce au détriment un peu de la marche et surtout de la voiture et des deux-roues motorisés. » Héran, F. (2015) p.17

**Figure 9 : « Le principe du report modal général entre deux époques successives, dans une agglomération » Héran, F. (2015) p.17**

<sup>157</sup> ibidem

<sup>158</sup> Gaboriau, P. (1991). Les trois âges du vélo en France. *Vingtième Siècle, revue d'histoire* (n°29). pp. 17-34. <https://doi.org/10.3406/xxs.1991.2335>

### 2.3. Les Pays-Bas : quelques premières distinctions

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, époque de son invention, le vélo, comme tout service ou bien récemment inventé, était très rare, coûteux et donc accessible seulement à la bourgeoisie, pour le loisir.

À la fin de ce siècle, le pangermanisme de l'Allemagne unifiée par Bismarck pousse les Néerlandais ainsi soucieux, à promouvoir leur nation par le nouvel usage du vélo, symbole d'un « retour aux valeurs de l'Âge d'or, quand les Provinces-Unies dominaient le monde économique, culturel et artistique au XVII<sup>ème</sup> siècle : force, équilibre, maîtrise de soi, liberté et indépendance »<sup>159</sup>.

De plus à cette époque, le revêtement en France « est souvent constitué de gros pavés disjoints, arrondis ou brisés, très inconfortables, alors qu'aux Pays-Bas, il est fait surtout de gravier ou de briques nettement plus agréables pour les cyclistes »<sup>160</sup>. Or le vélo est le mode de déplacement le plus sensible au revêtement de la chaussée, et c'est ce qui a et peut continuer aujourd'hui, à limiter son essor.

Dans l'entre-deux-guerres, le vélo comme symbole bourgeois de modernité et de liberté commence à être remplacé par l'automobile. Deux éléments sont sources d'exception à ce moment aux Pays-Bas.

La famille royale s'empare de la pratique du vélo comme moyen de distinction et de symbole de proximité avec le peuple. Ainsi, sur le territoire, le vélo acquiert une image « civilisée et respectable » cohérente avec « la tendance

à l'égalitarisme dans la vie politique et la société néerlandaises »<sup>161</sup>.

La neutralité impose au pays, entre les deux guerres, d'organiser sa propre industrie du vélo au lieu de les importer comme avant guerre. C'est ainsi qu'est fabriqué le fameux modèle hollandais noir à col de cygne, dont une des marques fabricantes, Batavus, porte le nom de la tribu qui serait à l'origine de la nation néerlandaise<sup>162</sup>.

De plus, isolés au milieu des belligérants, soumis au blocus de l'Allemagne par les Anglais, les élites néerlandaises sont privées d'essence et redécouvrent donc l'intérêt du vélo.

### 2.4. La France au XX<sup>ème</sup> : son rôle pionnier dans l'industrie automobile, le lobby du « tout automobile », la spécificité des deux-roues motorisés et celle de la grande distribution

La France est communément qualifiée de « **berceau de l'automobile** ». Et pour cause, ce sont les ingénieurs français et allemands qui parviennent à mettre au point un moteur à explosion à quatre temps fonctionnant au pétrole. Ainsi, ce sont les industries de fabrication des vélos française et allemande qui se convertissent dans la production automobile : Peugeot et Opel. Le premier salon automobile ouvre à Paris en 1902, lorsque la France produit à elle seule la moitié des automobiles fabriquées dans le monde !

Ce sera d'abord en France que l'automobile organisera l'urbanisme des villes, par l'**adaptation massive de la**

<sup>159</sup> Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte. p. 30.

<sup>160</sup> Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte. p. 36.

<sup>161</sup> Stoffers M. (2012). Cycling as Heritage: Representing the History of Cycling in the Netherlands. *The Journal of Transport History*. 33(1). pp.92-114. doi:10.7227/TJTH.33.1.7

<sup>162</sup> Stoffers M. (2012). Cycling as Heritage: Representing the History of Cycling in the Netherlands. *The Journal of Transport History*. 33(1). pp.92-114. doi:10.7227/TJTH.33.1.7

**voirie aux déplacements automobiles**, mais aussi à leur stationnement qu'on laisse devenir de plus en plus envahissant<sup>163</sup>, ce qui représente autant d'obstacles pour les cyclistes. Mais grâce au lobby de l'automobile, industrie nationale (Peugeot, Renault, Citroën) par excellence à l'époque, ce sont les piétons et cyclistes qui sont progressivement traités comme des usagers gênant les automobilistes, constituant un obstacle à leur circulation<sup>164</sup>.

Le « tout automobile » désigne la doctrine de l'adaptation systématique et massive des villes à l'automobile pendant les Trente Glorieuses. En 1966 le corps des Ponts et Chaussées investit le domaine de l'urbanisme lorsque le ministère de la Construction fut absorbé par le ministère des Travaux publics pour créer le ministère de l'Équipement sous l'autorité des Ponts et Chaussées<sup>165</sup>. Mu par l'opinion publique qui était aussi celle des élus et techniciens, par inspiration de ce qui se passait aux États-Unis, le corps des Ponts et Chaussées mit en œuvre de grandes infrastructures routières pour fluidifier, faciliter et intensifier la circulation automobile en milieu urbain. Sur le modèle américain, il fallait irriguer et ainsi revitaliser les villes. Cette doctrine, une fois installée, est auto-catalytique puisqu'elle donne lieu à des cercles vicieux :

- « **La double spirale de l'insécurité routière** »<sup>166</sup> : La croissance du trafic automobile rend la circulation des cyclistes plus dangereuse, ils sont alors tentés d'abandonner le vélo pour l'automobile, rendant ce trafic encore plus dense et dangereux, mais surtout diminuant le nombre de cyclistes visibles sur la chaussée annulant ainsi le phénomène de sécurité par le nombre.

- A cause de ce danger, le phénomène des « **parents-taxis** » qui n'osent plus envoyer leurs enfants à vélo ou à pieds à l'école se développe
- L'essor de l'automobile qui favorise l'**étalement urbain**. L'augmentation des distances à parcourir dissuade les cyclistes.
- **Augmentation des nuisances sur la chaussée** : pollution, bruit, envahissement. Elles dissuadent les cyclistes de continuer à vélo et les encouragent à se tourner vers les modes motorisés, renforçant ces nuisances.

En 1978, la France et l'Allemagne ont chacun 11% d'usagers de deux-roues, mais en France, 55% sont motorisés, cas unique en Europe<sup>167</sup>. L'essor fulgurant des deux-roues motorisés pendant les Trente Glorieuses est une spécificité française, pays premier producteur mondial où les lobbies ont donc joué un rôle dans la grande indulgence, voire le laxisme des autorités françaises, en termes de réglementation, face aux fabricants industriels nationaux. Un tel règlement très permissif et donc encourageant (plus une pratique est encadrée, moins elle est encouragée) eut un impact sur la pratique des deux-roues motorisés et par contrecoup, concurrence, sur l'effondrement de la pratique du vélo. En effet, la volonté des fabricants était de **motoriser les cyclistes**, en témoignent les slogans :

- Le Vélosorex (Sorex), vendu à 8 millions d'exemplaires en 45 ans, « une bicyclette qui roule toute seule »
- La Mobylette AV3 (Motobécane), vendue à 14 millions d'exemplaires en 40 ans, « une bicyclette munie d'un bon petit vent arrière permanent »

<sup>163</sup> Le Code de la Route créé par le décret du 31 décembre 1922, dans son article 11 stipule « Il est interdit de laisser sans nécessité un véhicule stationner sur la voie publique ». Source : Bibliothèque nationale de France, département Droit, économie, politique, 8-F-29188. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1655377/f25.item.textelimage>

Sa mise à jour du 31 décembre 1928 modifie cet énoncé : « Il est interdit de laisser sans motif légitime un véhicule stationner sur la voie publique ». Réf. : Union des voies ferrées et des transports automobiles. (1928). *Code de la route. (Décret du 31 décembre 1922 et décrets subséquents). Mis à jour au 31 décembre 1928, suivi des lois, règlements et circulaires touchant les impôts que paient les automobiles, la détermination de la puissance fiscale des moteurs, les réquisitions militaires, les permis de conduire et autres questions relatives à la circulation.*

Source : Bibliothèque nationale de France, département Droit, économie, politique, 8-F-32499. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6218353m/f9.item.textelimage>

<sup>164</sup> Le Code de la Route créé par le décret du 31 décembre 1922, dans son article 55 stipule « les conducteurs de véhicules quelconques sont tenus d'avertir les piétons de leur approche. Les piétons, dûment avertis, doivent se ranger pour laisser passer les véhicules ».

Source : Bibliothèque nationale de France, département Droit, économie, politique, 8-F-29188. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1655377/f66.item.textelimage>

<sup>165</sup> Thoenig, J.-C. (1973). *L'Ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*. Editions d'Organisation

<sup>166</sup> Héran, F. (2003, 11 avril). « La double spirale de l'insécurité routière à pied et à vélo », intervention à la 5ème journée d'étude de la FUBicy *Villes cyclables, villes plus sûres*, Dijon, 11 avril 2003.

<sup>167</sup> Pucher, J. (1988). Comparaisons d'expériences de pays d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, *UITP Revue*, mai 1988. p.69. (cité par Lefèvre et Offner, 1990, p. 23)

Dans le Code de la Route de 1954<sup>168</sup>, les motocyclettes (art.169 : plus de 125cc ) et les vélomoteurs (art.169 : entre 50cc et 125cc) sont regroupés au Titre IV, tandis que les cyclomoteurs (art.188 : jusqu'à 50cc) sont assimilés aux cycles (vélos) par le Titre V, qui contient notamment l'article 190 stipulant l'obligation pour les cyclomoteurs d'emprunter les « pistes spéciales aménagées pour la circulation des cyclistes » lorsqu'elles existent. Aucune limite de vitesse n'est instaurée pour chacun des trois véhicules, et pour les cyclomoteurs, aucune limite d'âge ni obligation d'immatriculation. Les conducteurs de motocyclette et vélomoteur doivent s'immatriculer (art.185), être âgés d'au moins 16 ans, et détenteurs du permis de catégorie 'A' pour les seules motocyclettes (art.186-187).

Le décret du 10 août 1957 crée en son article 21 le permis 'A1' pour les vélomoteurs (125cc) et instaure enfin une limite d'âge pour les cyclomoteurs (50cc) en son article 22 : 14 ans. Cette limite n'est pas choisie au hasard, il s'agit de l'âge de l'émancipation et du désir de liberté. La publicité des industriels cible les adolescents, inonde la presse jeune (cf. Johnny Hallyday) : le déplacement au lycée ou au centre d'apprentissage ne se fait plus à vélo, mais à cyclomoteur, puisqu'à 14 ans, on pouvait donc rouler sans permis sur des deux-roues motorisés qui dépassaient souvent les 60km/h.

Ce n'est que dans les années 1960 que la vitesse des 50cc est enfin limitée à 50km/h puis à 45km/h par harmonisation européenne (l'Allemagne ayant fixé sa limite à 40km/h). Cependant, le débridage des moteurs est pratique courante, il est même réalisé par les fabricants en tant que 'geste commercial', les arrêtés et circulaires échouent à endiguer ce phénomène puisque les contrôles étaient, et sont toujours, rarissimes, alors que 90% des cyclomoteurs sont débridés<sup>169</sup>. Résultat, en France, on peut facilement rouler à plus de 60km/h en ayant 14 ans, sans aucun permis, et avant, sans casque, puisque jusqu'en 1960, la question du port du casque obligatoire n'est même pas abordée. De 1960 à 1980, son introduction est lente avec des distinctions agglomération/hors agglomération et conducteur/passager...

<sup>168</sup> Ministère des travaux publics, transports et tourisme. (1954). *Code de la route [1954]*. *Recueil des décret, arrêtés et circulaire réglementant la circulation*. (2e. Ed.), pp. 45-52. Impr. des Journaux officiels (Paris). <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6534072z/f11.item.textelimage>

<sup>169</sup> Lebrun, D. (2007). *Les conditions de mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés, rapport n°004620-01*. Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC).

<sup>170</sup> Ministère de l'Intérieur. (2016, 15 avril). *Communiqué de presse : Mise au point de la Sécurité routière sur la future obligation de contrôle technique des deux-roues motorisés à la vente*. Ministère de l'Intérieur, Sécurité Routière Vivre Ensemble. <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/mise-au-point-de-la-securite-routiere-sur-la-future-obligation-de-contrôle-technique-des>

La France est actuellement le dernier pays de l'Union Européenne à ne pas encore avoir appliqué la directive européenne 2014/45/UE du Parlement et du Conseil du 3 avril 2014 qui devra s'imposer à tous les États membres au plus tard le 1er janvier 2022<sup>170</sup>. Cette directive porte sur l'**instauration du contrôle technique des deux-roues motorisés**, et devait déjà entrer en vigueur en France en 2017 mais l'opposition des associations de motards entraîna plusieurs reports jusqu'à un délai supplémentaire de deux ans spécifiquement accordé à la France, au-delà de l'échéance initiale de l'UE fixée à 2020 pour tous les pays d'Europe. Pourtant, cette mesure permettrait d'**endiguer le phénomène du débridage en contrôlant la vitesse des cyclomoteurs**, peu représentatifs des membres des associations de motards et pourtant principaux responsables des nuisances en milieu urbain au détriment des cyclistes.

