

TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE PARIS

N° 2322603/3-3  
N° 2400394/3-3  
N° 2401684/3-3

---

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SOCIETE ALLOCAB ET AUTRES  
SOCIETE CHABE ET AUTRES  
SOCIETE UBER B.V.

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Paris

M. ...  
Rapporteur

---

(3e section – 3e chambre)

Mme ...  
Rapporteuse publique

---

Audience du 7 avril 2026  
Décision du 23 avril 2026

---

Vu la procédure suivante :

I./ Par une requête n° 2322603, enregistrée le 29 septembre 2023, et des mémoires, enregistrés le 19 septembre 2025 et le 2 décembre 2025, les sociétés Allocab, Bolt Services France, Transopco France, Snapcar et Marcel, et l'association Fédération française du transport de personnes sur réservation, représentés par la SELARL Fleurus Avocats, agissant par Me ..., demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) à titre principal, d'annuler l'arrêté n° 2023-P-15080 de la maire de Paris du 31 juillet 2023 modifiant les conditions de circulation rue de Rivoli, Paris 1er et 4e arrondissements et rue Saint-Antoine, à Paris 4e en tant qu'il n'autorise pas les voitures de transport avec chauffeur (VTC) à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair de ces deux rues ;

2°) à titre principal, d'enjoindre au maire de Paris de modifier cet arrêté afin d'autoriser les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules rue de Rivoli et rue Saint-Antoine ;

3°) à titre subsidiaire, d'abroger l'arrêté n° 2023-P-15080 de la maire de Paris du 31 juillet 2023 modifiant les conditions de circulation rue de Rivoli, Paris 1er et 4e arrondissements et rue Saint-Antoine, à Paris 4e en tant qu'il n'autorise pas les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair de ces deux rues ;

4°) de mettre à la charge de la Ville de Paris une somme de 3 000 euros à leur verser solidairement au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les sociétés et l'association requérantes soutiennent, dans le dernier état de leurs écritures, que :

- l'arrêté attaqué est insuffisamment motivé ;
- les mesures qu'il prescrit ne sont ni adaptées ou appropriées, ni nécessaires, ni proportionnées à l'objectif poursuivi par la maire de Paris au regard de l'atteinte portée à la liberté d'entreprendre, à la liberté du commerce et de l'industrie, et à la libre-concurrence ;
- à titre subsidiaire, l'arrêté en litige a été privé d'objet par l'arrêté du 21 octobre 2024 instituant une zone à trafic limité dans le centre de Paris.

Par un mémoire en défense, enregistré le 21 juillet 2025, et des mémoires, enregistrés le 22 octobre 2025 et le 15 décembre 2025, la Ville de Paris, représentée par la SCP Foussard – Froger, conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 3 500 euros soit mise à la charge des sociétés et de l'association requérantes au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

II./ Par une requête n° 2400394, enregistrée le 7 janvier 2024, et un mémoire, enregistré le 25 mars 2025, les sociétés Chabé, Service Prestige, Ambassador, Excellence VIP, Corporate Paris, Justask, Cab Bel Air, Eliott Prestige, Evendis, Be Driven, Book My Cab, First Class Limousine Service, ABC Mon Chauffeur, Travel Limousine Services (TLS), Exclusive Chauffeur, D.Team Passion, Business Van et Chauffeur d'Elite, représentées par l'AARPI Gide-Loyrette-Nouel, agissant par Me ... et ..., demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté n° 2023-P-15080 de la maire de Paris du 31 juillet 2023 modifiant les conditions de circulation rue de Rivoli, Paris 1er et 4e arrondissements et rue Saint-Antoine, à Paris 4e en tant qu'il exclut de la liste des véhicules autorisés à circuler les VTC labellisées « VTC – Limousine Qualité Tourisme », ensemble la décision implicite du 30 novembre 2023 par laquelle la maire de Paris a rejeté leur demande de retrait de cet arrêté ;

