



ZONE À TRAFIC LIMITÉ

PARIS CENTRE
(1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements)

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE



INFORMATIONS JURIDIQUES
ET ADMINISTRATIVES

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 11 AVRIL 2024 AU 13 MAI 2024

PARIS
RESPIRE

www.registre-numerique.fr/ztl-paris



INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

1.1 Présentation du projet et déroulé de la procédure

1.2 Projet d'arrêté instituant la Zone à Trafic Limité

ZONE À TRAFIC LIMITÉ

PARIS CENTRE
(1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements)

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

PIÈCE

I.1

INFORMATIONS JURIDIQUES
ET ADMINISTRATIVES

Présentation du projet et déroulé
de la procédure

PIÈCE

I.1

INFORMATIONS JURIDIQUES
ET ADMINISTRATIVES
Présentation du projet et déroulé
de la procédure

Table des matières

PREAMBULE.....	2
Présentation du projet	2
Contenu du dossier	2
LE MAÎTRE D’OUVRAGE.....	3
OBJET ET CONDITIONS DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE	3
Objet de l’enquête.....	3
Mention des textes régissant l'enquête publique.....	4
Composition du dossier d’enquête	4
PRESENTATION DU PROJET	5
Le concept de « Zone à Trafic Limité » :.....	5
Le projet et ses objectifs	5
INSERTION DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE	7
Le dialogue préalable sur le projet en 2021.....	7
Évaluation environnementale de la Zone à Trafic Limité.....	7
La prise d’un arrêté de police de la circulation par les co-gestionnaires de voirie.....	8
MISE EN OEUVRE DE LA PROCÉDURE D’ENQUÊTE PUBLIQUE	9
Ouverture de l’enquête.....	9
Déroulement de l’enquête publique.....	10
À l’issue de l’enquête publique	11

PREAMBULE

Présentation du projet

En 2020, après la formation de la nouvelle majorité municipale, la Maire de Paris a émis la volonté de créer une grande zone apaisée dans le centre de Paris sous le nom de « Zone à Trafic Limité » ou ZTL. Le projet de zone à trafic limité initialement étudié par la Ville englobait Paris centre et le secteur entre le boulevard Saint-Germain et la Seine. Cette option, qui impliquait la mise à double sens du boulevard Saint-Germain permettait de disposer d’axes de circulation suffisamment dimensionnés pour faciliter l’organisation des flux.

Après une phase de dialogue préalable avec les Parisiennes et les Parisiens ainsi qu’avec la Préfecture de Police de Paris – co-gestionnaire du domaine public parisien -, il a été décidé par l’équipe municipale de retirer la zone correspondant à la rive gauche du projet, et de porter un projet de zone à trafic limité implantée sur le secteur Paris Centre.

Le projet de Zone à Trafic Limité s’inscrit dans l’objectif municipal de réorganisation de l’espace public parisien et de redistribution de l’espace alloué à l’automobile en faveur des transports collectifs et des modes actifs. Le projet vise ainsi à réduire la circulation automobile et les nuisances associées dans le centre de Paris, en restreignant le trafic de transit, c’est à dire les véhicules qui ne font que passer à travers le secteur Paris Centre sans marquer d’arrêt. Toutes les personnes (résidents, visiteurs, commerçants, livreurs etc.) se rendant à l’intérieur de la zone pour y réaliser une activité particulière pourront continuer à y accéder en mode motorisé si elles le souhaitent. Il s’agit d’un projet inédit en France par son périmètre et son ampleur.

En décembre 2021, le projet a été soumis volontairement pour avis par la Ville de Paris à l’Autorité Environnementale au titre de la « clause filet »¹. Fin janvier 2022, l’Autorité Environnementale a rendu une décision indiquant que le projet devait faire l’objet d’une évaluation environnementale (étude d’impact suivie d’une enquête publique). C’est donc dans ce contexte que la Ville lance aujourd’hui la phase d’enquête publique.

Contenu du dossier

Le contenu du dossier d’enquête publique est déterminé par l’article R.123-8 du code de l’environnement. Le dossier d’enquête comporte en particulier une étude d’impact établie conformément aux articles L.122-1 et suivants, et R.122-1 et suivants du code de l’environnement, relatifs aux « Études d’Impact des projets de travaux, d’ouvrages et d’aménagements ».