Enfin, une confusion systématique entre les 50cc et les vélos sous l'appellation « deux-roues légers », notamment dans les rapports statistiques de la Sécurité Routière, véhicule la fausse idée du danger à vélo pourtant monopolisé par les motos...

La grande distribution est une invention française des années 1950s qui reprend le modèle américain, mais en mettant tous les produits sous le même toit. Des hypermarchés sont créés, dont la France est devenue le pays au monde le mieux doté. Ils sont construits en frange d'agglomération pour capter les citadins et les ruraux avec d'immenses parkings : « No parking, no business » (Bernardo Trujillo). Les commerçants deviennent obsédés par l'accès de leurs locaux en voiture, les français sont convaincus qu'on ne fait plus ses courses qu'en voiture, notamment pour transporter de grandes quantités. Ainsi, **la France fut le lieu de mariage entre la grande distribution et l'automobile**.

## 2.5. Les différences en Allemagne, Pays-Bas et Danemark : le tournant saisi des politiques de modération de la circulation dans les années 1970 et 1980

D'abord, les petits pays européens ne parviennent pas à créer leur propre industrie automobile nationale. Leur motorisation sera donc plus tardive, retardant par report modal l'effondrement de la pratique du vélo, sans pour autant l'empêcher, mais ce retard facilitera la relance du vélo dans les années 1970s, par exemple par les politiques de modération des vitesses de circulation.

Ensuite, les pays d'Europe du Nord ont poussé la doctrine du « tout automobile » moins loin en agissant

moins vite et moins fort : moins d'artères à sens unique, moins de carrefours à feux, zones piétonnes plus vastes, vitesses plus encadrées, passages dénivelés pour les non-motorisés... La raison est la suivante : des pays plus décentralisés que la France et un pouvoir moins grand des ingénieurs au profit du rôle plus marqué des urbanistes.

Enfin pour les cyclomoteurs 50cc les limites de poids, de vitesse, d'âge et le port du casque sont plus rapidement et systématiquement instaurées dès l'apparition d'engins, et la limite d'âge est de 16 ans. Toutes ces normes imposées et donc contraignantes pour l'utilisateur font que le cyclomoteur est beaucoup moins attractif pour les adolescents allemands et néerlandais que français.

---

### Les enjeux de la modération de la circulation automobile : la ville apaisée

Face à la montée des nuisances engendrées par l'hégémonie de l'automobile en milieu urbain et à l'explosion du nombre d'accidents des usagers de la voirie, notamment les cyclistes et les piétons, dont les enfants progressivement chassés de la rue pour sa dangerosité<sup>171</sup>, des premières associations en Europe réclament la **modération des vitesses de circulation en milieux urbains** des voitures dans les années 1970. Il s'agit d'offrir un environnement apaisé et rassurant pour inciter les cyclistes et ainsi les engager dans un cercle vertueux grâce au phénomène de sécurité par le nombre. Dans une zone 30km/h, le trafic est plus fluide : les carrefours à feux deviennent inutiles ce qui permet de limiter les arrêts fréquents qui, à cause des redémarrages et accélérations conséquents sont responsables de la

pollution en milieu urbain. Une remarque du CERTU en 2000 dans le manuel français sur les aménagements cyclables énonce : « En ville, la meilleure approche est de privilégier la modération de la vitesse partout où cela est possible pour permettre l'intégration des vélos dans la circulation »<sup>172</sup>. En effet, une telle politique ne contraint pas les automobilistes dans la fluidité de leur circulation et donc dans leur temps de trajet<sup>173</sup>, tout en permettant d'intégrer les cyclistes au flux motorisé par une meilleure cohabitation de tous les usagers, sans aucun aménagement de voirie nécessaire pour séparer les cyclistes des motorisés, et donc sans dépense de fonds publiques ni de temps, qui peuvent alors être investis sur les grands axes.

L'Allemagne est un pays fédéral où les Länder (Région) ont gardé une plus grande autonomie et puissance financière par rapport aux Régions françaises créées par les lois de décentralisation ayant été mises en place dès 1982. Ces lois suppriment les subventions de l'Etat aux villes pour leurs aménagements cyclables qui par manque de fonds les abandonnent. L'Etat met ainsi fin au soutien des CETE considérant que l'aménagement

cyclable est exclusivement du ressort de la commune. De plus, le cumul des mandats est beaucoup plus limité en Allemagne : les élus sont plus à l'écoute des populations et au fait des nouveaux dossiers. Le poids des urbanistes y est plus fort qu'en France : le Ministère de la Construction (BM Bau) demeure dissocié de celui des Transports, et soutient les initiatives de modération de la

---

<sup>171</sup> Aries, P. (1979). L'enfant de la rue, de la ville à l'anti-ville, *Urbi*, n°2. p.III-XIV

<sup>172</sup> CERTU. (2000). Recommandations pour des aménagements cyclables, *CERTU (77)*, p.34

<sup>173</sup> Une vitesse limite qui passe de 50km/h à 30km/h, soit baisse de 40%, n'entraîne qu'une baisse de vitesse moyenne de 10% en heure creuse et encore moins à l'heure de pointe (à cause de tous les feux, intersections, embouteillages...).

Source : ADTS, CETUR, IBSR, IREC, La Sécurité Routière. (1990). *La Rue, un espace à mieux partager. Concilier circulation, sécurité et vie locale*. Amarcande.

circulation. De plus, le milieu associatif est plus organisé et puissant qu'en France.

Aux Pays-Bas, les contraintes géographiques et la densité urbaine limitent l'étalement urbain et compliquent la réalisation de routes. La nature sableuse et tourbeuse des terrains oblige des rénovations fréquentes de la chaussée, les évolutions concernant l'aménagement de la voirie sont plus rapides. De plus, l'ancienneté de l'urbanisation, dès le XVIIIème, alors que la France est rurale, donne naissance à une véritable culture urbaine : le pas de porte ('stoep') fait presque partie de la maison, le 'woonerf' révèle que les espaces publics sont en fait semi-privés, et sont d'ailleurs là pour accueillir les enfants qui jouent dans la rue. Il s'agit d'un art de vivre qui se prête particulièrement bien à la modération des vitesses de circulation en milieu urbain. De même, l'Allemagne est un pays urbanisé depuis longtemps où les enfants ont l'habitude d'investir la rue, l'espace public est plutôt appelé « environnement résidentiel » (Wohnumfeld).

Ainsi, les Pays-Bas financent-ils à 100% des « **villes pilotes** », villes 'lentes' limitant la circulation à 30km/h pour mieux accueillir les vélos, et des quartiers entiers en Allemagne deviennent « zones 30 ». En Italie, les ZTL (Zona a traffico limitato) instaurées pour préserver les centres historiques de villes connaissent un grand succès, la pratique du vélo s'envole et les ZTL sont officialisées par une loi du 24 mars 1989.

**En France, la modération de la circulation se fait plus à l'initiative de la Sécurité Routière pour réduire les accidents plutôt que dans une visée d'aménagement.**

En 1990, la limitation en zone urbaine passe de 60km/h à 50km/h, soit 30 ans après l'Allemagne, et l'introduction des « zones 30 » dans le Code de la Route n'a pas vraiment de succès auprès des élus locaux. Notamment, les politiques de modération de la circulation ont été appliquées en centre-ville uniquement par les élus qui ne voulaient pas 'déranger' les automobilistes en périphérie. De fait, on assiste aujourd'hui à la particularité française de la distorsion de pratique entre le centre des villes et leur périphérie.

Pour ne pas culpabiliser les automobilistes ni déranger le lobby automobile, les autorités insistent sur l'argument écologique de la pratique du vélo, alors que :

- ce n'est pas sa pratique qui est bonne pour l'environnement mais bien **la diminution du trafic automobile** en premier lieu, notamment par les techniques de **modération de circulation** qui ont de ce fait été beaucoup moins appliquées en France.
- parmi les raisons qui poussent les usagers à utiliser le vélo, **l'argument écologique arrive en dernière position derrière le côté pratique du mode de déplacement, le plaisir et la santé, puis son faible coût**<sup>174</sup>.

<sup>174</sup> Lesens, I. (1998). C'est sérieux votre histoire de vélo ?, *Cahiers de méthodologie*, n°5, p.174

# CONCLUSION

Ce travail de recherche sur la **gouvernance et le régime juridique de l'usage du vélo** dans le territoire de la Métropole du Grand Paris nous a permis d'aborder des éléments et d'explorer des domaines que nous n'aurions pas imaginé appréhender au commencement du projet. En effet, traiter des aspects de gouvernance et de législation autour du vélo sur un vaste territoire bien particulier implique de comprendre de **nombreux éléments gravitant autour de l'écosystème du vélo**.

D'abord, comment est organisée la **gouvernance originale de la Ville de Paris**, ainsi que celle de l'EPCI dont elle est le chef-lieu : la **Métropole du Grand Paris (MGP), fruit d'un enchevêtrement territorial inédit** en France. Ensuite, comprendre la gouvernance du vélo en France et dans la MGP en particulier, au travers d'**acteurs institutionnels** comme les **collectivités territoriales** et **EPCI** aux **compétences** propres, mais aussi au travers du **législateur**, puisque les textes de lois intègrent de plus en plus des **incitations** et des **obligations** concernant les **mobilités actives**. Enfin, comprendre le système des **outils de planification** à différentes échelles territoriales, en termes d'**urbanisme**, de **mobilité** et de **réduction des émissions de GES**, autant de domaines impliqués dans le développement de l'écosystème vélo, est essentiel au traitement **financier** des aspects juridiques et de gouvernance de l'usage du vélo<sup>175</sup>.

De plus, la question de la gouvernance du vélo pose aussi celle du **type de démocratie** où s'exerce cette gouvernance. Entre **modèle représentatif et modèle participatif**, mais aussi entre les différents modes de **participation citoyenne**, les associations et les citoyens sont plus ou moins associés à la **prise de décision** opérée par les autorités compétentes.

En dernier lieu, l'exploration du régime juridique français du vélo invite aussi à comparer l'usage de ce **mode de déplacement** chez **nos voisins européens** qui ont leur **propre législation**. Ici, nous avons opté pour une

approche plus **socio-historique et économique** que purement juridique.

Quoi qu'il en soit, « **les institutions sont incontournables** dans la mise en œuvre d'une **politique de ville cyclable** »<sup>176</sup>, qui peut tout à fait être portée par des chargés de mission vélo soutenus par des élus de poids. De plus, la **coopération avec les associations** porteuses d'**expertise** permet de pallier la méconnaissance du terrain et de la pratique quotidienne chez les techniciens et les élus.

Souvent en France, le **fonctionnement institutionnel très cloisonné** (les différentes directions d'une collectivité territoriale ou les différentes échelles d'EPCI) empêche d'aborder la thématique du vélo de manière  **systémique**, c'est-à-dire dans le contexte d'une **ville durable** (dans le même temps, traiter les enjeux de santé publique, d'économie, de nuisances et partage de l'espace public ainsi que d'environnement). Chaque service devrait éviter de poursuivre son propre objectif sans se soucier de celui des autres services de la même autorité compétente.

Aussi, ce sont souvent **les communes qui sont le plus à l'écoute des cyclistes et des citoyens** en général, mais leur **échelle d'action** n'est pas toujours adaptée au développement de réseaux continus et bien maillés, pour lesquels les **compétences en matière de voirie et de mobilité** ont plus intérêt à être **transférées à l'intercommunalité**.

En **Île-de-France**, les **enchevêtrements administratifs sont particulièrement complexes**, et une telle bureaucratie nuirait à la poursuite de résultats efficaces.

En pratique pourtant, au sujet du **partage de l'espace**, les cyclistes du quotidien réclament simplement une **cohabitation entre usagers**, plutôt que la **domination de certains usagers**, à savoir les automobilistes et les deux-roues motorisés.

<sup>175</sup> À ce propos, à l'échelle du territoire français, les **grands pôles urbains** ont souvent suffisamment de **moyens financiers** pour mener à bien une **politique de la ville cyclable**, ce qui est plus rarement le cas les **territoires peu et moyennement denses**. Ainsi, via le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), le **programme AVELO** porté par l'ADEME permet de financer le développement de l'écosystème cyclable dans ces territoires qui recouvrent une majeure partie de la France.