2°) d'enjoindre au maire de Paris d'autoriser les VTC labellisées « VTC – Limousine Qualité Tourisme » à circuler rue de Rivoli et rue Saint-Antoine ;

3°) de mettre à la charge de la Ville de Paris une somme de 3 000 euros à leur verser solidairement au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les sociétés requérantes soutiennent, dans le dernier état de leurs écritures, que :

- la mesure d'interdiction en litige n'est ni adaptée ni nécessaire dès lors que la circulation des « VTC-Limousines » sur l'axe Rivoli-Saint-Antoine ne présente aucun risque pour l'intervention des services de secours et d'urgence en cas de crise ou d'urgence et que la mesure ne permet pas de garantir l'intervention rapide de ces services ;
- elle porte atteinte à la liberté de concurrence et de l'industrie, ainsi qu'à leur activité ;
- elle procède à une différence de traitement entre les « VTC-Limousines » et les taxis qui est injustifiée et disproportionnée par rapport aux objectifs poursuivis ;
- l'arrêté est entaché d'un détournement de pouvoir.

Par un mémoire en défense, enregistré le 3 mars 2025, et un mémoire, enregistré le 15 avril 2025, la Ville de Paris, représentée par la SCP Foussard – Froger, conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 3 500 euros soit mise à la charge des sociétés requérantes au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

III./ Par une requête n° 2401684, enregistrée le 23 janvier 2024, et un mémoire, enregistré le 25 mars 2025, la société Uber B.V., représentée par l'AARPI Gide-Loyrette-Nouel, agissant par Me ... et ..., demande au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté n° 2023-P-15080 de la maire de Paris du 31 juillet 2023 modifiant les conditions de circulation rue de Rivoli, Paris 1er et 4e arrondissements et rue Saint-Antoine, à Paris 4e en tant qu'il exclut de la liste des véhicules autorisés à circuler les VTC, ensemble la décision implicite du 30 novembre 2023 par laquelle la maire de Paris a rejeté sa demande de retrait de cet arrêté ;

2°) d'enjoindre au maire de Paris d'autoriser les VTC à circuler rue de Rivoli et rue Saint-Antoine ;

3°) de mettre à la charge de la Ville de Paris une somme de 3 000 euros à lui verser au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

La société requérante soutient, dans le dernier état de ses écritures, que :

- la mesure d'interdiction en litige n'est ni adaptée ni nécessaire dès lors que la circulation des VTC sur l'axe Rivoli-Saint-Antoine ne présente aucun risque pour l'intervention des services de secours et d'urgence en cas de crise ou d'urgence et que la mesure ne permet pas de garantir l'intervention rapide de ces services ;
- elle porte atteinte à la liberté de concurrence et de l'industrie, ainsi qu'à son activité ;
- elle procède à une différence de traitement entre les VTC et les taxis qui est injustifiée et disproportionnée par rapport aux objectifs poursuivis ;
- l'arrêté est entaché d'un détournement de pouvoir.

Par un mémoire en défense, enregistré le 3 mars 2025, et un mémoire, enregistré le 15 avril 2025, la Ville de Paris, représentée par la SCP Foussard – Froger, conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 3 500 euros soit mise à la charge de la sociétés Uber B.V. au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de la route ;
- l'arrêté du préfet de police n° 2017-00802 du 24 juillet 2017 ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus, au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. ...,
- les conclusions de Mme ..., rapporteure publique,
- les observations de Me ..., représentant les requérants de la requête n° 2322603 ;
- les observations de Me ..., représentants les requérants de la requête n° 2400394 et la société Uber B.V. ;
- les observations de Me ... et Me ..., représentant la Ville de de Paris.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté n° 2023-P-15080 du 31 juillet 2023 modifiant les conditions de circulation rue de Rivoli, à Paris 1er et 4e arrondissement et rue de Saint-Antoine, à Paris 4e, la maire de Paris a réservé la circulation côté pair de ces deux axes à certaines catégories de véhicules, parmi lesquelles les taxis mais pas les voitures de transport avec chauffeurs (VTC).

