

# ZONE À TRAFIC LIMITÉ

PARIS CENTRE  
(1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements)

## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

PIÈCE  
II.2

### ÉTUDE D'IMPACT

Périmètre, description du projet  
et de l'évolution de l'état initial  
de l'environnement avec et  
sans le projet





VILLE DE PARIS  
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS  
Agence de la Mobilité

## ZONE A TRAFIC LIMITE

1, 2, 3 et 4<sup>ème</sup> arrondissements

## ETUDE D'IMPACT

*Chapitres B - C - D*

Rapport OGI : OG22049-ZTL-ENV-Etude Impact\_00 en date du 25/11/2023





ETUDE D'IMPACT  
Zone à Trafic Limité (ZTL) de la Ville de Paris

N° document : OG22049-ZTL-ENV-Etude Impact-Chapitres B - C - D

INDICE N° 01

DATE : 25/11/2023

Page  
2 sur 41

N° affaire	Mission	Emetteur	Discipline	Type de document	Localisation	N° de document	N° de version
22-049	AMO	OGI	ENV	Etude d'impact	Paris (75)	Chapitres B - C - D	01

**Informations relatives au document**

**INFORMATIONS GÉNÉRALES**

Auteur(s) OGI  
Volume du document Etude d'impact  
Version 00  
Référence OG22049-ZTL-ENV-Etude Impact\_01

**DESTINATAIRES**

Entité  
Ville de Paris – DVD – Agence de la Mobilité

**Suivi des mises à jour et d'approbation du document**

Version	Date	Auteur	Vérificateur	Commentaire
01	25/11/2023	R. BENMOUSSA	N. RYCKELYNCK	Etablissement du document



## SOMMAIRE

## ELEMENTS GRAPHIQUES ..... 41

<b>PARTIE B</b>	<b>Périmètre du projet</b> .....	<b>4</b>
<b>PARTIE C</b>	<b>Description du projet</b> .....	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>GENERALITES</b> .....	<b>4</b>
1.1.	Le concept de Zone à Trafic Limité (ZTL) .....	4
1.2.	Les objectifs d'une Zone à Trafic Limité .....	5
<b>2.</b>	<b>CONTEXTE PARISIEN</b> .....	<b>6</b>
2.1.	Un trafic de transit important malgré un taux de motorisation de plus en plus faible .....	6
2.2.	Une nouvelle étape dans la politique d'apaisement de l'espace public parisien .....	6
2.3.	Apaiser pour mieux lutter contre l'insécurité routière .....	11
2.4.	Une stratégie piétonne au cœur des politiques de mobilité .....	11
2.5.	Une pratique du vélo en pleine expansion à conforter.....	12
2.6.	Dans la lutte contre la pollution de l'air, ZFE et ZTL sont complémentaires.....	12
2.7.	Les nuisances sonores, première source de gêne pour les Parisiens.....	13
<b>3.</b>	<b>LE PROJET PARISIEN DE ZONE A TRAFIC LIMITE</b> .....	<b>14</b>
3.1.	La genèse du projet .....	14
3.2.	Principes généraux du projet .....	14
3.3.	Délimitation du périmètre de la ZTL.....	15
3.4.	Une préfiguration : la rue de Rivoli .....	17
3.5.	Mise en œuvre réglementaire.....	18
3.6.	Mise en œuvre opérationnelle.....	22
3.6.1.	Une signalisation aisément lisible en entrée de ZTL .....	22
3.6.2.	Faire connaître la ZTL : une phase de communication et de pédagogie au lancement du dispositif 24	
3.6.3.	Dissuader le transit dans les cœurs de quartier par des adaptations du plan de circulation .....	24
3.6.4.	La ZTL numérique .....	25
3.6.5.	Les contrôles : police municipale, vidéo-verbalisation et contrôle sanction automatisé .....	25
<b>4.</b>	<b>CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET</b> .....	<b>26</b>
<b>PARTIE D</b>	<b>Description de l'évolution de l'état actuel de l'environnement avec et sans le projet (scénario fil de l'eau)</b>	<b>27</b>

## PARTIE B PERIMETRE DU PROJET

Le projet de ZTL concerne le secteur Paris Centre (formé par les arrondissements 1, 2, 3 et 4), délimité par la Seine au sud, les Grands Boulevards au nord, la Place de la Concorde à l'ouest et les boulevards Bourdon et de la Bastille à l'Est. Ces axes ne sont pas inclus dans la ZTL. La mise en œuvre du projet est à horizon 2024 (Automne 2024)

Le périmètre de la ZTL est de 10 km et sa surface est de 5,4 km<sup>2</sup>. Il correspond aux quartiers historiques de Paris et concentre en son sein de nombreux sites patrimoniaux, musées, parcs, lieux d'intérêts. Cela en fait un périmètre très sollicité où cohabitent au quotidien habitants, actifs, visiteurs, professionnels...