<sup>176</sup> Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte. p. 189

Pour terminer, le terme de '**culture vélo**' est très répandu et utilisé. Il suppose que l'on accorderait une **valeur intrinsèque** au vélo, une valeur substantielle<sup>177</sup> pour ce qu'il est en lui-même, au contraire d'une valeur simplement instrumentale<sup>178</sup> en tant que **moyen de déplacement sanitaire, économique et écologique**.

Mais le propos du législateur par la rédaction de contenus juridiques est peut-être justement de ne donner qu'une **valeur instrumentale** aux choses pour vivre dans un **commun partagé**, et non pas de juger de leur **valeur substantielle**.

---

<sup>177</sup> Weber, M. (1978). *Économie et Société*

<sup>178</sup> *ibidem*



# ANNEXES

## ANNEXE 1 : MODALITES D'ELECTIONS - MODES DE SCRUTIN DANS LES EPCI

Dans les démocraties représentatives actuelles, l'élection au suffrage universel fait l'unanimité, mais les choix de modes de scrutin diffèrent. Le mode de scrutin permet le passage du décompte des voix à la désignation des élus.

### ◆ Qu'est-ce qu'une Collectivité Territoriale et un EPCI ?

Une collectivité territoriale, ou collectivité locale, est une personne morale de droit public distincte de l'État et bénéficiant à ce titre d'une autonomie juridique et patrimoniale. Ses compétences sont uniquement administratives. En France, il existe quatre catégories de collectivités territoriales de droit commun : la Commune, le Département, la Région, la Collectivité d'outre-mer. La loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a supprimé la clause générale de compétence pour les départements et les régions, ne la conservant que pour les communes (art. L2121-29 CGCT). La clause générale de compétence accorde à la commune une capacité étendue pour justifier ses décisions et ses domaines d'intervention sans que ceux-ci soient limités dans une énumération de compétences. Au contraire, la loi énumère précisément les compétences dévolues aux départements et aux régions.

EPCI est l'abréviation pour « Etablissement Public de Coopération Intercommunale ». Un EPCI est donc un groupement de collectivités territoriales.

En France, depuis l'adoption de la réforme territoriale de 2010 et de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), il existe quatre formes de coopération entre les communes, dites intercommunalités, mises en œuvre au travers de quatre types d'EPCI (art. L5210-1-1A CGCT) :

- La **communauté de communes** (de 50 000 à 100 000 habitants)
- La **communauté d'agglomérations** (de 100 000 à 350 000 habitants)
- La **communauté urbaine** (seulement 11 en France, de 100 000 à 400 000 habitants)
- La **métropole** (de 200 000 à 2 million habitants, et 7 millions pour la MGP)

*Pour plus d'informations sur les données statistiques propres aux collectivités locales, voir : Département des études et des statistiques locales (DESL), Direction générale des collectivités locales (DGCL). (2020). Chapitre 2 : Les collectivités locales et leur population. Collectivités locales en chiffres, 30e édition. [https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/chapitre\\_2\\_-\\_les\\_collectivites\\_locales\\_et\\_leur\\_population\\_1.pdf](https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/chapitre_2_-_les_collectivites_locales_et_leur_population_1.pdf)*

### ◆ Elections municipales dans les Communes de droit commun, membres d'une Métropole de droit commun

Par « droit commun » on désigne toutes les institutions qui n'ont pas de statut juridique particulier, spécifique et unique. Ainsi, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris ne sont pas des EPCI de droit commun.

Les citoyens élisent les Conseillers Municipaux par **scrutin de liste**, à la proportionnelle, avec prime majoritaire. Chaque groupe politique présente une liste de candidats pour siéger au Conseil de Paris. Dans le respect de la parité, les listes doivent être composées d'autant de femmes que d'hommes.

L'électeur vote pour la liste d'un groupe politique.

Le groupe politique dont la liste obtient la **majorité absolue** (la moitié +1) des suffrages exprimés, dite « liste majoritaire », se voit automatiquement attribuer 50% des sièges du Conseil Municipal. Les 50% des sièges restants sont distribués entre toutes les listes (ayant obtenu plus de 5% des voix), y compris la liste majoritaire, **proportionnellement** au nombre absolu de voix obtenues par chaque liste. Au sein d'une liste, l'attribution limitée des sièges du Conseil Municipal se fait selon l'ordre hiérarchique des candidats inscrits sur cette liste : les premiers de listes ont plus de chances de siéger au Conseil Municipal, d'être élu Conseiller Municipal, suivant le score de la liste, que les derniers.

Les Conseillers Municipaux élisent ensuite en leur sein le maire et ses adjoints, là aussi par scrutin proportionnel de liste. A priori, la « tête de liste » de la liste majoritaire est élue maire.

L'élection des conseillers siégeants dans les organes intercommunaux se fait en même temps que celle des conseillers municipaux, donc lors des élections municipales. L'électeur désigne le même jour sur le même bulletin de vote les élus de sa commune et ceux de l'intercommunalité (comme la Métropole).

En effet, la loi n° 2013-403 du 17 mai 2013 prévoit que les conseillers communautaires (ex: métropolitains) sont élus au suffrage universel direct via un **système de fléchage des hauts de listes** dans le cadre des élections municipales. Ainsi, sur le bulletin de vote d'un groupe politique, « la liste des candidats aux sièges de conseiller communautaire figure de manière distincte sur le même bulletin que la liste des candidats au conseil municipal dont elle est issue ». Les candidats aux sièges de conseiller communautaire doivent figurer « dans l'ordre de présentation dans lequel ils apparaissent sur la liste des candidats au conseil municipal ». « Tous les candidats présentés dans le premier quart de la liste des candidats aux sièges de conseiller communautaire doivent figurer, de la même manière et dans le même ordre, en tête de la liste des candidats au conseil municipal ».

Ce règlement permet la garantie que l'assemblée de l'intercommunalité comprenne exclusivement des élus municipaux.

Exemple d'une élection municipale avec 3 bulletins de vote dans une commune X donnée, membre d'une Métropole :

GROUPE POLITIQUE 1		GROUPE POLITIQUE 2		GROUPE POLITIQUE 3	
Conseil Municipal	Conseil Métropolitain	Conseil Municipal	Conseil Métropolitain	Conseil Municipal	Conseil Métropolitain
Candidat(e) 1	Candidat(e) 1	Candidat(e) 1	Candidat(e) 1	Candidat(e) 1	Candidat(e) 1
Candidat(e) 2	Candidat(e) 2	Candidat(e) 2	Candidat(e) 2	Candidat(e) 2	Candidat(e) 2
Candidat(e) 3	Candidat(e) 3	Candidat(e) 3	Candidat(e) 3	Candidat(e) 3	Candidat(e) 3
Candidat(e) 4		Candidat(e) 4		Candidat(e) 4	
Candidat(e) 5		Candidat(e) 5		Candidat(e) 5	
Candidat(e) 6		Candidat(e) 6		Candidat(e) 6	
Candidat(e) 7		Candidat(e) 7		Candidat(e) 7	
Candidat(e) 8		Candidat(e) 8		Candidat(e) 8	
Candidat(e) 9		Candidat(e) 9		Candidat(e) 9	

57% des suffrages
33% des suffrages
10% des suffrages



## ◆ Elections municipales sur le territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP)

### La Commune

Dans toutes les communes de la MGP sauf la Ville de Paris, l'élection des Conseillers Municipaux et Métropolitains suit le même processus que dans les communes membres d'une Métropole de droit commun.

### L'EPT

Tout Conseiller Métropolitain est de droit Conseiller Territorial à l'EPT auquel sa commune est rattachée. Les autres Conseillers Territoriaux d'un EPT, qui ne seraient donc pas aussi Conseillers Métropolitains, sont désignés au sein de leur Conseil Municipal, par **scrutin de liste avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne**.

### La Ville de Paris

Son Conseil Municipal est appelé Conseil de Paris. Les Conseillers de Paris sont élus non pas directement au niveau de la commune de Paris entière, mais au niveau de l'arrondissement, qui est donc l'unité électorale des élections municipales parisiennes. **L'arrondissement, pour l'élection de ses Conseillers d'Arrondissement, fonctionne comme une commune de droit commun pour l'élection de ses Conseillers Municipaux (voir précédent)**, puisque chaque groupe politique candidat à la mairie centrale de Paris présente une liste ordonnée de candidats différente dans tous les arrondissements. L'électeur vote dans son arrondissement pour la liste d'un des groupes politiques. Les Conseillers d'Arrondissements sont ainsi élus par **scrutin de liste, à la proportionnelle, avec prime majoritaire**. Le Conseil d'Arrondissement élit le maire d'arrondissement et ses adjoints. Dans chaque arrondissement, un tiers (les premiers de listes) des Conseillers d'Arrondissement siègent aussi au Conseil de Paris, ils sont donc élus pour deux fonctions : Conseiller de leur Arrondissement, et Conseiller de Paris. Enfin, le Conseil de Paris élit parmi ses membres, le maire de Paris et ses adjoints.

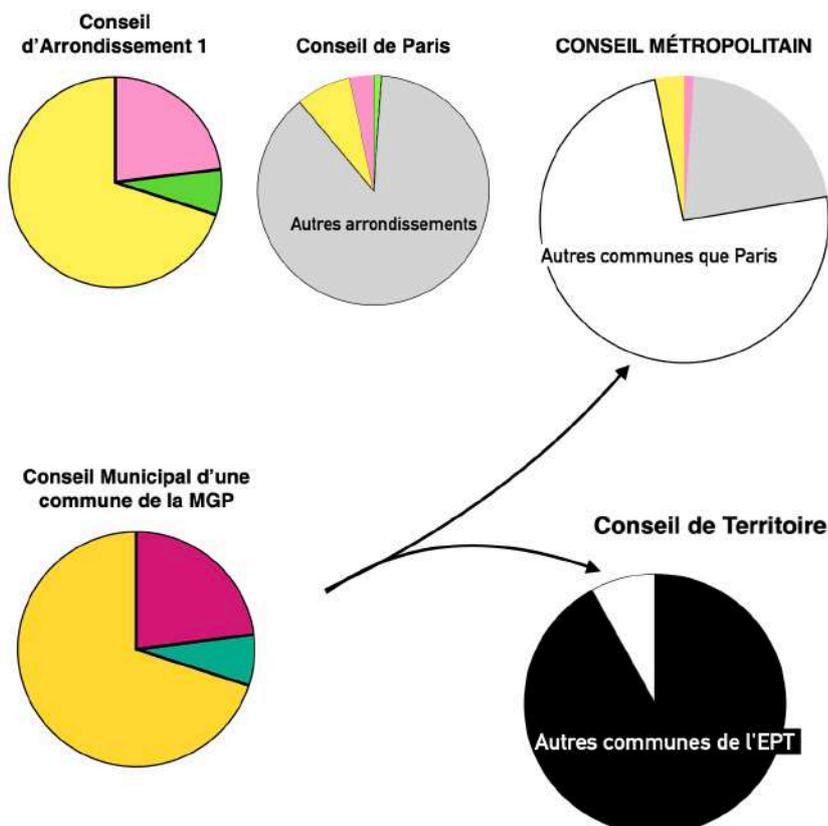
L'élection des 62 Conseillers Métropolitains provenant de la commune Ville de Paris, membre de la MGP, est identique à celle dans les autres communes de la MGP, sauf que ces 62 sièges du Conseil Métropolitain attribués à la Ville de Paris sont distribués entre les arrondissements proportionnellement à leur démographie.

Ainsi, un bulletin de vote d'un électeur de la Ville de Paris lors des élections municipales comporte :

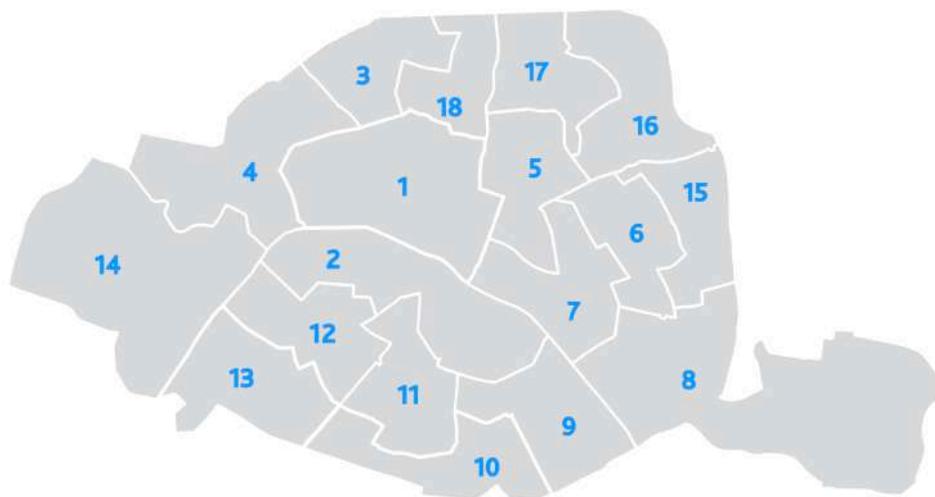
- Une liste de candidats au Conseil Municipal puis au Conseil d'Arrondissement seulement (descendant dans la liste)
- Une liste de candidats se présentant également au Conseil Métropolitain, dont les premiers de liste, si elle est majoritaire aux élections, auront 50% du nombre de sièges métropolitains attribués à cet arrondissement.