2. Par la requête n° 2322603, les sociétés Allocab, Bolt Services France, Transopco France, Snapcar et Marcel, et l'association Fédération française du transport de personnes sur réservation demandent l'annulation de l'arrêté du 31 juillet 2023 en tant qu'il n'autorise pas les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine.

3. Par la requête n° 2400394, les sociétés Chabé, Service Prestige, Ambassador, Excellence VIP, Corporate Paris, Justask, Cab Bel Air, N... (0.5), Evendis, Be Driven, Book My Car, First Class Limousine Service, ABC Mon Chauffeur, Travel Limousine Services (TLS), Exclusive Chauffeur, D.Team Passion, Business Van et Chauffeur d'Elite demandent l'annulation de l'arrêté du 31 juillet 2023 en tant qu'il exclut de la liste des véhicules autorisés à circuler les VTC labellisées « VTC – Limousine Qualité Tourisme », ensemble la décision implicite du 30 novembre 2023 par laquelle la maire de Paris a rejeté leur demande de retrait de cet arrêté.

4. Par la requête n° 2401684, la société Uber B.V. demande l'annulation de l'arrêté du 31 juillet 2023 en tant qu'il exclut de la liste des véhicules autorisés à circuler les VTC, ensemble la décision implicite du 30 novembre 2023 par laquelle la maire de Paris a rejeté sa demande de retrait de cet arrêté.

Sur la jonction :

5. Les requêtes n° 2322603, 2400394 et 2401684 concernent des parties aux intérêts similaires, présentent à juger des questions semblables et ont fait l'objet d'une instruction commune. Par suite, il y a lieu de les joindre pour y statuer par un seul jugement.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne le cadre du litige :

6. D'une part, aux termes de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales : « 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 ». L'article L. 2213-2 du même code dispose : « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement : / 1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ». Aux termes de l'article L. 2512-14 de ce code : « I. - Le maire de Paris exerce les pouvoirs conférés au maire par la section 1 du chapitre III du titre Ier du livre II de la présente partie, sous réserve des II à VII du présent article. / (...) IV. - Sur les axes dont l'utilisation concourt à la sécurité des personnes et des biens à Paris en situation de crise ou d'urgence, le maire de Paris exerce, en tenant compte des motifs qui ont présidé à l'élaboration de la liste de ces axes, la police de la circulation et du stationnement, après avis du préfet de police. La liste de ces axes est fixée par arrêté du préfet de police, pris après avis du maire de Paris ». L'arrêté du préfet de police du 24 juillet 2017 relatif aux axes participant à la sécurité de Paris, mentionnés

au IV de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales et sur lesquels la maire de Paris exerce la police de la circulation et du stationnement après avis du préfet de police dispose : « Considérant qu'il est impératif, en cas de crise et d'urgence, de faciliter le déplacement des secours et d'organiser l'évacuation des blessés vers les hôpitaux désignés ; / (...) Considérant que l'efficacité de l'intervention des différents services sur les lieux d'un sinistre grave dépend notamment de l'accessibilité et de la fluidité de ces itinéraires (...) ; (...) / Article premier. – (...) les axes participant à la sécurité de Paris (...) sont les suivants : / (...) – Rue de Rivoli ; (...) – Rue Saint-Antoine ».

7. D'autre part, dès lors que l'exercice de pouvoirs de police administrative est susceptible d'affecter des activités de production, de distribution ou de services, la circonstance que les mesures de police ont pour objectif la protection de l'ordre public n'exonère pas l'autorité investie de ces pouvoirs de police de l'obligation de prendre en compte également la liberté du commerce et de l'industrie et les règles de concurrence. Il appartient au juge de l'excès de pouvoir d'apprécier la légalité de ces mesures de police administrative en recherchant si elles ont été prises compte tenu de l'ensemble de ces objectifs et de ces règles et si elles en ont fait, en les combinant, une exacte application.