¹ Cette nouvelle disposition du code de l’environnement a pour effet de soumettre à évaluation environnementale les projets ayant une incidence potentielle sur l’environnement, même s’ils ne rentrent pas de la liste des catégories de projets devant faire l’objet d’une évaluation environnementale systématique (tableau annexé à l’article R. 122-2 du code de l’environnement)

La présente pièce « Informations juridiques et administratives » constitue la première pièce réglementaire exigée du dossier d'enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité dans le centre de Paris.

Elle présente :

- Le maître d'ouvrage,
- L'objet de l'enquête et les textes régissant l'enquête publique,
- Le projet objet de l'enquête publique,
- La place de l'enquête publique dans l'ensemble de la procédure administrative,
- La mise en œuvre de l'enquête publique.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage est la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements. La Ville de Paris est une collectivité à statut particulier résultant de la fusion de la commune de Paris et du département de Paris dans une même collectivité après le vote de la loi n°2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain.

OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Objet de l'enquête

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement (CE), les projets publics ou privés, qui par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

En vertu de l'article L.123-2 du CE, font l'objet d'une enquête publique les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Ainsi, le projet de zone à trafic limité fait l'objet d'une enquête publique environnementale régie par le code de l'environnement.

L'enquête publique présentée porte sur le dossier d'étude d'impact ainsi que sur le projet d'arrêté de police de la circulation qui figurent tous deux au dossier.

Mention des textes régissant l'enquête publique

Textes relatifs à l'enquête publique :

- Les articles L.123-1 et suivants et le R. 123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique ;
- Les articles L.123-3 et suivants et R.123-2 et suivants du code de l'environnement relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique ;
- L'article R.123-8 du code de l'environnement fixe la composition du dossier d'enquête publique ;

Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement :

- Les articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Les articles R.122-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;

Textes relatifs à la déclaration de projet :

- Les articles L. 126-1 et R. 126-1 à R126-4 du code de l'environnement.

Composition du dossier d'enquête

Numéro de la pièce	Nom de la pièce
I	Informations juridiques et administratives
II	Etude d'impact – dont le résumé non technique
III	Annexes à l'étude d'impact
IV	Documents juridiques et administratifs attenants à l'enquête publique
V	Bilan du dialogue préalable

PRESENTATION DU PROJET

Le concept de « Zone à Trafic Limité » :

Ce dispositif est déjà utilisé par de nombreuses villes en Europe, sous des formes diverses. Les zones à trafic limité ont été mises en place massivement depuis 1995 dans des villes italiennes de toutes tailles. Elles ont permis de réduire le trafic dans les centres historiques, de réduire la congestion et ainsi d'apaiser l'espace public et de préserver le patrimoine urbain de ces zones.

Milan par exemple (1,4 millions d'habitants pour la ville, 3,5 millions pour la métropole) a mis en place une telle zone en 2011. A Barcelone, la municipalité réorganise la circulation au niveau de « superîlots » du plan en damier de l'urbaniste Cerdà, et interdit le trafic de transit dans 2 rues sur 3. La zone visée a une superficie de 1,7 km². A l'échelle de la région Bruxelles-Capitale, le plan régional de mobilité Good Move établi pour la période 2020-2030 prévoit d'apaiser 50 quartiers d'ici 2030 en dissuadant le trafic de transit.

En France, la Zone à trafic limité n'est pas encore inscrite dans le code de la route, contrairement à l'Italie où la *zona a traffico limitato* est inscrite dans le code de la route. A l'heure actuelle, le fondement réglementaire pour permettre de réserver l'accès d'une rue à certains types de véhicules est inscrit dans le code général des collectivités territoriales. L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales dispose que : « 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 ».

Après Nantes en 2012 et Grenoble en 2018, où les ZTL s'organisent autour d'un nombre limité d'axes, la ville de Rennes a engagé en février 2023 une expérimentation dans son centre historique.

Le projet parisien de zone à trafic limité s'inscrit à une échelle importante et vise à réduire la circulation automobile et les nuisances associées dans le centre de Paris, en restreignant le trafic de transit à travers le secteur Paris Centre.

Le projet et ses objectifs

À l'automne 2024, la Ville de Paris souhaite mettre en place une Zone à Trafic Limité (ZTL) dans le périmètre de Paris Centre (formé par les arrondissements 1, 2, 3 et 4). Les axes limitant ce périmètre ne feront pas partie de la zone à trafic limité.