## ◆ Nombre de Sièges

Le nombre de sièges du Conseil Métropolitain / du Conseil de Paris attribués à chaque commune de la Métropole / arrondissement de la ville, est fonction de la démographie de la commune / de l'arrondissement.

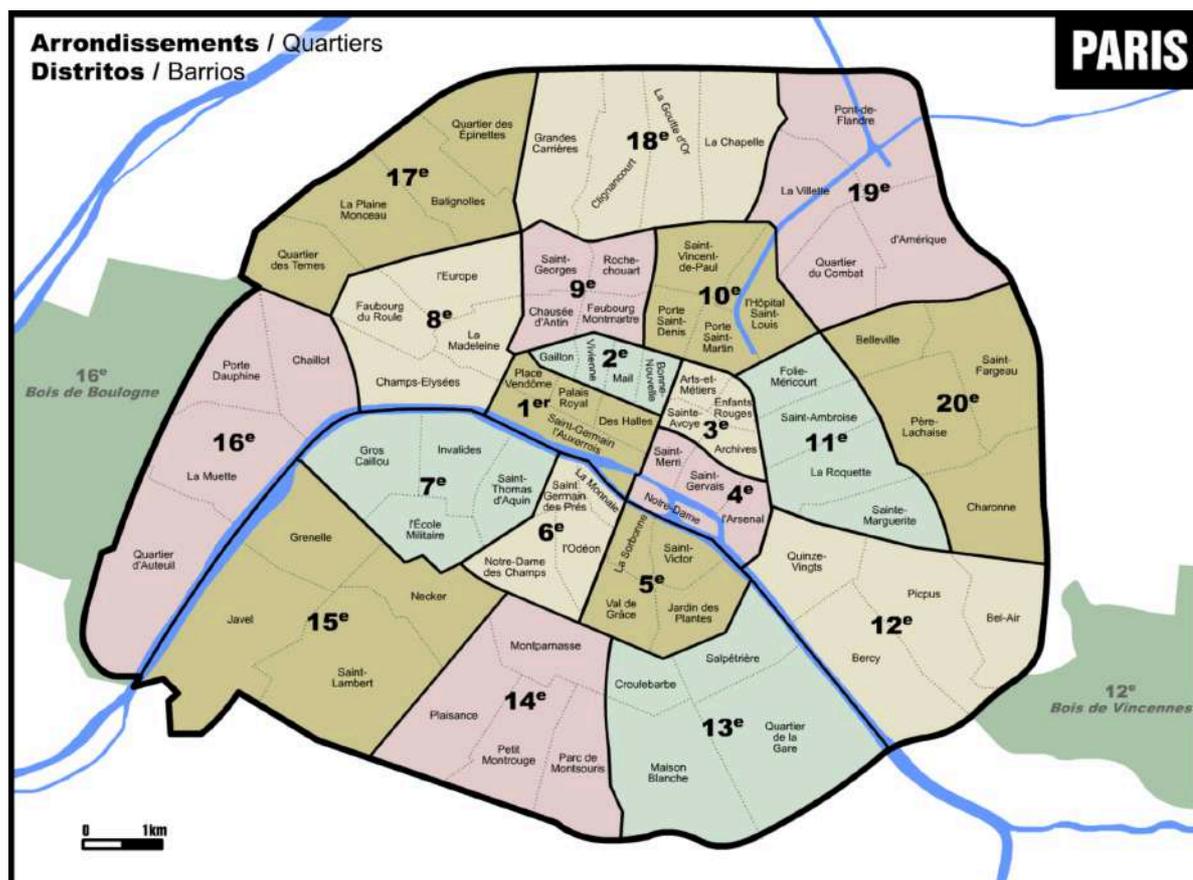


## ANNEXE 2 : CARTE DES 18 CIRCONSCRIPTIONS DE PARIS



Source : Experian, Cartosphère, Ministère de l'Intérieur, IGN

## ANNEXE 3 : CARTE DES 80 QUARTIERS ADMINISTRATIFS DE PARIS



Source : Vivre Paris © Hmaglione10

## ANNEXE 4 : ORGANISATION DE LA FONCTION PUBLIQUE FRANÇAISE

La fonction publique française se décline en trois catégories : la fonction publique d'Etat, la fonction publique territoriale et la fonction publique hospitalière.

### ◆ La fonction publique d'ETAT (2,4 millions de salariés)

#### • Administrations centrales de l'Etat, action au niveau NATIONAL :

- > Les Ministères
- > Leurs différents Etablissements Publics Administratifs

#### • Administrations **déconcentrées** de l'Etat, action au niveau REGIONAL et DEPARTEMENTAL :

- > Préfectures régionale et départementale : « bras armé » de l'Etat dans les territoires. Le préfet est le représentant de l'Etat dans une commune, un département ou une région.
- > Rectorats : Le recteur d'académie est le responsable d'une académie, circonscription administrative propre au service public d'Education Nationale.
- > Directions Départementales : services publics de l'Etat dans les collectivités territoriales
- > La préfecture de Police de Paris (Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne)
- > La préfecture de Police de Marseille (Bouches-du-Rhône)

#### • Etablissements Publics d'Enseignement : collèges (département), lycées (région), universités (Etat).

### ◆ La fonction publique TERRITORIALE (1,9 millions de salariés)

Elle a été structurée suite au mouvement de **décentralisation** de la République dans les 1980.

Il s'agit des salariés des :

- Collectivités Territoriales : Régions, Départements, Communes.
- Structures intercommunales : communautés de communes, communautés d'agglomérations, communautés urbaines, et métropoles.
- Offices publics d'habitat

### ◆ La fonction publique HOSPITALIÈRE (1,15 millions de salariés)

Il s'agit de tout le personnel travaillant dans les établissements publics suivants, autre que personnel médical :

- Hôpitaux
- Maisons de Retraite
- Services Départementaux de l'Aide Sociale à l'Enfance
- Etablissements pour mineurs et adultes handicapés/inadaptés
- Centres d'Hébergement et Réadaptation Sociale

### ◆ Qu'est-ce que la « déconcentration » ?

Il s'agit de la répartition purement géographique de la République. L'Etat a sur les territoires de la République, ses représentants qu'il **nomme**, pour prendre des décisions en son nom.

Il s'agit d'une **DELEGATION** de compétences étatiques à ces autorités locales qui représentent l'Etat. Leur rôle est de vérifier la **légalité des actes** opérés sur les territoires.

### ◆ Qu'est-ce que la « décentralisation » ?

Il s'agit de la répartition institutionnelle des pouvoirs de la République. L'Etat effectue un **TRANSFERT** de certains de ses pouvoirs et compétences aux collectivités territoriales, qui sont des personnes morales composées :

- d'un organe délibérant : conseil municipal, général ou régional
- d'un organe exécutif : le président du conseil municipal (maire), général ou régional

dont les membres sont **élus**, dans le cadre d'une autonomie institutionnelle territoriale, qui s'attache à l'**opportunité des actes** opérés sur les territoires locaux.

L'Etat peut annuler la décision d'un préfet ou d'un recteur sur lesquels il a un contrôle hiérarchique direct puisqu'il les nomme. Au contraire, l'Etat n'a pas d'autorité sur les élus des collectivités territoriales (maires, conseillers municipaux, conseillers généraux, conseillers régionaux) autre que celle de la légalité des actes.

## ANNEXE 5 : VOIES SUR LESQUELLES LA PREFECTURE DE POLICE EXERCE UN POUVOIR DE CONTRÔLE

Les axes dépendant de la Ville sur lesquels le préfet a son mot à dire



MENTIONNÉS AU III DE L'ARTICLE L. 2512-14 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, ET LISTÉS DANS LE Décret n° 2017-1175 du 18 juillet 2017 (NOR : INTS1711143D JORF n°0168 du 20 juillet 2017)

Boulevard périphérique. Boulevard périphérique extérieur. Boulevard périphérique intérieur. Bretelles d'accès.

### Axes Seine, à l'exclusion, en rive gauche, de la promenade des berges de la Seine - André Gorz

Voie Georges-Pompidou (1er, 4e, 8e, 12e, 16e). Quai Saint-Exupéry (16e). Quai Louis-Blériot (16e). Place Clément-Ader (16e). Avenue du Président-Kennedy (16e). Place de Bolivie (16e). Avenue de New-York (16e). Place de Varsovie (16e). Cours Albert-Ier (8e). Place du Canada (8e). Cours la Reine (8e). Quai des Tuileries (1er). Quai François-Mitterrand (1er). Quai du Louvre (1er). Quai de la Mégisserie (1er). Quai de Gesvres (4e). Quai de l'Hôtel-de-Ville (4e). Quai des Célestins (4e). Quai Henri-IV (4e). Boulevard Morland (4e). Place Mazas (12e). Voie Mazas (12e). Quai de la Rapée (12e). Quai de Bercy (12e). Quai d'Issy-les-Moulineaux (15e). Place du Moulin-de-Javel (15e). Quai André-Citroën (15e). Rond-Point du Pont-Mirabeau (15e). Quai de Grenelle (15e). Place des Martyrs-Juifs-du-Vélodrome-d'Hiver (15e). Quai Branly (7e, 15e). Place de la Résistance (7e). Quai d'Orsay (7e). Place de Finlande (7e). Quai Anatole-France (7e). Place Henri-de-Montherlant (7e). Quai Voltaire (7e). Quai Malaquais (6e). Place de l'Institut (6e). Quai de Conti (6e). Quai des Grands-Augustins (6e). Quai Saint-Michel (5e). Quai de Montebello (5e). Quai de la Tournelle (5e). Quai Saint-Bernard (5e). Place Valhubert (5e, 13e). Pont d'Austerlitz (5e).

**Axes Seine Sud - Ouest**

Porte de Saint Cloud (16e). Place de la Porte-de-Saint-Cloud (16e). Avenue de Versailles (16e). Avenue de la Porte-de-Sèvres (15e). Place Balard (15e). Rue Balard (15e).

**Axes Sud - Nord**

Avenue de la Porte-d'Orléans (14e). Rue de la Légion-Etrangère (14e). Place du 25-Août-1944 (14e). Avenue du Général-Leclerc (14e). Place Victor-et-Hélène-Basch (14e). Place Denfert-Rochereau (14e). Avenue Denfert-Rochereau (14e). Avenue de l'Observatoire entre avenue Denfert-Rochereau et boulevard Saint-Michel (5e, 14e). Boulevard Saint-Michel (5e, 6e). Place Edmond-Rostand (6e). Place Saint-Michel (5e, 6e). Pont Saint-Michel (1er, 4e, 5e, 6e). Boulevard du Palais (1er et 4e). Pont au Change (1er et 4e). Pont Notre-Dame (4e). Rue de la Cité (4e). Petit Pont (4e, 5e). Place du Petit-Pont (5e). Rue du Petit-Pont (5e). Rue Saint-Jacques, entre la rue du Petit-Pont et la rue Soufflot (5e). Rue Soufflot, entre la rue Saint-Jacques et le boulevard Saint-Michel (5e). Place du Châtelet (1er et 4e). Boulevard de Sébastopol (1er, 2e, 3e, 4e). Boulevard de Strasbourg, entre boulevard Saint-Denis et boulevard Magenta (10e). Boulevard Magenta, entre la rue du Faubourg-Saint-Martin et la rue du Faubourg-Saint-Denis (10e). Rue du Faubourg-Saint-Denis, entre boulevard Magenta et boulevard de La Chapelle (10e). Place de la Chapelle (18e). Rue Marx-Dormoy (18e). Place Paul-Eluard (18e). Rue de la Chapelle (18e). Rond-point de la Chapelle (18e). Avenue de la Porte-de-la-Chapelle (18e). Rue du Faubourg-Saint-Martin, du boulevard de Magenta jusqu'à la rue Lafayette (10e). Rue Lafayette, de la rue du Faubourg-Saint-Martin à la place de la Bataille-de-Stalingrad (10e). Place de la Bataille-de-Stalingrad (10e, 19e). Avenue Jean-Jaurès (19e). Place de la Porte-de-Pantin (19e). Avenue de la Porte-de-Pantin (19e).