8. Enfin, le législateur a entendu distinguer, d'une part, l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport et, d'autre part, l'activité de transport individuel de personnes suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties. Poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, le législateur a réservé la première activité aux taxis qui l'exercent dans un cadre réglementé particulier. La seconde activité peut être exercée non seulement par les taxis mais également par d'autres professions, notamment celle de voitures de transport avec chauffeur (VTC), sans autres limitations que celles découlant des règles propres qui leur sont applicables et du respect de l'exigence d'une location préalable.

9. En l'espèce, la maire de Paris a, en application des dispositions citées au point 6, après avis favorable du préfet de police, restreint de manière permanente la circulation automobile le long de l'axe formé par les rues de Rivoli et Saint-Antoine, à l'exception de sa portion contiguë à l'Hôtel de Ville, à une unique voie située côté pair de l'axe, voie où elle a autorisé à circuler certaines catégories de véhicules qu'elle a listées à l'article 4 de l'arrêté en litige, dont les taxis mais pas les VTC, réservant ainsi aux seuls taxis l'activité de « transport individuel sur réservation préalable » le long de cet axe. La maire a motivé cette atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie et aux règles de concurrence par la nécessité, d'une part, de favoriser les « modes de déplacement actifs », et, d'autre part, de « garantir à tout moment une fluidité du trafic automobile sur la voie réservée » aux véhicules qui sont autorisés à circuler sur cet axe « pour permettre, en cas de crise ou d'urgence, une intervention rapide des services de secours et d'urgence ».

En ce qui concerne la requête n° 2322603 :

S'agissant du caractère adapté et nécessaire de l'exclusion des VTC de la liste des véhicules autorisés à circuler côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine :

Quant à la nécessité de favoriser les modes de déplacement actif :

10. L'accès ou non des VTC à la voie ouverte à la circulation automobile côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine est sans incidence sur l'essor des « modes de déplacement actifs », dès lors que les usagers de ces derniers peuvent emprunter les deux pistes cyclables unidirectionnelles occupant le reste de la chaussée. Dans ces conditions, les requérantes sont

fondées à soutenir que la mesure en litige, à supposer même qu'elle soit adaptée à l'objectif de favoriser les modes de déplacement actif, ne lui est pas nécessaire.

Quant à la nécessité de permettre, en cas de crise ou d'urgence, une intervention rapide des services de secours et d'urgence :

11. Aux termes de l'article R. 432-1 du code de la route : « Les dispositions du présent livre relatives aux règles de circulation des véhicules ne sont pas applicables aux conducteurs des véhicules d'intérêt général prioritaires lorsqu'ils font usage de leurs avertisseurs spéciaux dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route ». Ces dispositions permettent notamment aux services de secours et d'urgence de circuler sur les pistes cyclables dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

12. Il ressort des pièces du dossier que, sur les deux axes concernés par l'arrêté en litige, la circulation motorisée côté pair se fait sur une ou deux voies, sans voie de bus spécifique la plupart du temps, le reste de la chaussée étant dévolu, côté impair de l'axe, à une piste cyclable bidirectionnelle qui s'étend sur une largeur allant d'une à trois anciennes voies de circulation automobile. Par ailleurs, la Ville de Paris produit des données attestant que, entre 8h et minuit, le volume horaire d'automobiles et camionnettes en circulation rue de Rivoli est relativement constant autour de 260, auxquels s'ajoutent une quarantaine d'autobus, autocars et poids lourds.

13. Or, d'une part, s'il est constant qu'autoriser les VTC à accéder aux voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine y rendrait le trafic moins fluide, la Ville de Paris ne fournit aucune estimation des ralentissements susceptibles d'être occasionnés aussi bien sur la circulation générale que sur la circulation des véhicules de secours en cas d'urgence en comparaison de la situation présente. D'autre part, il ressort des pièces du dossier que, en application des dispositions du code de la route citées au point 11, les services de secours peuvent, en cas d'urgence, intervenir rapidement en empruntant les larges pistes cyclables des rues de Rivoli et Saint-Antoine, et ce indépendamment de la fluidité de la circulation sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine. Dans ces conditions, quand bien même l'exclusion des VTC de la liste des véhicules autorisés à circuler sur ces voies permet d'y fluidifier la circulation, les requérantes sont fondées à soutenir que la mesure n'est pas nécessaire à l'objectif d'intervention rapide des services de secours et d'urgence poursuivi par la maire de Paris.