Alors que le cœur de Paris est un secteur particulièrement bien desservi par les transports collectifs, que la marche y est le premier mode de déplacement pour les trajets dans Paris, et que l'usage du vélo se développe rapidement, ce dispositif de ZTL réserve le trafic de transit

motorisé dans Paris Centre, c'est-à-dire les trajets ayant pour point de départ et d'arrivée des adresses extérieures aux 4 arrondissements centraux, aux seuls véhicules motorisés autorisés par la Ville (véhicules de service et de secours, bus, taxis, VTC, personnes à mobilité réduite, artisans, etc.). Le trafic de destination (dont le point de départ et/ou d'arrivée se situe dans les 4 arrondissements centraux) restera quant à lui autorisé dans la ZTL. Il résultera de la mise en place de cette ZTL un apaisement de la circulation et une diminution des externalités négatives associées (bruit, pollution atmosphérique), ainsi qu'une amélioration de la sécurité routière. Elle participera à rendre plus sécurisée et confortable la circulation en transports en commun et en modes actifs (marche, vélo...).

Les effets attendus décrits dans l'étude d'impact du projet concernent en premier lieu le trafic : la mise en œuvre de la ZTL diminuera le volume de circulation dans le centre de Paris : par exemple, boulevard Sébastopol (- 15 %), quai Henri IV (- 11 à 17 %), rue Réaumur (- 7 à 9 %), etc. Une baisse générale du trafic est attendue dans la ZTL. Quelques reports de circulation, limités et localisés, sont susceptibles de se produire sur certaines voies de contournement, et le projet n'a qu'un impact minime sur les niveaux de trafic au-delà de Paris Centre et de ses abords immédiats.

La baisse de trafic au sein de la ZTL se traduira par une diminution du niveau de bruit sur certains axes routiers de Paris Centre et par une amélioration de la qualité de l'air (baisse des concentrations de NO₂) sur des axes routiers dans la ZTL situés en zone très dense : avenue de l'Opéra (- 15 %), boulevard Sébastopol (- 10 %), boulevard Henri IV (- 15 %), quai Henri IV (- 5 %), quai de l'Hôtel de Ville (- 7 %). A l'inverse, une faible augmentation des concentrations de polluants aux abords de la ZTL concernera principalement des axes bordés par la Seine, moins habités et où la dispersion des polluants est facilitée par la ventilation naturelle (quai Anatole France, quai Saint-Bernard, deux axes bordés principalement par des bâtiments non résidentiels). Il est ainsi attendu, du fait de la mise en œuvre du projet de ZTL, une diminution globale de l'exposition de la population parisienne à la pollution de l'air et une baisse du nombre de personnes exposées à des niveaux sonores élevés.

La mise en œuvre de la ZTL dans Paris Centre constitue un jalon important vers un espace public plus apaisé et accueillant dans le cœur historique de la capitale. Concrètement, la ZTL sera mise en œuvre via un arrêté de police de circulation cosigné par la Ville et la Préfecture de Police. Le contrôle de cette zone sera incrémental avec dans un premier temps des actions pédagogiques afin d'en expliquer la finalité. A l'issue de cette phase pédagogique, la police municipale engagera des contrôles ponctuels et ciblés sur le terrain. A plus long terme, pour autant que la réglementation nationale le permette, un dispositif de vidéoverbalisation.

INSERTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE

Le dialogue préalable sur le projet en 2021

Un dialogue préalable, sans caractère réglementaire, a été organisé par la Ville du 11 mai au 30 juin 2021. Il a été l'occasion pour les Parisiennes et les Parisiens de s'approprier ce projet essentiel pour l'évolution de leur cadre de vie. Il s'agissait de préciser les contours de la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris, les catégories de véhicules autorisés à entrer dans le centre, ou même identifier les rues qui devaient faire l'objet d'une attention particulière.

La Ville a organisé ce dialogue via une campagne active sur son site internet idee.paris.fr et également par voie de presse. Les Parisiens et les Parisiennes ont pu s'exprimer par l'intermédiaire d'une réponse à un questionnaire, et de participation à une réunion publique et des ateliers thématiques.