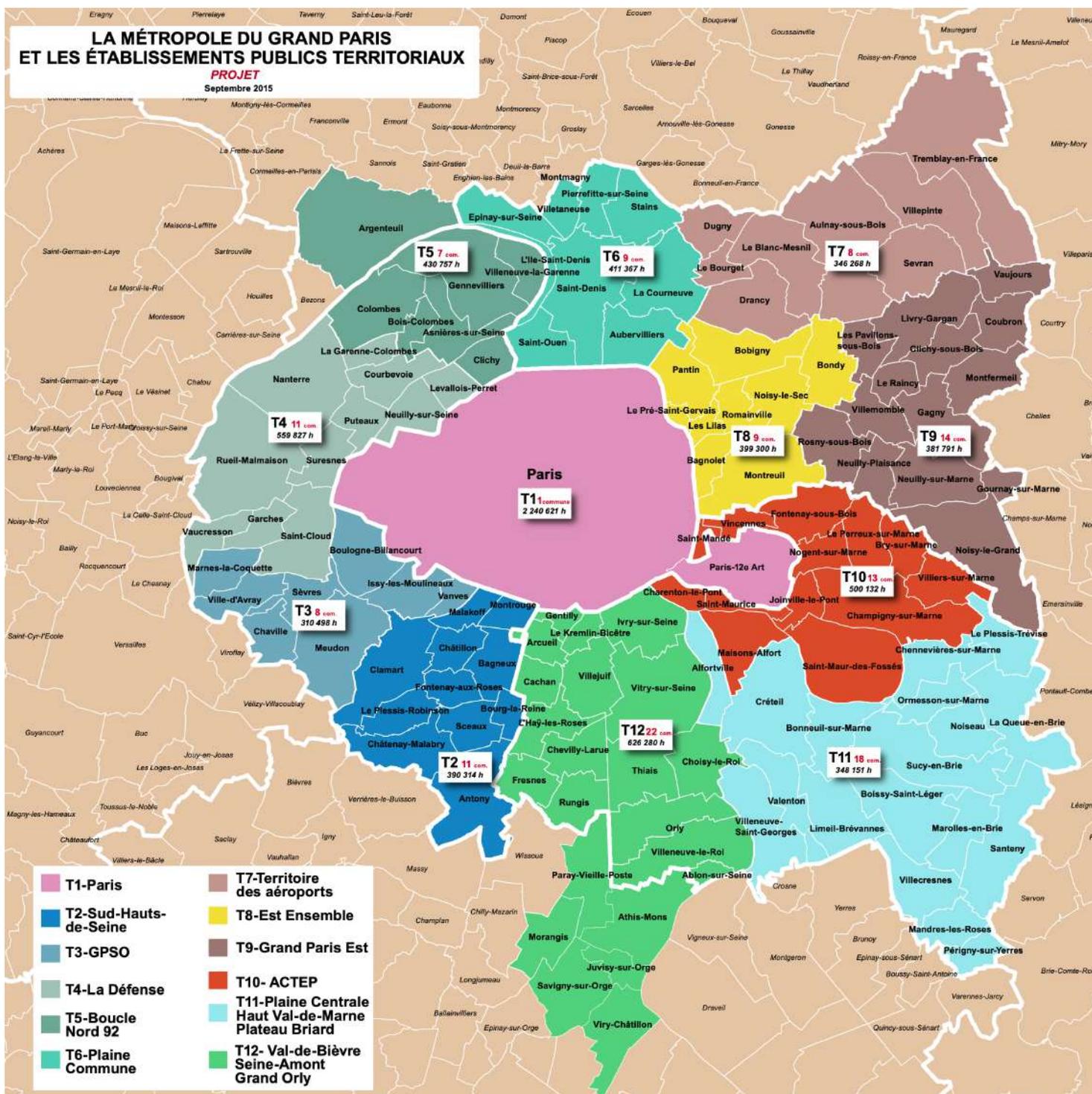
**Axes Est**

Avenue de la Porte-de-Vincennes (20e). Porte de Vincennes (20e). Cours de Vincennes (20e). Avenue du Trône (20e). Place de la Nation (20e, 12e). Boulevard Diderot (12e). Boulevard de l'Hôpital (13e). Place d'Italie (13e). Avenue d'Italie (13e). Avenue de la Porte-d'Italie (13e). Porte d'Italie (13e).

**Axes Ouest**

Avenue du Maine (14e, 15e). Place Gilbert-Perroy (14e). Souterrain Maine-Montparnasse (14e, 15e). Boulevard du Montparnasse, entre avenue du Maine et boulevard des Invalides (6e, 15e). Place Léon-Paul-Fargue (6e, 7e, 15e). Boulevard des Invalides (7e). Rue de Varenne (7e). Rue de Grenelle entre le boulevard des Invalides et la place des Invalides (7e). Place des Invalides (7e). Avenue du Maréchal-Gallieni (7e). Pont Alexandre-III (7e, 8e). Avenue Winston-Churchill (8e). Place Clemenceau (8e). Avenue de Marigny (8e). Place Beauvau (8e). Pont de la Concorde (7e et 8e). Place de la Concorde (8e). Avenue des Champs-Élysées (8e). Rond-point des Champs-Élysées Marcel-Dassault (8e). Place Charles-de-Gaulle (8e, 16e, 17e). Avenue de la Grande-Armée (16e, 17e). Place de la Porte-Maillet (16e, 17e). Avenue de Neuilly (16e, 17e). Rue Royale (8e). Place de la Madeleine entre la rue Royale et le boulevard Malesherbes (8e). Boulevard Malesherbes (8e et 17e). Place Saint-Augustin (8e). Place du Général-Catroux (17e). Place du Nicaragua (17e). Place de Wagram (17e). Avenue de la Porte-d'Asnières (17e).

# ANNEXE 6 : CARTE DES 12 TERRITOIRES DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



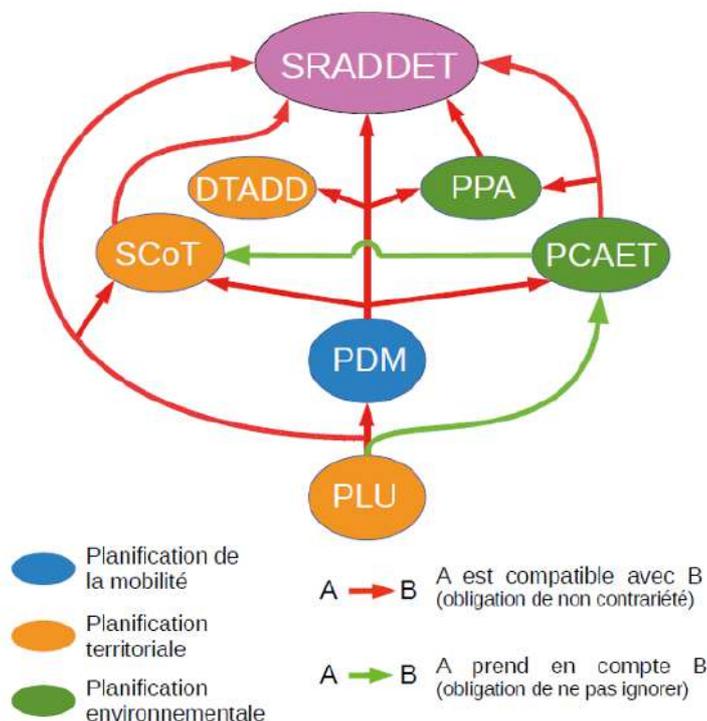
## ANNEXE 7 : EVALUATION DE SCENARIOS EN VUE DE LA REFORME INSTITUTIONNELLE DU GRAND PARIS

### Grille de lecture et d'évaluation par familles de scénarios avec leurs caractéristiques principales, leurs avantages et inconvénients

Scénarios	Caractéristiques principales	Avantages / Inconvénients
<p><b>Scénario 1 :</b> Métropole, simple pôle métropolitain ou syndicat mixte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modèle du pôle métropolitain de la loi MAPTAM</li> <li>- Les EPT deviennent EPCI</li> <li>- Fonctionnement en mode « projets »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gouvernance faible</li> <li>- Pas de mutualisation des moyens</li> <li>- Aucun partage de la richesse fiscale</li> </ul>
<p><b>Scénario 2 :</b> MGP intégrant les EPT en échelons déconcentrés sans modification sur les départements</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression d'un échelon territorial</li> <li>- Mode d'élection de la gouvernance à étudier (métropole des maires ou scrutin uninominal territorialisé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutualisation des compétences Métropole/EPT et d'une partie de l'impôt économique</li> <li>- Prise en compte de la spécificité de la zone dense</li> <li>- Le périmètre petite couronne ne profite pas du potentiel de développement foncier et économique de la grande couronne</li> </ul>
<p><b>Scénario 3 :</b> MGP intégrant les départements de petite couronne en échelons déconcentrés avec maintien des EPT <i>Variante : avec suppression des EPT</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression d'un ou de 2 échelons territoriaux en variante</li> <li>- Rôle majeur de l'exécutif métropolitain</li> <li>- Mode d'élection de la gouvernance à étudier (métropole des maires ou scrutin uninominal territorialisé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutualisation renforcée en matière de politiques sociales</li> <li>- Prise en compte de la spécificité de la zone dense</li> <li>- Le périmètre petite couronne demeure limité (foncier, pôles de développement, Roissy, etc.)</li> <li>- Réfléchir à un retour de certaines compétences à l'État (RSA)</li> </ul>
<p><b>Scénario 4 :</b> Région-métropole sans changement pour les départements et EPCI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression d'un échelon territorial</li> <li>- Rôle majeur de l'exécutif régional</li> <li>- Les EPT deviennent EPCI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutualisation limitée si l'impôt économique demeure affecté au bloc communal</li> <li>- Rôle limité des maires dans une gouvernance à l'échelle régionale (quel rôle pour une assemblée de 1 300 maires)</li> </ul>
<p><b>Scénario 5 :</b> Région-métropole avec transformation des départements en échelons déconcentrés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression de deux échelons territoriaux</li> <li>- Rôle majeur de l'exécutif régional</li> <li>- Les EPT deviennent EPCI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puissant facteur de mutualisation des politiques sociales, du développement économique et des politiques de transport</li> <li>- La faisabilité politique du projet pose question</li> <li>- La gouvernance s'annonce très complexe, avec un rôle très limité des maires</li> <li>- Réfléchir à un retour de certaines compétences à l'État (RSA)</li> </ul>

Source : Délégation sénatoriale aux collectivités territoriales

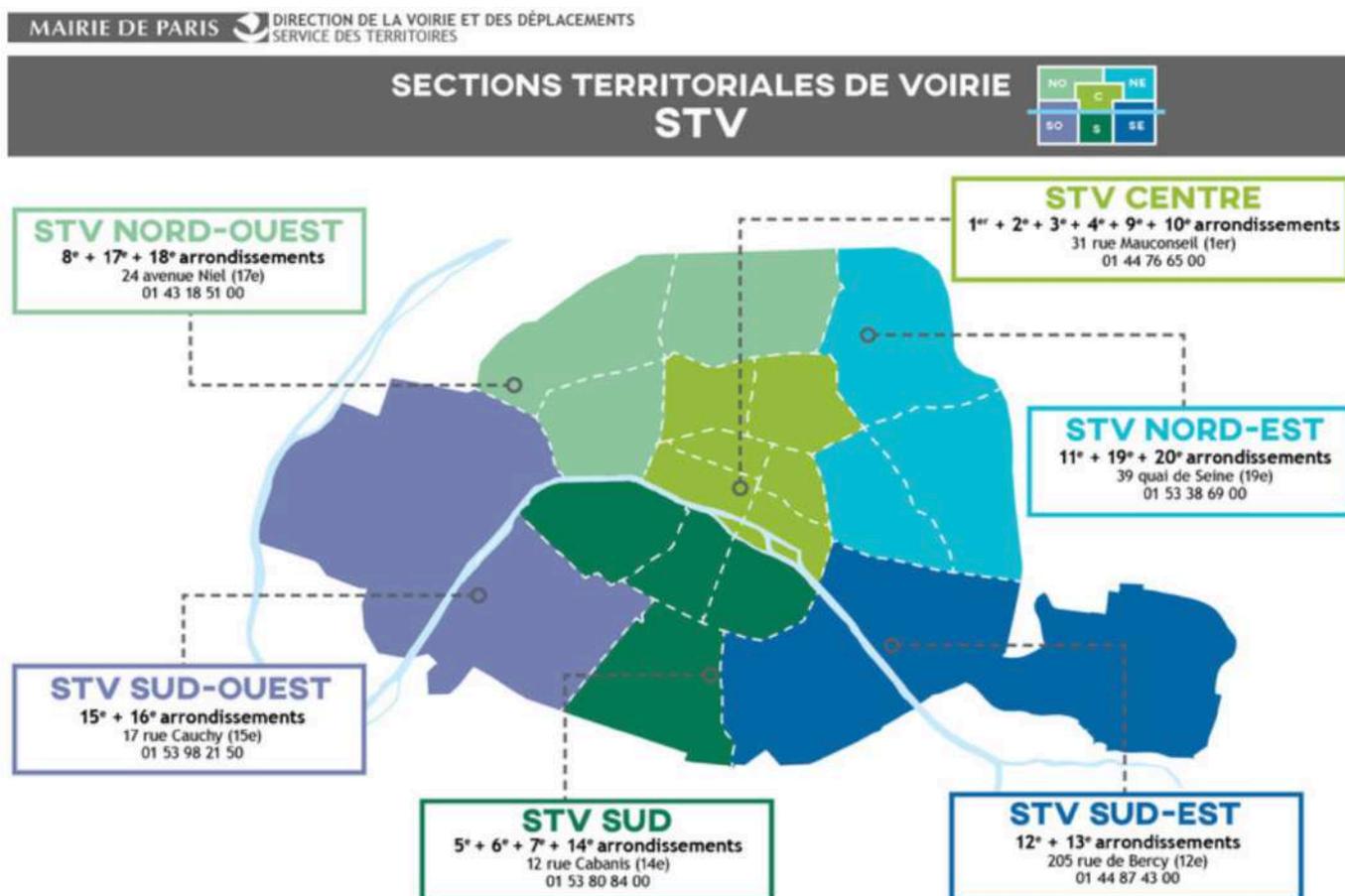
## ANNEXE 8 : RELATIONS JURIDIQUES ENTRE LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION LIÉS À LA MOBILITÉ