14. Il résulte de ce qui précède que l'exclusion des VTC de la liste des véhicules autorisés à circuler côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine n'est pas nécessaire aux objectifs poursuivis. Pour ce seul motif, cette mesure doit être annulée.

S'agissant du caractère proportionné de l'exclusion des VTC de la liste des véhicules autorisés à circuler côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine :

15. En premier lieu, il ressort des termes de l'arrêté en litige qu'il autorise la circulation sur la voie ouverte à la circulation automobile côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine à un large ensemble de véhicules, y compris ceux qui effectuent des opérations de livraisons et ceux des professionnels titulaires d'une carte de stationnement « Professionnel sédentaire à Paris », « Professionnel public à Paris » ou « Professionnel mobile à Paris ». Si la Ville de Paris soutient qu'en édictant l'arrêté en litige, elle « s'est bornée à reprendre la liste des véhicules à moteur dont la circulation est autorisée sur les voies de bus (...) tout en garantissant l'absence d'impact de la mesure pour les personnes dont l'utilisation d'un véhicule sur cet axe est incontournable pour des raisons professionnelles, personnelles, ou d'intérêt général évident », elle ne justifie pas en quoi l'utilisation de leurs véhicules sur cet axe par les livreurs, artisans et professionnels en transit est

plus « incontournable pour des raisons professionnelles » que leur utilisation par les chauffeurs de VTC, dont l'activité consiste à transporter entre deux points des clients dans un véhicule le plus rapidement possible. Dans ces conditions, les requérantes sont fondées à soutenir que la mesure en litige porte une atteinte disproportionnée à la liberté du commerce et de l'industrie.

16. En deuxième lieu, la Ville de Paris justifie la différence de traitement entre VTC et taxis, d'abord, par la faiblesse du préjudice financier au regard du grand nombre de quartiers parisiens touristiques et de la possibilité pour les VTC de circuler sur la majorité de la voirie parisienne, ensuite, par le risque d'encombrement de la voie liée à l'attente et la dépose des clients dans le cadre de l'activité de « transport individuel sur réservation préalable », et enfin, par l'absence de signe distinctif spécifique sur les VTC, lequel serait susceptible de créer un effet d'entraînement pour d'autres véhicules et rendrait plus difficile le contrôle du respect de l'arrêté. Toutefois, d'abord, si les sociétés requérantes ne justifient pas le préjudice de 1,5 millions d'euros qu'elles invoquent, il ressort des pièces du dossier que l'axe de 3,5 km où leurs véhicules ne sont pas autorisés à circuler est l'un des principaux axes de circulation entre l'Est et l'Ouest de la capitale et dessert une zone particulièrement pourvue en commerces et en hôtels. Ensuite, il est constant que les taxis pratiquent déjà l'activité de « transport individuel sur réservation préalable » sur cet axe, et il ne ressort pas des pièces du dossier que cette pratique encombre la chaussée. Enfin, comme indiqué au point précédent, l'arrêté en litige autorise déjà un très grand nombre de véhicules dépourvus de signes distinctifs à emprunter cette voie. Dans ces conditions, les requérantes sont fondées à soutenir que la mesure en litige porte une atteinte disproportionnée à la libre-concurrence.

17. Il résulte de ce qui a été exposé aux points 15 et 16 que l'exclusion des VTC de la liste des véhicules autorisés à circuler côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine n'est pas proportionnée aux objectifs poursuivis. Pour ce second motif, cette mesure doit être annulée.

18. Il résulte de ce qui précède que l'arrêté du 31 juillet 2023 doit être annulé en tant qu'il n'autorise pas les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine.