Au global, ce sont 813 contributions orales ou écrites et 6 779 réponses de Franciliens et Franciliennes au questionnaire en ligne qui ont été reçues, ainsi que 388 contributions libres ayant fait l'objet de 8 052 votes. Dans le cadre de la première question ouverte du questionnaire (« Que pensez-vous du périmètre proposé pour la mise en place de cette limitation du trafic ? »), il est intéressant de noter que 70% des personnes qui ont participé à la consultation ont donné un avis sur le périmètre, dont 58% l'ont approuvé ou suggéré un autre lieu à y intégrer, tandis que 30% ont fait part de remarques sans lien avec le périmètre du projet.

Ce dialogue préalable a conduit à affiner la liste des ayants droit (en y incluant par exemple les VTC) et à adapter le périmètre du projet, resserré à Paris Centre (4 premiers arrondissements de Paris).

Évaluation environnementale de la Zone à Trafic Limité

En décembre 2021, le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) (dans sa version initiale, c'est-à-dire avec le nord du boulevard Saint-Germain (rive gauche) inclus dans le périmètre de la ZTL) a été soumis pour avis par la Ville de Paris à l'Autorité Environnementale au titre de la « clause filet ». Cette nouvelle disposition du code de l'environnement a pour effet de soumettre à évaluation environnementale les projets ayant une incidence potentielle sur l'environnement, même s'ils ne rentrent pas de la liste des catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique (tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement).

Fin janvier 2022, l'Autorité Environnementale a rendu une décision n° DRIEAT-SCDD-2022-023 du 27 janvier 2022 indiquant que le projet devait faire l'objet d'une évaluation

environnementale (étude d'impact suivie d'une enquête publique) en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement.

Conformément à cette décision, une étude d'impact a été réalisée par la Ville de Paris en 2022-2023. La Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE) d'Ile-de-France a été saisie fin novembre 2023 par la Ville de Paris, maître d'ouvrage, pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale du projet de zone à trafic limité (ZTL) sur le secteur Paris Centre (75) et sur son étude d'impact.

Cette saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 7 décembre 2023. Conformément au II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis a été rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Le 7 février 2024, la MRAE a rendu son avis motivé et délibéré sous la forme de 14 recommandations afin de préciser le dossier d'évaluation environnementale, son étude d'impact et les contours du projet ZTL. Cet avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

Conformément à l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, ont également été saisis pour avis le 22 décembre 2023, les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet, à savoir :

- Les communes limitrophes de la Ville de Paris gestionnaires de voirie,
- Les établissements publics de coopération intercommunale (établissements publics territoriaux) limitrophes de la Ville de Paris gestionnaires de voirie,
- Les départements limitrophes de la Ville de Paris gestionnaires de voirie,
- La Métropole du Grand Paris,
- Île-de-France Mobilités,
- La Ville de Paris.

La prise d'un arrêté de police de la circulation par les co-gestionnaires de voirie

Enfin, le dossier d'évaluation environnementale a été présenté et transmis à la Préfecture de Police, au titre de sa compétence de police de voirie partagée avec la Ville de Paris, afin de préparer la prise d'un arrêté conjoint avec la Maire instituant la zone à trafic limité sur le centre de Paris.

MISE EN OEUVRE DE LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Ouverture de l'enquête

Avant enquête, la Maire de Paris a saisi le président du tribunal administratif de Paris, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur (R. 123-5 du Code de l'Environnement), devant être désigné dans un délai de 15 jours.

Le tribunal administratif, par décision en date du 06 novembre 2023, a désigné Mme Sylviane DUBAIL en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique.

Conformément à l'article R.123-9 du code de l'environnement, l'autorité organisatrice précise dans un arrêté d'ouverture d'enquête, après concertation avec le commissaire enquêteur, les éléments essentiels relatifs à l'organisation de l'enquête:

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée : la durée ne peut être inférieure à 30 jours pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale (art. L. 123-9 du Code de l'environnement).
- La (ou les) décisions pouvant être adoptée(s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- Les lieux où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet pendant toute la durée de l'enquête ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ;
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- La durée, les lieux ainsi que les sites internet où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ;
- L'existence d'une étude d'impact et de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement et le(s) lieu(x) ainsi que l'adresse du site internet où ces documents peuvent être consultés ;
- L'identité et les coordonnées du responsable du projet ;
- L'adresse du site internet comportant un registre électronique dématérialisé sécurisé sur lequel le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions.