Source : Cerema

Un dispositif complexe de relations juridiques qui traduit les différents objectifs assignés au PDM

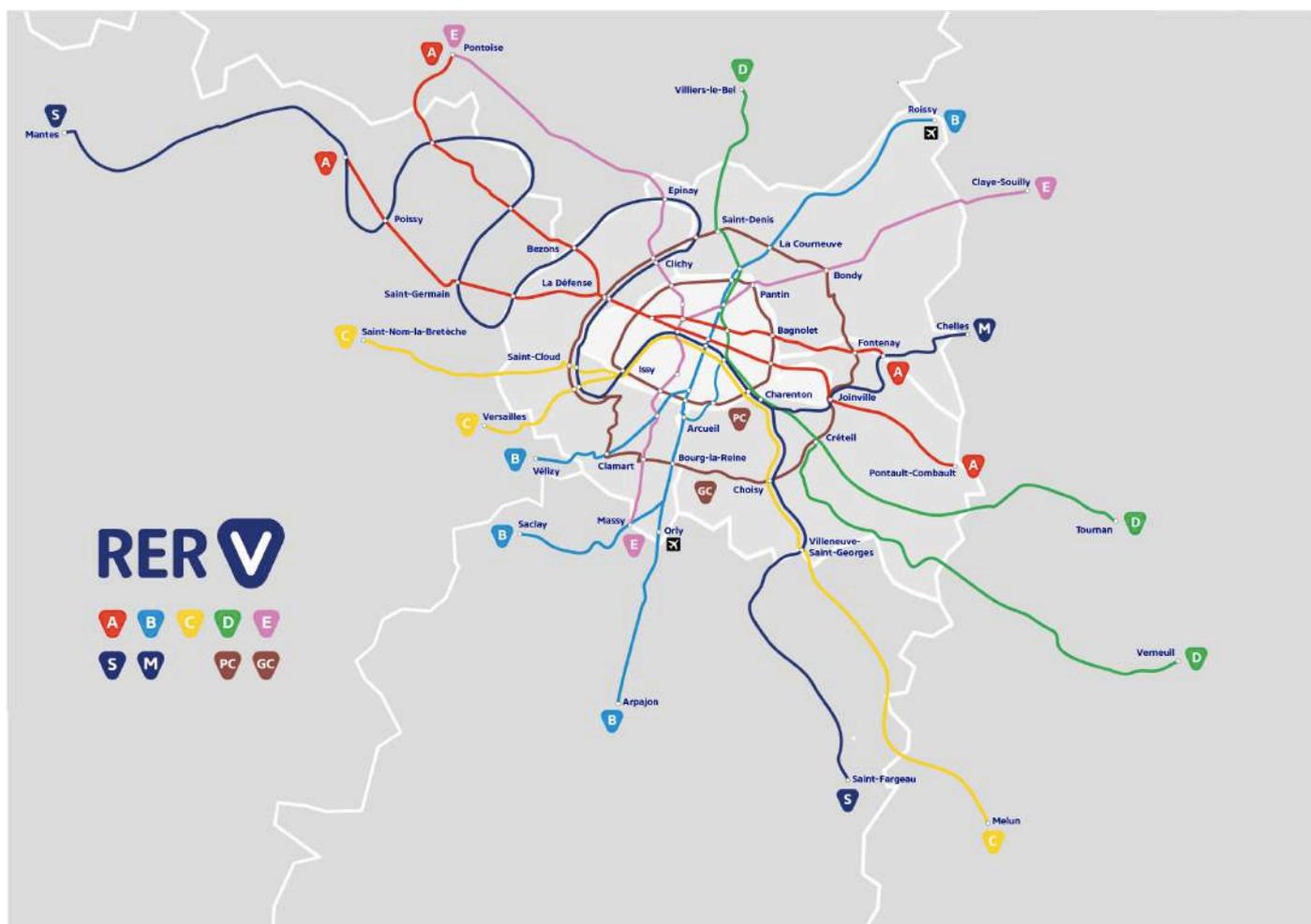
## ANNEXE 9 : CARTE DES 6 SECTIONS TERRITORIALES DE VOIRIE DE LA VILLE DE PARIS



## ANNEXE 10 : ACTIONS MENÉES PAR L'AGENCE DE LA MOBILITÉ POUR LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS (DVD) DE LA VILLE DE PARIS

Aide à la décision		Impulsion de dynamiques collectives		
Construction de connaissances	Etudes amont et expérimentations	Elaboration de stratégies publiques	Mobilisation des acteurs	Partage d'expertise
<p>Collecte et production de données Ex. open-data, partenariats recherche et institutionnels, enquêtes quanti et quali, cartographies.</p> <p>Pilotage des études prospectives Ex. T3P, télétravail, transition, analyse des pratiques, besoins, impacts</p> <p>Veille stratégique Etat des réflexions et des politiques publiques, Sourcing, benchmark</p> <p>Travaux de synthèse Elaboration de visions d'ensemble et de documents de présentations sur les principaux enjeux (conceptualisation, formulation, mise en perspective)</p>	<p>Diagnostiques de territoires Ex. opérations urbaines, quartiers, Bois, Bd périphérique.</p> <p>Etudes de définition de besoins Ex. stationnement vélo, incitations à l'écomobilité, évaluation environnementale, orientation, data...</p> <p>Analyse en opportunité, et faisabilité de projets de transports, de services, d'aménagement</p> <p>Expérimentations de solutions de mobilité et d'aménagement Ex. fil d'Ariane, tapis traversant, balises sonores, parklets, urbanisme tactique, navettes autonomes...</p> <p>Evaluations des expérimentations et préconisations sur leur déploiement</p>	<p>Grandes stratégies parisiennes de mobilité et de fabrique de l'espace public (PAVE, plan vélo, ZFE, plan piéton, appels à projets mobilités partagées et logistique, plan local de mobilité...)</p> <p>Contributions à des plans d'action communaux et supra-communaux (PLU, Plan Climat, EGS, CPER, PDUIF, SCOT métropolitain, MAAS...)</p> <p>Dispositifs de régulation - Structuration et dimensionnement de services de mobilité proposés par des opérateurs tiers. - Co-élaboration de documents réglementaires et partenariaux Ex. règlement marchandise, conventions types, code de la rue</p>	<p>Production d'outils pédagogiques à destination des services et des élus (formations, guides, infographies, boîtes à outils, fiches méthodes)</p> <p>Animation de "clubs" parisiens sur des programmes d'action déconcentrés associant les techniques et les élus d'arrondissement Ex. quartiers apaisés, rues aux écoles</p> <p>Elaboration de chartes de partenariat et de bonnes pratiques Ex. mobilités émergentes, logistique</p> <p>Animation d'instances de concertation avec les professionnels Ex. Taxis, autocars, écosystème touristique et logistique, accessibilité</p>	<p>Organisation de rencontres thématiques inter-services et inter-Directions, et contributions à des réseaux internes Ex. Cafés innovation, café data, réseau des référents développement durable...</p> <p>Participation aux débats des experts au sein de réseaux au niveau local, national et international (universités, agences d'urbanisme, organismes de recherche...)</p> <p>Accompagnement des acteurs par des avis d'experts Accessibilité, mobilité électrique, logistique, qualité de l'air...</p> <p>Bilans et évaluations des actions de la ville et de ses partenaires</p>

## ANNEXE 11 : PROJET DU RER V PORTÉ PAR LES ASSOCIATIONS DU COLLECTIF VÉLO ILE-DE-FRANCE



# ANNEXE 12 : PLAN VELO METROPOLITAIN

## LIGNES DU RÉSEAU PLAN VÉLO MÉTROPOLITAIN



# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES

- Aries, P. (1979). *L'enfant de la rue, de la ville à l'anti-ville*, Urbi, n°2, p.III-XIV
- Auby, J-B. (2016). *Droit de la ville : Du fonctionnement juridique des villes au droit à la Ville* (2e ed.) LexisNexis.
- Claval, P. (1982). *La logique des Villes : Essai d'urbanologie*. Litec
- Duprey, L. (2019). *Le code du cycliste*. Dalloz.
- Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris. Anthropos.
- Thoenig, J-C. (1973). *L'Ère des des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*. Editions d'Organisation
- Verpeaux, M., Rimbault, C., Wasserman, F. (2018). *Les collectivités territoriales et la décentralisation*. La Documentation française.
- Weber, M. (1978). *Économie et Société*.

## TEXTES DE LOI

- <https://www.legifrance.gouv.fr>

## SITES FREQUEMMENT CONSULTES

- <https://www.collectivites-locales.gouv.fr>
- <https://www.vie-publique.fr>

## Ville de Paris

Site officiel : <https://www.paris.fr>

- Ville de Paris, Etat d'esprit Stratis. (2020). *Bilan de la conférence citoyenne préalable au lancement de la procédure de révision visant à l'adoption d'un plan local d'urbanisme bioclimatique de la ville de Paris*. <https://idee.paris.fr/media/default/0001/01/76e643f30c42993126510e72ab37de1debb155b4.pdf>
- Ville de Paris. (2019). *Charte de fonctionnement du Conseil parisien de la jeunesse*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/09/16/df689fdab6425606ade2d08cf028dd00.pdf>
- Ville de Paris. (2019). *Charte parisienne de la participation citoyenne*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/7e858177d8e8e9f59e6804e3b82994eb.pdf>
- Ville de Paris. (2019). *Règlement intérieur du Conseil des générations futures*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/aa3c4e74f9bf656aded9a60063c608bd.pdf>
- Ville de Paris. (2019, 10 avril). *Paris, ville citoyenne et participative*. <https://www.paris.fr/pages/paris-ville-citoyenne-et-participative-6654>
- Ville de Paris. (2019, 28 novembre). *Protection routière et régulation des déplacements*. <https://www.paris.fr/pages/protection-routiere-et-regulation-des-deplacements-7331>
- Ville de Paris. (2019, 5 juillet). *Toutes les instances représentatives de la Ville*. <https://www.paris.fr/pages/devenir-un-acteur-de-la-participation-3934#les-conseils-de-quartiers>
- Ville de Paris. (2020, 26 octobre). *Généralisation du 30 km/h à Paris : à vous la parole*. <https://www.paris.fr/pages/generalisation-du-30-km-h-a-paris-a-vous-la-parole-9496>
- Ville de Paris. (2020, 29 juin). *Municipales 2020 : Second tour – 28 juin*. <https://www.paris.fr/elections/municipales-2020-second-tour>
- Ville de Paris. (2021, 10 février). *La Charte du #Budget Participatif*. Budget Participatif Paris. <https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/la-demarche-sommaire/charte.html>
- Ville de Paris. (2021, 17 janvier). *Municipalité*. <https://www.paris.fr/municipalite>
- Ville de Paris. (2021, 20 janvier). *Le Conseil de Paris*. <https://www.paris.fr/le-conseil-de-paris>