Le périmètre concerne plusieurs axes ayant déjà fait l'objet de mesures d'apaisement comme les quais bas, fermés à la circulation en 2016 ou la Rue de Rivoli. Cette dernière fait l'objet d'arrêtés de restriction de la circulation depuis 2020.

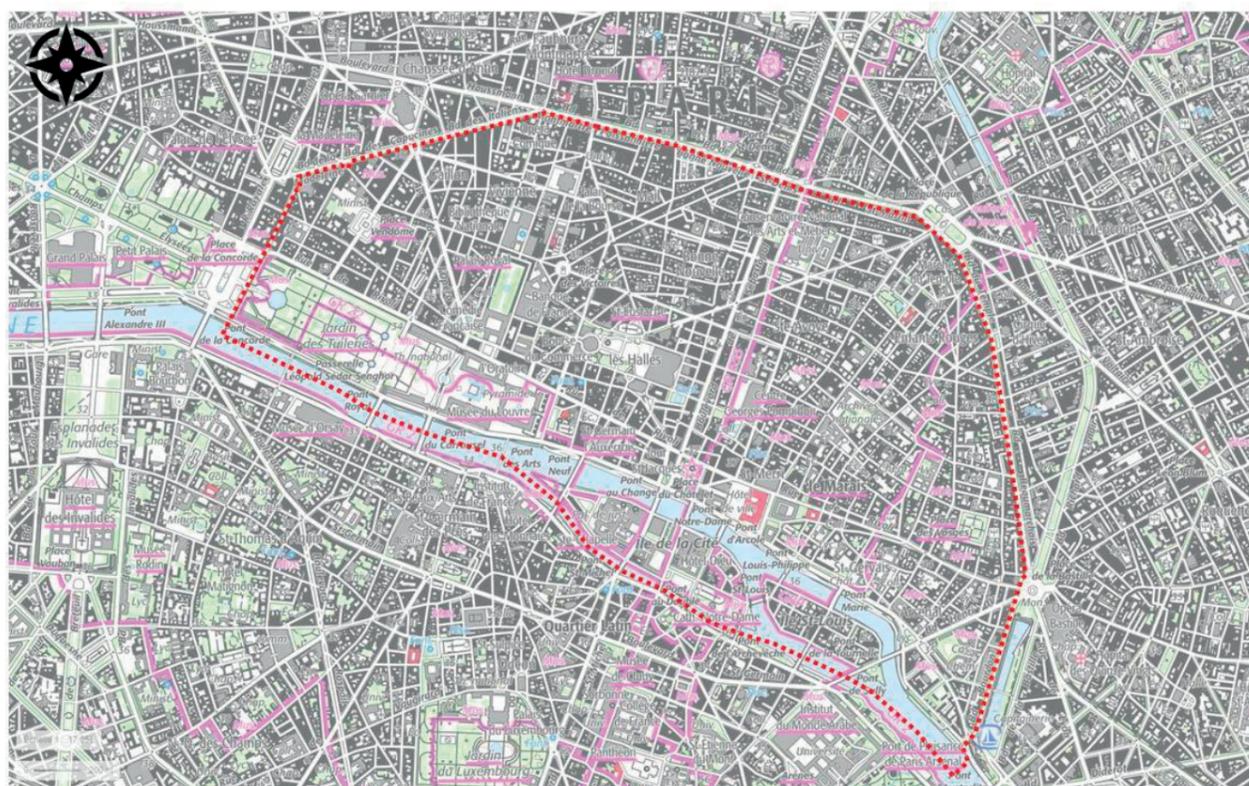


Figure 1: Plan de situation du projet - source : Géoportail, 2022

## PARTIE C DESCRIPTION DU PROJET

### 1. GENERALITES

#### 1.1. Le concept de Zone à Trafic Limité (ZTL)

De nombreuses villes en France et en Europe s'engagent depuis plusieurs années dans l'apaisement de l'espace public, pour améliorer la qualité de vie en ville. Cette politique passe notamment par la réduction de la place de la voiture individuelle et le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et aux deux-roues motorisés, tels que la marche à pied, les transports en commun, le vélo et les mobilités partagées.