Enfin, un avis d'enquête, portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement à la connaissance du public (par renvoi de l'article R. 123-11 du code de l'environnement), est publié par les soins de l'autorité compétente au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux.

Cet avis sera en outre affiché en Mairie de secteur de Paris Centre et dans les Mairies d'Arrondissement. Il sera également publié par voie d'affichage au moins quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci aux abords du site du projet.

Déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique prévue se déroule conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Sa durée est fixée par arrêté de la Maire. Elle ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois. Elle peut toutefois être prolongée pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsque le commissaire enquêteur, par décision motivée, décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête (art. L. 123-9 du Code de l'environnement).

L'enquête publique est matérialisée par un dossier mis à disposition du public - dont le contenu est régi par les dispositions de l'article R. 123-8 du code de l'environnement - sous l'assistance du commissaire enquêteur.

Le dossier d'enquête est mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique (art. L. 123-13 du code de l'environnement).

L'information du public donne lieu à une réunion publique selon les modalités proposées par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, en concertation avec le responsable du projet (art. R. 123-17 du code de l'environnement).

Pendant l'enquête, les observations et propositions du public peuvent être :

- Consignées sur les registres d'enquête dans les lieux d'enquête suivants :

Mairie Paris Centre – 2, rue Eugène Spüller, 75003 PARIS

Mairie du 8ème Arrondissement – 3, rue de Lisbonne, 75008 PARIS

Mairie du 10ème Arrondissement – 72, rue du Faubourg Saint-Martin, 75010 PARIS

- Consignées sur le registre d'enquête dématérialisé sur le site internet dédié à l'enquête publique (à compléter) et par courriel électronique à l'adresse ztl-paris@mail.registre-numerique.fr
- Adressées par correspondance à Mairie Paris Centre – 2, rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, à l'attention de Madame Sylviane DUBAIL, commissaire enquêteur.

En outre, les observations écrites et orales du public seront également reçues par la commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures qui auront été fixés pour les permanences.

Le commissaire enquêteur peut :

- Entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à l'enquête publique ;
- Visiter les lieux concernés par le projet ;
- Faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public. Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau est joint au dossier d'enquête et mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête ;
- Organiser une réunion d'information et d'échange avec le public. Il en informe le maître d'ouvrage et définit, en concertation avec lui, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion. La durée de l'enquête peut alors être prolongée de 15 jours sur décision motivée.

Il conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations et suggestions.

À l'issue de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête publique, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par elle. Dès réception du registre, il rencontre le responsable du projet pour lui transmettre, dans la huitaine, le procès-verbal de synthèse pouvant conduire à des demandes de compléments d'information. Le responsable du projet dispose alors de quinze jours pour formuler ses éventuelles observations ou compléments au sein d'un mémoire en réponse (art. R. 123-18 du Code de l'environnement).

Le commissaire enquêteur établira ensuite un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies (art. R. 123-19 du code de l'environnement). Il comprend le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites dans l'enquête, et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur remettra à l'autorité compétente, en l'occurrence à la Maire de Paris, dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête, l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif (art. R. 123-19 du Code de l'environnement).

Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé par le maître d'ouvrage à la demande motivée du commissaire enquêteur, après avis du responsable du projet.

Le rapport et les conclusions restent consultables par le public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête dans les mairies où s'est déroulée l'enquête, à la préfecture de la région d'Ile-de-France, à la préfecture de Paris et sur le site internet où a été publié l'avis d'enquête.

Au vu des conclusions de l'enquête, si le maître d'ouvrage estime souhaitable d'apporter au projet des changements qui en modifient l'économie générale, il peut demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire d'une durée minimale de quinze jours, portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement, et organisée sur les seules communes touchées par la modification.

A la fin de ce processus, la Maire de Paris présentera la déclaration de projet au Conseil de Paris en vertu de l'Article L. 126-1 du Code de l'Environnement qui dispose que « lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. »

Cette déclaration de projet est le préalable à la signature de l'arrêté de police de circulation, par la Maire de Paris et le Préfet de Police de Paris, qui instituera la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris.