- Ville de Paris. (2021, 6 février). *Le mode d'emploi du Budget Participatif*. Budget Participatif Paris. <https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/la-demarche-sommaire.html>
- Ville de Paris, préfecture de Police. (2021, 8 juillet). *Arrêté n°2021P110904 limitant la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des voies de la Ville de Paris*. <https://cdn.paris.fr/paris/2021/07/09/0537b3f7665d1956261b6524e37dab35.pdf>
- Ville de Paris. (2021, 21 octobre). *Un nouveau plan vélo pour une ville 100 % cyclable*. <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>
- Ville de Paris. (s.d.). *Troisième partie : Les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et la justification des règles*. [http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site\\_statique\\_50/documents/1064\\_Plan\\_Local\\_d\\_Urbanisme\\_de\\_/1065\\_Rapport\\_de\\_presentation/C\\_RP3-V03.pdf](http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_50/documents/1064_Plan_Local_d_Urbanisme_de_/1065_Rapport_de_presentation/C_RP3-V03.pdf)

## Métropole du Grand Paris

Site officiel : <https://metropolegrandparis.fr/fr>

- Métropole du Grand Paris (2020, 29 novembre). *Mobilités Durables*. <https://metropolegrandparis.fr/fr/mobilites-durables-48>
- Métropole du Grand Paris. (2018). *Plan Climat Air Energie de la Métropole du Grand Paris*. <https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/PCAEM.pdf.pdf>
- Métropole du Grand Paris. (2018). Synthèse des dispositions relatives à la Métropole du Grand Paris. Métropole du Grand Paris, *Mission de préfiguration*. [https://www.union-habitat.org/sites/default/files/dossiers-cr/documents/2018-03/Présentation\\_Metropole\\_Grand\\_Paris\\_loi\\_NOTRe.pdf](https://www.union-habitat.org/sites/default/files/dossiers-cr/documents/2018-03/Présentation_Metropole_Grand_Paris_loi_NOTRe.pdf)
- Métropole du Grand Paris. (2019). *La Présidence et les membres du Bureau du Conseil de développement de la Métropole du Grand Paris*. [https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/CODEV\\_liste\\_membres.pdf](https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/CODEV_liste_membres.pdf)
- Métropole du Grand Paris. (2019). *Règlement intérieur du conseil de développement de la Métropole du Grand Paris*. [https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/CODEV\\_reglement\\_interieur.pdf](https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/CODEV_reglement_interieur.pdf)
- Métropole du Grand Paris. (2020). *Règlement Intérieur*. [https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2020-09/2000422\\_reglementinterieurBD.pdf](https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2020-09/2000422_reglementinterieurBD.pdf)
- Métropole du Grand Paris. (2020). *Vélo en Ile-de-France : Présentation des mesures mises en œuvre par la Métropole du Grand Paris*. [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p1\\_05\\_presentation\\_mgp\\_diffusion.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p1_05_presentation_mgp_diffusion.pdf)
- Métropole du Grand Paris. (2020, 25 septembre). *Conseil de la Métropole du Grand Paris : élection des 23 conseiller(e)s métropolitain(e)s délégué(e)s et constitution de différentes commissions*. <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/conseil-de-la-metropole-du-grand-paris-election-des-23-conseilleres-metropolitaines-delequees-et>
- Métropole du Grand Paris. (2021, 21 janvier). *Compétences*. <https://metropolegrandparis.fr/fr/competences-141>
- Métropole du Grand Paris. (2021, 3 septembre). *Plan Vélo Métropolitain*. <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/plan-velo-metropolitain>

## Ile-de-France Mobilités

- Ile-de-France Mobilités. (2021, 16 mars). *Le PDUIF*. Plan de déplacements urbains Ile-de-France. <http://www.pduif.fr/Le-PDUIF-.html>
- Île-de-France Mobilités, Ile-de-France. (2017). *PDU Ile-de-France : feuille de route 2017-2020*. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2017/10/N612-pduif.pdf>
- Île-de-France Mobilités. (2017). *PDU Ile-de-France : Feuille de Route 2017-2022*. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2017/10/N612-pduif.pdf>

## Est Ensemble Grand Paris

- Est Ensemble Grand Paris. (2021, 2 février). *Aménagements et déplacements*. <https://www.est-ensemble.fr/territoire-habitat>
- Est Ensemble Grand Paris. (2021, 23 janvier). *Plan local d'urbanisme intercommunal*. <https://www.est-ensemble.fr/plui>
- Est Ensemble Grand Paris. (2021, 25 janvier). *Le Plan Climat Air Energie territorial*. <https://www.est-ensemble.fr/le-plan-climat-air-energie-territorial>

## Mairie de Paris Centre

- Mairie Paris Centre. (2020). *1er Comité des mobilités actives de Paris Centre*. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/10/13/84e952ba2875084d7633925b6b2c4895.pdf>
- Mairie Paris Centre. (2021). *Comité des mobilités actives de Paris Centre : 26/01/2021*. <https://cdn.paris.fr/paris/2021/04/14/74b594976956d373fb0087e6b3d3940b.pdf>
- Mairie Paris Centre. (2021, 26 février). *Le Comité des mobilités actives*. <https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/la-mairie-de-paris-centre-lance-un-comite-des-mobilites-actives-8222>

## Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

<https://www.cerema.fr>

- Cerema. (2020). *Loi Mobilités : les communautés de communes et la compétence mobilité - mode d'emploi*. [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5\\_cerema\\_inhouse\\_lom\\_commcomm\\_competence-aom\\_compressed.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcomm_competence-aom_compressed.pdf)
- Cerema. (2020, 10 avril). *LOM : Quelle organisation des compétences de mobilité ?* <https://www.cerema.fr/fr/actualites/lom-quelle-organisation-competences-mobilite>
- Cerema. (2020). *Fiche n° 38 La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?*
- Cerema. (2020). *Fiche n° 39 La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de gouvernance et de coopération ?*

## FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

<https://www.fub.fr>

## AUTRES REFERENCES

- (6-t). (2020, 26 octobre). *Secteur public*. <https://6-t.co/references/connaissance-evolution-pratiques-de-mobilite-lien-politiques-de-deplacement-parisiennes/>
- ADEME. (2015). *Développer les modes actifs sur les territoires*. ADEME Pays de la Loire. <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developper-modes-actifs-territoires.pdf>
- ADTS, CETUR, IBSR, IREC, La Sécurité Routière. (1990). *La Rue, un espace à mieux partager*. Concilier circulation, sécurité et vie locale. Amarcande.
- AMF. (2002, 1er septembre). *Compétences des EPCI en matière de voirie*. <https://www.amf.asso.fr/documents-competences-epci-en-matiere-voirie/7769>
- AdCF, GART. (2017). *La compétence voirie à la loupe : Un profil juridique en 40 questions-réponses*. <https://www.adcf.org/files/THEME-Transports/ADCF-GART-EtudeVoirie-130917-WEB.pdf>
- AdCF, Les intercommunalités de France. (2019). *Élections 15/22 mars 2020 dans les métropoles, note juridique*. [https://www.adcf.org/files/TIC/NOTE-JURIDIQUE-METROPOLES-16P\\_19\\_11.pdf](https://www.adcf.org/files/TIC/NOTE-JURIDIQUE-METROPOLES-16P_19_11.pdf)
- Artemisia Lawyers. (2020). *20 ans après la LAURE, la LOM revisite les obligations d'aménagement d'itinéraires cyclables*. [https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/artemisia\\_-\\_article\\_loi\\_laure\\_-\\_lom\\_-09-2020.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/artemisia_-_article_loi_laure_-_lom_-09-2020.pdf)
- Assemblée des Communautés de France. (2017). *La mise en œuvre de la compétence voirie au sein du bloc local, un périmètre variable pour diverses modalités d'exercice*. [https://www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/Etude-voirie\\_DEF\\_web.pdf](https://www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/Etude-voirie_DEF_web.pdf)
- Bertinotti D., Les Amis de l'École de Paris. (2006). *À quoi servent les mairies d'arrondissement ?* [https://www.google.com/url?sa=t&trct=jetq=etesrc=setsource=web&etcd=etved=2ahUKEwjS-s\\_F3MPvAhUPDmMBHW1TDV0QFjAAegQIARADeturl=https%3A%2F%2Fwww.ecole.org%2Fen%2Fdownload-seance-cr%2F699etusg=AOvVaw0pt29PM-mQIR7-wdx9MV31](https://www.google.com/url?sa=t&trct=jetq=etesrc=setsource=web&etcd=etved=2ahUKEwjS-s_F3MPvAhUPDmMBHW1TDV0QFjAAegQIARADeturl=https%3A%2F%2Fwww.ecole.org%2Fen%2Fdownload-seance-cr%2F699etusg=AOvVaw0pt29PM-mQIR7-wdx9MV31)
- Bibliothèque nationale de France, département Droit, économie, politique, 8-F-29188. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1655377/f25.item.textelimage>
- Bibliothèque nationale de France, département Droit, économie, politique, 8-F-29188. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1655377/f66.item.textelimage>

- Bibliothèque nationale de France, département Droit, économie, politique, 8-F-32499. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6218353m/f9.item.texteImage>
- CERTU. (2000). *Recommandations pour des aménagements cyclables*, CERTU (77), p.34
- Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée. (2009). *Les zones de rencontre*. [http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/091214-2-Zones\\_de\\_rencontre-JCassagnes\\_cle5e6c7e.pdf](http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/091214-2-Zones_de_rencontre-JCassagnes_cle5e6c7e.pdf)
- Chambre Régionale des Comptes Ile-de-France. (2019). *Les arrondissements de la Ville de Paris*. <https://www.ccomptes.fr/system/files/2020-07/IDR2020-14.pdf>
- Chambre Régionale et Territoriale des Comptes. (2019). *La préfecture de police de Paris : Réformer pour mieux assurer la sécurité dans l'agglomération parisienne*. <https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-12/20191216-rapport-prefecture-police-Paris.pdf>
- Club des villes et territoires cyclables. (2020). *Nul n'est censé ignorer la LOM*. [http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/lom\\_mars\\_2020\\_web.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/lom_mars_2020_web.pdf)
- Collectif Vélo Ile-de-France. (2020, 12 décembre). *Observatoire des coronapistes*. <https://observatoire-coronapistes.velo-iledefrance.fr>
- Collectif Vélo Ile-de-France. (2021, 13 mai). *Un réseau cyclable pour l'Île-de-France : le RER V*. <https://velo-iledefrance.fr/un-reseau-cyclable-pour-l-ile-de-france-le-rer-v/>
- Département des études et des statistiques locales (DESL), Direction générale des collectivités locales (DGCL). (2020). Chapitre 2 : Les collectivités locales et leur population. *Collectivités locales en chiffres, 30e édition*. [https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/chapitre\\_2\\_-\\_les\\_collectivites\\_locales\\_et\\_leur\\_population\\_1.pdf](https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/chapitre_2_-_les_collectivites_locales_et_leur_population_1.pdf)
- DGFI, DGCL. (2017, 24 janvier). Les documents d'urbanisme et les règles générales d'urbanisme. *collectivites-locales.gouv.fr*. <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/documents-durbanisme-et-regles-generales-durbanisme>
- DILA. (2020, 13 décembre). Paris, collectivité territoriale spécifique. *vie-publique.fr*. <https://www.vie-publique.fr/fiches/20152-paris-collectivite-territoriale-specifique>
- Dallier, P., Rambaud, D. (2021). L'essentiel sur le rapport d'information : Réformer la gouvernance du Grand Paris : une méthode, une grille de lecture, un calendrier. Délégation aux collectivités territoriales, Sénat. [https://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/delegation/decentralisation/Colter\\_docs/GrandParis\\_Essentiel\\_final\\_valid2.pdf](https://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/delegation/decentralisation/Colter_docs/GrandParis_Essentiel_final_valid2.pdf)
- Daniela Festa. (2016). *Les communs urbains. L'invention du commun*. Tracés (Lyon, France). p. 233-256.
- Deboudt, B. (2014). *Le code de la rue : Démarche et avancées réglementaires*. Cerema. [http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/1\\_Code\\_de\\_la\\_rue\\_cle196eef.pdf](http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/1_Code_de_la_rue_cle196eef.pdf)
- Delahaye, O. (2020). 7 chiffres sur le vélo en Île-de-France. *Grand Paris métropole info*. <https://www.gpmetropole-infos.fr/7-chiffres-sur-le-velo-en-ile-de-france/>
- Direction générale des collectivités territoriales. (2018). *Répartition des compétences*. [https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/dgcl\\_v2/CIL3/tableau\\_repartition\\_compétences\\_20180516.pdf](https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/dgcl_v2/CIL3/tableau_repartition_compétences_20180516.pdf)
- DURLIN, T. (2020). *Le PDMS – Intégrer le management de la mobilité à la politique de mobilité*. Cerema. [https://www2.cnfpt.fr/sites/default/files/jnmdk15\\_4\\_20200630\\_jnmm\\_mm-tpd\\_pdms.pdf](https://www2.cnfpt.fr/sites/default/files/jnmdk15_4_20200630_jnmm_mm-tpd_pdms.pdf)
- Fédération française des usagers de la bicyclette. (2020). *FAQ : Je prépare mon recours*. [https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/\\_faq\\_-\\_je\\_prepare\\_mon\\_recours\\_2018.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/_faq_-_je_prepare_mon_recours_2018.pdf)
- Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021, 18 mars) *Aménager l'espace public pour les cyclistes : la loi le rend obligatoire*. <https://www.fub.fr/droit>
- Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021, 13 juillet). *Les villes qui aiment le vélo en France et à l'étranger*. <https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aiment-velo/villes-qui-aiment-velo-france-etranger>
- Gaboriau, P. (1991). Les trois âges du vélo en France. *Vingtième Siècle, revue d'histoire* (n°29). pp. 17-34. <https://doi.org/10.3406/xxs.1991.2335>
- Groupement des autorités responsables de transport. (2017, 20 février). *Répartition de la compétence « transport » entre collectivités territoriales*. <https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/>
- Guidez, J.M., Hubert, M., Mermoud, F. (2003). Le vélo dans les villes françaises. *Les Données de l'environnement, Institut français de l'environnement (IFEN), n°86*. [http://velomotive.fr/public/public/le\\_velo\\_dans\\_les\\_villes\\_Francaises\\_0903\\_IFEN.pdf](http://velomotive.fr/public/public/le_velo_dans_les_villes_Francaises_0903_IFEN.pdf)
- Guyard, N. (2019, 22 mars). Paris : quand les citoyens s'invitent au Conseil. *Le Parisien*. <https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-quand-les-citoyens-s-invitent-au-conseil-22-03-2019-8037984.php>