En ce qui concerne la requête n° 2400394 :

19. Dès lors que les véhicules labellisés « VTC – Qualité Limousine Tourisme » appartiennent tous à la catégorie des VTC, et que, comme indiqué au point précédent, l'arrêté du 31 juillet 2023 doit être annulé en tant qu'il n'autorise pas les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine, il n'y a plus lieu de statuer sur les conclusions des sociétés requérantes à fin d'annulation de la décision implicite du 30 novembre 2023 par laquelle la maire de Paris a refusé de retirer cet arrêté.

En ce qui concerne la requête n° 2401684 :

20. Dès lors que, comme indiqué au point 18, l'arrêté du 31 juillet 2023 doit être annulé en tant qu'il n'autorise pas les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine, il n'y a plus lieu de statuer sur les conclusions des sociétés requérantes à fin d'annulation de la décision implicite du 30 novembre 2023 par laquelle la maire de Paris a refusé de retirer cet arrêté.

Sur les conclusions à fin d'injonction :

21. L'exécution du présent jugement implique nécessairement que le maire de Paris autorise les VTC à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de lui enjoindre de

procéder à cette modification dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent jugement.

Sur les frais de justice :

22. D'une part, les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce qu'il soit mis à la charge des sociétés requérantes, qui ne sont pas les parties perdantes dans la présente instance, la somme demandée par la Ville de Paris. D'autre part, il y a lieu, en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, de mettre à la charge de la Ville de Paris, partie perdante dans la présente instance, au titre des frais exposés par les requérantes et non compris dans les dépens, la somme totale de 1 500 (mille cinq cents) euros solidairement aux requérantes de la requête n° 2322603, 1 500 (mille cinq cents) euros solidairement aux requérantes de la requête n° 2400394 et 1 500 (mille cinq cents) euros à la société Uber B.V..

#### DECIDE :

Article 1er : L'arrêté de la maire de Paris du 31 juillet 2023 est annulé en tant qu'il n'autorise pas les voitures de transport avec chauffeur (VTC) à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine.

Article 2 : Il n'y a plus lieu de statuer sur les conclusions des requêtes n° 2400394 et 2401684 à fin d'annulation des décisions implicites du 30 novembre 2023 par lesquelles la maire de Paris a refusé de retirer l'arrêté du 31 juillet 2023.

Article 3 : Il est enjoint au maire de Paris d'autoriser les voitures de transport avec chauffeur (VTC) à circuler sur les voies réservées à la circulation de certains véhicules côté pair des rues de Rivoli et Saint-Antoine, dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent jugement.

Article 4 : La Ville de Paris versera, au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, 1 500 (mille cinq cents) euros solidairement aux requérantes de la requête n° 2322603, 1 500 (mille cinq cents) euros solidairement aux requérantes de la requête n° 2400394 et 1 500 (mille cinq cents) euros à la société Uber B.V.

Article 5 : Le surplus des conclusions des requêtes est rejeté.

Article 6 : Les conclusions de la Ville de Paris au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 7 : Le présent jugement sera notifié aux sociétés Allocab, Bolt Services France, Transopco France, Snapcar, Marcel, Chabé, Service Prestige, Ambassador, Excellence VIP, Corporate Paris, Justask, Cab Bel Air, Eliott Prestige, Evendis, Be Driven, Book My Cab, First Class Limousine Service, ABC Mon Chauffeur, Travel Limousine Services (TLS), Exclusive Chauffeur, D.Team Passion, Business Van, Chauffeur d'Elite et Uber B.V., à l'association Fédération française du transport de personnes sur réservation et au maire de Paris.

Délibéré après l'audience du 7 avril 2026, à laquelle siégeaient :

- M. ..., président,
- Mme ..., première conseillère,
- M. ..., conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 23 avril 2026.

Le rapporteur,

Le président,

Le greffier,

La République mande et ordonne au préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris en ce qui le concerne, ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.