ZONE À TRAFIC LIMITÉ

PARIS CENTRE
(1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements)

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

PIÈCE
1.2

INFORMATIONS JURIDIQUES
ET ADMINISTRATIVES

Projet d'arrêté instituant
la Zone à Trafic Limité



Paris, le

Arrêté n° 2024P

Instituant une zone à trafic limité dans le centre de Paris

LA MAIRE DE PARIS

LE PRÉFET DE POLICE

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2213-1, L.2213-2, et L.2512-14 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment les articles L. 122-1 et suivants, L. 121-18, L. 123-1, L. 126-1, R. 122-1 et suivants, R. 121-25 et R. 123-1 et suivants ;

Vu le Code de la route et notamment ses articles L. 411-2, R.110-2, R.311-1, , R.411-25, R.412-7, R.432-1 et R.432-2 ;

Vu le Code des transports et notamment les articles L. 1214-1, L. 1214-2, L. 1214-9 et suivants et L. 1214-30 et suivants;

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

Vu l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et autoroutes ;

Vu l'arrêté du préfet de police n° 2017-00801 du 24 juillet 2017 relatif aux sites mentionnés au II de l'article L.2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté du préfet de police n° 2017-00802 du 24 juillet 2017 relatif aux axes mentionnés au IV de l'article L.2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu la décision n°DRIEAT-SCDD-2022-023 du 27 janvier 2022 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu le rapport du commissaire enquêteur réalisé à la suite de l'évaluation environnementale organisée du ... au ... 2024 ;

Vu l'avis favorable du préfet de police de Paris du ... 2024 ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale du ... 2024 ;

Considérant qu'il ressort des travaux parlementaires sur la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités que le législateur, en permettant aux maires de restreindre l'accès à certaines voies de façon permanente à certaines catégories d'usagers eu égard aux nécessités de circulation ou de protection de l'environnement, a entendu favoriser le déploiement de zones à trafic limité par les collectivités ;

Considérant, d'une part, que le nombre de véhicules circulant dans le périmètre du centre de Paris est compris entre 350 000 et 550 000 par jour et qu'une part importante de ce trafic traverse cette zone sans s'y arrêter ;

Considérant que cette circulation importante génère de nombreux conflits d'usage alors que la majorité des déplacements dans cette zone s'effectuent en transports en commun, à pied ou en vélo ;

Considérant que cet afflux doit être régulé pour maintenir la commodité de circulation et la sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public ; qu'il importe également de protéger l'environnement urbain en limitant les émissions sonores et les sources de pollution en centre-ville de Paris ;

Considérant qu'il est ainsi devenu nécessaire de favoriser un partage de l'espace public, dans la zone centrale de l'agglomération, afin de favoriser la circulation des piétons, des cycles et des transports en commun ;

Considérant, d'autre part, qu'il y a lieu de maintenir un accès pour certaines catégories d'usagers (résidents, professionnels en intervention, livraisons...) ainsi que pour certaines catégories de véhicules (services de secours, services publics...) afin de continuer de garantir le bon fonctionnement et la sécurité de cette zone ;

Considérant, dès lors, que la création d'une zone à trafic limité répond à la nécessité de faire évoluer le partage de l'espace public et les règles de circulation et de stationnement des véhicules dans le centre de Paris dans le respect des droits des riverains ;

Considérant que le projet de mise en œuvre d'une zone à trafic limité (ZTL) dans le centre de Paris a fait l'objet d'une évaluation environnementale du ... au ... 2024, dont les conclusions du commissaire enquêteur soulignent que : ...

Considérant que le préfet de police, saisi le ... pour avis en application des III et IV de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, a émis un avis favorable à cette mesure sous réserve du respect des prescriptions suivantes : ...

Considérant que le projet de mise en œuvre de la zone à trafic limité Paris Centre est compatible avec le Plan de mobilité de la région Ile-de-France et le Plan Local de Mobilité parisien ;

ARRÊTÉ

Article 1

Il est institué, dans le périmètre défini à l'article 2 du présent arrêté, une zone à trafic limité constituée par des voies dont l'usage est principalement réservé, conformément aux dispositions du II de l'article R. 412-7 du code de la route, aux piétons, aux cycles, aux transports en commun ainsi qu'aux catégories d'usagers ou de véhicules spécialement autorisés à y circuler.

Article 2

Le périmètre de la zone à trafic limité est délimité par les voies ci-dessous. La carte de la zone à trafic limité est jointe en annexe du présent arrêté.