Le concept de zone à trafic limité (ZTL) propose un outil complémentaire à la création des aires piétonnes ou des zones de rencontre. Son principe consiste à ne rendre accessible un ensemble de rues qu'aux bus vélos, taxis et véhicules autorisés (riverains, commerçants, visiteurs, ...). Elle a pour objectif de réduire les flux routiers en restreignant le trafic de transit, c'est-à-dire le trafic des véhicules motorisés ne faisant que traverser la zone concernée sans s'y arrêter. La zone à trafic limité n'est pas une zone imperméable ni verrouillée, dans laquelle tous les déplacements motorisés seraient interdits. Restent autorisés, même en transit, les véhicules prioritaires d'urgence et de secours, les transports en commun, les véhicules des personnes à mobilité réduite (PMR) et potentiellement d'autres véhicules dont la liste précise est définie par chaque collectivité.

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.<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>, et interdit le trafic de transit dans 2 rues sur 3. La zone visée a une superficie de 1,7 km<sup>2</sup>. A l'échelle de la région Bruxelles-Capitale, le plan régional de mobilité Good Move établit 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'a pas encore de statut officiel, 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 à 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

<sup>1</sup> 228 ZTL en Italie ont été recensées par l'ADEME dans le cadre de son état de l'art sur les ZTL publié en juin 2019.

<sup>2</sup> Le plan d'urbanisme Cerdà de Barcelone est constitué d'un damier régulier et continu de blocs carrés de 113,3 mètres, avec des rues de 20, 30 et 60 mètres de large. Il couvre une surface de 11 km<sup>2</sup>. Les « superblocks » sont des carrés d'environ 400 m x 400 m, constitués de 3 x 3 rues qui se coupent à angles droits

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 plus 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. Toutes les personnes (résidents, visiteurs, commerçants, livreurs etc.) se rendant dans la zone pour y réaliser une activité, pourront continuer à y accéder en voiture si elles le souhaitent. Le projet de ZTL parisienne est original par rapport aux autres ZTL mises en place dans les autres métropoles françaises. Elle a la particularité de ne pas limiter l'accès aux seuls résidents et autorise le trafic de destination mais cette souplesse est contrebalancée par un périmètre inédit par son étendue : 5,4 km<sup>2</sup> et 131 km de voirie cumulée. Il s'agit cependant d'un projet inédit en France par son périmètre et son ampleur, qui constituera une base de référence pour d'autres collectivités voulant réguler le trafic au milieu des quartiers hyper-denses.

### 1.2. Les objectifs d'une Zone à Trafic Limité

Outil d'apaisement des cœurs d'agglomération au trafic dense, et plus particulièrement des centres historiques, la mise en place d'une ZTL redéfinira le partage de l'espace public en faveur des piétons, des vélos, des transports en commun, en rendant plus fluide la circulation pour ces modes autorisés. Elle permet également de profiter de la réduction de la circulation routière pour imaginer de nouveaux aménagements, une végétalisation accrue de l'espace public, et de nouveaux usages.

Plus précisément, les grands objectifs d'une zone à trafic limité sont les suivants :

- Réduire la circulation, et conséquemment améliorer la sécurité routière en réduisant l'accidentologie ;
- Inciter au report modal ;
- Rééquilibrer l'espace public pour faciliter et fluidifier les déplacements des piétons, des usagers des transports en commun et des cyclistes, alors que près de 50% de l'espace public est encore aujourd'hui destiné à la voiture ;
- Faciliter les déplacements des usagers qui se rendent et circulent dans la zone (visiteurs, résidents, PMR, artisans, commerçants, taxis, services publics, etc.) en rendant leur rôle aux voies de desserte locale ;
- Proposer des rues plus accueillantes où les habitants et les visiteurs de tous les âges peuvent se rencontrer, discuter, se reposer et jouer en sécurité pour les plus jeunes
- Lutter contre la pollution de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques locaux liés au trafic routier ;
- Lutter contre les nuisances sonores en réduisant le bruit dû au trafic routier ;
- Contribuer à la dynamisation économique, commerciale et touristique de la zone.

## 2. CONTEXTE PARISIEN

### 2.1. Un trafic de transit important malgré un taux de motorisation de plus en plus faible

Le centre de Paris est un territoire très bien desservi par les transports en commun. Dans le périmètre, seulement un quart des ménages dispose d'une voiture contre un tiers à Paris et deux tiers en Ile-de-France.