- Hauts-de-Seine. (2021, 20 janvier). *L'observatoire vélo*. <https://www.hauts-de-seine.fr/mon-departement/les-hauts-de-seine/missions-et-actions/transport-voirie/circulations-douces/lobservatoire-velo>
- INSEE. (2020, 9 décembre). *Étrangers - Immigrés en 2017 : Intercommunalité-Métropole de Métropole du Grand Paris (200054781)*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4515424?sommaire=4515432&etgeo=EPCI-200054781>
- INSEE. (2020, 9 décembre). *Évolution et structure de la population en 2017 : Intercommunalité-Métropole de Métropole du Grand Paris (200054781)*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4515317?sommaire=4515349&etgeo=EPCI-200054781>
- Ile-de-France. (2019). Plan vélo : Faire du vélo un mode de transport du quotidien. [https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-05/dossier\\_presse\\_velo\\_2019.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-05/dossier_presse_velo_2019.pdf)
- Ingerop, Paris Terres d'Envol. (2019). *Examen au cas par cas du projet de plan local de déplacements*. [http://www.drieedev.fr/IMG/pdf/pld\\_paris\\_terres\\_d\\_envol\\_-\\_cas\\_par\\_cas\\_-\\_v2.pdf](http://www.drieedev.fr/IMG/pdf/pld_paris_terres_d_envol_-_cas_par_cas_-_v2.pdf)
- Institut d'aménagement et d'urbanisme. (2016). *Les enjeux de la route en Ile-de-France*. Ile-de-France : Institut d'aménagement et d'urbanisme. [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude\\_1460/enjeuxRoutesIdf.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1460/enjeuxRoutesIdf.pdf)
- Jouannot, T. (2015). *La mise à double-sens cyclable. Aspect techniques et réglementaires*. CEREMA. [http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/151015\\_Pptno2\\_DSC\\_Reglementaion\\_TJv2\\_cle1ea5ca.pdf](http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/151015_Pptno2_DSC_Reglementaion_TJv2_cle1ea5ca.pdf)
- La Toupie. (2020, 1er novembre). Démocratie participative. [http://www.toupie.org/Dictionnaire/Democratie\\_participative.htm](http://www.toupie.org/Dictionnaire/Democratie_participative.htm)
- La Ville À Vélo. (2018). *Double sens cyclable : ce que dit la loi*. <https://lavilleavelo.org/2018/08/02/double-sens-cyclable-ce-que-dit-la-loi/>
- Le Bouillonnet, J-Y., Mennucci, P. (2016, 7 décembre). *Rapport fait au nom de la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi adopté par le Sénat en première lecture, après engagement de la procédure accélérée, relatif au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain*. Sénat. [https://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r4293.asp#P204\\_29973](https://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r4293.asp#P204_29973)
- Le Creurer, O. (2019, 8 juin). Le droit est le reflet des évolutions de la société", le livre référence du procureur de la République de Nîmes. *France Info*. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/gard/nimes/droit-est-reflet-evolutions-societe-livre-reference-du-procureur-republique-nimes-1680642.html>
- Le Monde, AFP. (2020, 30 avril). Un plan gouvernemental de 20 millions d'euros pour encourager la pratique du vélo pendant le déconfinement. *Le Monde*. [https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement\\_6038198\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement_6038198_3244.html)
- Lescurieux, R. (2021, 11 mars). Paris : « Nous souhaitons que la circulation sur l'ensemble du territoire parisien passe à 30 km/h », affirme David Belliard. *20 Minutes*. <https://www.20minutes.fr/planete/2995447-20210311-paris-souhaitons-circulation-ensemble-territoire-parisien-passe-30-kmh-affirme-david-belliard>
- Lesens, I. (1998). *C'est sérieux votre histoire de vélo ? Cahiers de méthodologie*, n°5, p.174
- Mairie Paris 15. (2021, 19 février). *Le Comité vélo du 15e*. <https://mairie15.paris.fr/pages/creation-d-un-comite-velo-15781>
- Mairie de Paris 11. (2017). *Participez ! Ressources des conseils de quartier : Fiches pratiques octobre 2017*. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/09/15/c6c6154c054121a77f3f881cff6770d8.pdf>
- Mairie de Paris. (2019). *Paris, Capitale du vélo 2020*. <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/7e17b7493fc5b8838b064ae502184a50.pdf>
- Ministère de la Transition écologique. (2021, 29 avril). *L'organisation de la mobilité en France*. <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>
- Ministère de la Transition Ecologique. (2021, 25 février). *Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports*. L'environnement en France. <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports>
- Ministère des travaux publics, transports et tourisme. (1954). *Code de la route [1954]*. Recueil des décret, arrêtés et circulaire réglementant la circulation. (2e. Ed.), pp. 45-52. Impr. des Journaux officiels (Paris). <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6534072z/f11.item.texteImage>
- Montgermont Q., Mairie de Paris 15. (2020). *Compte-rendu de la 1ère séance du Comité Vélo*. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/12/04/83114c68efe378184c61c1f3b646684b.pdf>
- Paris en Selle. (2021, 26 janvier). *Baromètre des villes cyclables*. <https://parisenselle.fr/barometre-des-villes-cyclables/>
- Paris en Selle. (2018). *Rapport d'activité 2017-2018*. <https://parisenselle.fr/wp-content/uploads/2018/09/Paris-en-Selle-Rapport-dactivite-2017-2018.pdf>

- Parlement Européen. (2011). *Rapport sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 (2010/2235(INI))*. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2011-0264\\_FR.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2011-0264_FR.html?redirect)
- Plaine Commune. (2020, 26 octobre). *Agenda 21*. <https://plainecommune.fr/institution/le-projet-de-territoire/agenda-21/>
- Plaine Commune. (2021, 25 janvier). *PLUI*. <https://plainecommune.fr/plui/>
- Planète Publique, Clément Nicola, Justine Eude. (2020). *Evaluation des schémas directeurs modes actifs et du dispositif d'aides ADEME associé en Pays de la Loire*.
- Préfet de la région d'Île-de-France. (2018, 12 juin). *Le PLD : Plan local de déplacement*. DRIEA Île-de-France. <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/le-pld-plan-local-de-deplacement-a5479.html>
- Préfet de la région d'Île-de-France. (2020). *Pistes cyclables provisoires en Île-de-France : Bilan régional de la démarche après six mois : des cyclistes au rendez-vous des réalisations mai à octobre 2020*. [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/po\\_3185\\_pj\\_rapport\\_bilan\\_pistes\\_cyclables\\_provisoires\\_v2bis.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/po_3185_pj_rapport_bilan_pistes_cyclables_provisoires_v2bis.pdf)
- Préfet du Val-de-Marne. (2020, 18 février). *Présentation MGP/EPT*. Les Services de l'Etat dans le Val-de-Marne. <https://www.val-de-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Collectivites-Territoriales/Controle-de-legalite/Intercommunalite2/Presentation-MGP-EPT>
- Pucher, J. (1988). Comparaisons d'expériences de pays d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, *UITP Revue*, mai 1988, p.69 (cité par Lefèvre et Offner, 1990, p. 23)
- Radisson, L. (2021, 13 avril). Loi climat : ce qui a été voté en faveur du vélo. *Actu-environnement.com*. <https://www.actu-environnement.com/ae/news/loi-climat-velo-amendements-prime-conversion-37361.php4>
- Rémy, J. (2005) « L'automobilité sans l'automobile. Anatomie d'un 'phénomène social total' », *Mobilité et écologie urbaine*, Descartes et Cie, 2007, p.255
- Renaudie, O. (2021). Grand Paris : vive la Métropole ! *La Tribune*. <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/grand-paris-vive-la-metropole-877273.html>
- Roussel, F. (2007, 20 février). Le plan de déplacement de Paris a été adopté. *Actu Environnement*. [https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan\\_deplacement\\_paris\\_2262.php4](https://www.actu-environnement.com/ae/news/plan_deplacement_paris_2262.php4)
- SIG, DILA. (2020, 2 octobre). *Vélo : 150 km de pistes cyclables supplémentaires créées depuis avril 2020 en Île-de-France*. La préfecture et les services de l'Etat en région. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-transport-et-environnement/Les-grands-projets-d-amenagement/Velo-150-km-de-pistes-cyclables-supplementaires-creees-depuis-avril-2020-en-Ile-de-France>
- STIF. (2009). *Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France*. <http://www.pduif.fr/IMG/pdf/diagnostic.pdf>
- Seine-Saint-Denis. (2020, 1er juillet). *Pour une Seine-Saint-Denis 100% cyclable en 2024*. <https://seinesaintdenis.fr/ecologie-et-amenagement/transports-deplacements/article/pour-une-seine-saint-denis-100-cyclable-en-2024>
- Serisier, W. (2014). *Nouveaux rapports de force politiques dans la petite couronne parisienne après les élections municipales de 2014*. *Hérodote*, 3(3), 75-92. <https://doi.org/10.3917/her.154.0075>
- Soykurt, S. (2015). Les personnels des administrations parisiennes en 10 questions. *La Gazette des Communes*. <https://www.lagazettedescommunes.com/108848/les-personnels-des-administrations-parisiennes-en-10-questions/>
- Stoffers M. (2012). Cycling as Heritage: Representing the History of Cycling in the Netherlands. *The Journal of Transport History*. 33(1). pp.92-114. doi:10.7227/TJTH.33.1.7
- Sénat. (2018). *Comptes rendus de la délégation sénatoriale à la prospective*. Débat sur les mobilités urbaines à l'heure du vélo et des nouveaux engins de déplacement personnel. <http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20181008/prospective.html>
- Sénat. (2021, 23 mars). *Projet de loi de finances pour 2021 : Écologie, développement et mobilité durables*. <http://www.senat.fr/rap/I20-138-311-2/I20-138-311-28.html#toc108>
- Taubert, M. (2021, 14 septembre). L'autorité des transports franciliens veut gérer certaines routes et le boulevard périphérique. *France Info*. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/paris/grand-paris/l-autorite-des-transports-franciliens-veut-gerer-certaines-routes-et-le-boulevard-peripherique-2250382.html>
- Union des voies ferrées et des transports automobiles. (1928). *Code de la route*. (Décret du 31 décembre 1922 et décrets subséquents). Mis à jour au 31 décembre 1928, suivi des lois, règlements et circulaires touchant les impôts que paient les automobiles, la détermination de la puissance fiscale des moteurs, les réquisitions militaires, les permis de conduire et autres questions relatives à la circulation. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6218353m/f9.item.texteImage>
- Val de Marne. (2021, 6 février). *Le Plan des Déplacements du Val-de-Marne*. <https://www.valdemarne.fr/le-conseil-departemental/cadre-de-vie/ameliorer-les-deplacements/le-plan-des-deplacements-du-val-de-marne>

## BIBLIOGRAPHIE

- Val de Marne. (2021, 1<sup>er</sup> mars). *Favoriser les déplacements doux*. <https://www.valdemarne.fr/le-conseil-departemental/cadre-de-vie/ameliorer-les-deplacements/favoriser-les-deplacements-doux>
- Ville de Montreuil. (s.d.). *Budget participatif, Présentation Générale*. <https://jeparticipe.montreuil.fr/pages/presentation-generale>