Les voies délimitant la zone à trafic limité ne sont pas incluses dans celle-ci.

Place de la Concorde,	Boulevard Bourdon,
Rue Royale,	Pont Morland,
Place de la Madeleine,	Quai de la Rapée (jusqu'au pont d'Austerlitz),
Boulevard de la Madeleine,	Pont d'Austerlitz,
Boulevard des Capucines,	Place Valhubert,
Place de l'Opéra,	Quai Saint-Bernard,
Boulevard des Italiens,	Quai de la Tournelle,
Boulevard Montmartre,	Quai de Montebello,
Boulevard Poissonnière,	Quai Saint-Michel,
Boulevard de Bonne Nouvelle,	Quai des Grands Augustins,
Boulevard Saint-Denis,	Quai de Conti,
Boulevard Saint-Martin,	Quai Malaquais,
Place de la République,	Quai Voltaire,
Boulevard du Temple,	Quai Valéry Giscard d'Estaing,
Boulevard des Filles du Calvaire,	Quai Anatole France,
Boulevard Beaumarchais,	Pont de la Concorde.
Place de la Bastille,	

Les règles prescrites dans le présent arrêté s'appliquent à l'ensemble des voies incluses dans le périmètre de la zone à trafic limité à l'exception des voies intégrées dans une aire piétonne instituée en application de l'article R. 411-3 du code de la route.

La voie Mazas ne fait pas partie de la zone à trafic limité.

Article 3

Les véhicules ayant comme point de départ ou de destination une des voies incluses dans le périmètre défini à l'article 2 du présent arrêté sont autorisés à y circuler.

Article 4

La circulation des véhicules n'ayant pas comme point de départ ou de destination une des voies incluses dans le périmètre défini à l'article 2 du présent arrêté est interdite à l'exception des véhicules suivants :

- Véhicules des services publics réguliers et collectifs de transport routier de personnes (« transport en commun ») ;
- Véhicules d'intérêt général prioritaires et bénéficiant de facilités de passage ;
- Véhicules des services publics d'entretien ou d'exploitation de la voirie et de ses dépendances, dans le cadre exclusif de leurs missions ;
- Véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement « professionnel mobile » à Paris ;
- Véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement « professionnel de santé mobile, ou « professionnel soins à domicile » à Paris ;
- Taxis et VTC ;
- Véhicules en autopartage ;
- Véhicules des personnes à mobilité réduite titulaires de la carte mobilité-inclusion portant la mention stationnement ou de la carte européenne de stationnement ;
- Véhicules du service PAM « Pour Aider la Mobilité », service public de transport spécialisé et collectif géré par Ile de France Mobilités qui a pour but de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, handicapées ou dépendantes ;
- Cycles et engins de déplacement personnel.

Article 5

À compter de la date du [date de signature de l'arrêté + 6 mois], tout conducteur d'un véhicule circulant sur une des voies incluses dans le périmètre défini à l'article 2 sera tenu de présenter, à la demande des agents compétents pour constater et verbaliser les infractions au présent arrêté, un titre ou document justifiant de son autorisation à circuler à l'intérieur de la Zone à Trafic Limité.

La circulation d'un véhicule non autorisé dans la zone à trafic limité est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4ème classe conformément aux dispositions de l'article R. 412-7 du code de la route.

La liste des justificatifs permettant d'attester de son droit à circuler à l'intérieur du périmètre sera établie dans un arrêté ultérieur.

(NOTA : cet arrêté ultérieur sera pris en concertation avec la préfecture de Police, au vu du retour d'expérience des zones où la circulation sera limitée en raison de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris)

Article 6

Conformément à l'article R. 411-25 du code de la route, les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur dès la mise en place de la signalisation prévue par la réglementation.

Article 7

Le Directeur de la Voirie et des Déplacements, le Directeur de la Police Municipale et de la Prévention de la Ville de Paris, le Directeur des Usagers et des Polices Administratives, le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation et la Directrice de la Sécurité de Proximité de l'Agglomération Parisienne de la Préfecture de Police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le portail des Publications administratives de la Ville de Paris.

Pour la Maire de Paris et par délégation,
Le Directeur de la Voirie et des Déplacements

Pour le préfet de police
et par délégation,

François WOUTS

Annexe : carte de la zone à trafic limité dans le centre de Paris