Pourtant, entre 350 000 et 550 000 véhicules circulent quotidiennement dans le périmètre. En raison de sa position centrale et des aménagements réalisés au cours de l'histoire comme les percées haussmanniennes, le cœur de Paris subit un trafic de transit très important. En effet, le trafic de transit, c'est-à-dire dont les points de départ et d'arrivée se situent en dehors du périmètre, représente en moyenne 50 % des flux de véhicules dans Paris Centre. Plus de la moitié de ce trafic concerne des Parisiennes et des Parisiens disposant de nombreuses alternatives à la voiture individuelle pour effectuer leurs déplacements.

Ce projet s'inscrit dans une tendance de fond : la démotorisation des ménages parisiens. En effet, les Parisiens sont de moins en moins nombreux à posséder une voiture individuelle : au début des années 1990, 57 % des Parisiens possédaient encore au moins un véhicule particulier ; en 2010, ils étaient plus de 55 % à ne plus posséder de voiture. En 2018 (selon les derniers chiffres de l'EGT Ile-de-France), ce sont près de 64 % de Parisiens qui ne possèdent plus de voiture.

Les chiffres vont dans le même sens également en petite couronne, et plus récemment également en grande couronne. Une étude de l'APUR parue en avril 2023 sur l'évolution du parc automobile francilien<sup>3</sup> confirme la baisse soutenue à Paris (près de 12 000 véhicules immatriculés en moins entre 2021 et 2022), mais également dans le périmètre de la métropole du Grand Paris (- 35 000 immatriculations) et du reste de la Région (- 30 000 immatriculations), fait remarquable alors que la population francilienne augmente.

Cette démotorisation s'accompagne d'une baisse des déplacements en voiture de 10 % entre 2010 et 2018 à l'échelle francilienne. Pour les Parisiens, cette tendance est encore plus marquée : les trajets en voitures ont diminué d'un tiers de déplacements entre 2010 et 2018, et de 55 % entre 2001 et 2018.

La circulation automobile suit la même tendance : entre 2002 et 2019, la circulation s'est réduite de 43 % dans Paris intra-muros, et de 15 % sur le boulevard périphérique.

Selon une étude du CEREMA de 2019<sup>4</sup>, il existe des réserves importantes de report modal vers les transports non polluants en particulier dans les centres urbains. C'est-à-dire qu'une part importante des déplacements aujourd'hui réalisés en véhicule individuel motorisé pourraient l'être à pied ou à vélo. En Ile-de-France, dans les centres urbains, 31,8% des trajets pourraient se reporter vers le vélo et 4,4% vers la marche à pied (ce calcul théorique est réalisé en analysant les trajets de moins d'un kilomètre, pour le report modal vers la marche, ou de un à quatre kilomètres pour le vélo, sans prendre en compte l'état de santé des individus, les équipements publics, le relief ou les enchaînements de déplacement).

### 2.2. Une nouvelle étape dans la politique d'apaisement de l'espace public parisien

La Ville de Paris est engagée de longue date dans une politique globale de transition vers une mobilité plus écologique et inclusive, et d'apaisement de l'espace public, dont un des fondements consiste à réduire significativement l'usage des véhicules individuels motorisés dans Paris au profit des modes doux / actifs, des transports en commun et des véhicules partagés. Le piéton, les usagers des transports en commun, le cycliste,... sont replacés au centre de l'espace public afin de construire un territoire plus apaisé et plus agréable à vivre.

Ainsi, les projets réalisés par la Ville dans l'espace public visent à développer des fonctions plus variées et plus adaptées à une vie urbaine de qualité.

Cette politique a été jalonnée par plusieurs actions phares menées à l'échelle de Paris :

- Depuis 2014, 80 zones de rencontre<sup>5</sup> ont été créées (vitesse limitée à 20 km/h et piéton prioritaire y compris sur la chaussée), et 227 aires piétonnes.
- Les berges de Seine (centre de Paris et 7<sup>ème</sup> arrondissement) ont été ouvertes aux piétons en 2016, afin de réserver des espaces dépourvus de circulation motorisée aux Parisiens et aux visiteurs pour s'y promener, faire du sport, jouer et se retrouver.
- 27 zones « Paris Respire » permettent de profiter d'un espace piéton le week-end, dans tous les arrondissements de Paris.
- Depuis le début des années 2000, les zones 30<sup>6</sup> ont été progressivement déployées sur le territoire parisien jusqu'à atteindre 60% du territoire parisien au début de l'année 2021. Le 30 août 2021, la logique

<sup>3</sup> <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-parc-automobile-alternatives-voiture-etat-lieux-grand-paris>

<sup>4</sup> Citée dans un article du monde du 22/1/2023, par Pierre Breteau « Qui pourrait se passer de sa voiture ? Six graphiques pour analyser nos trajets du quotidien »

<sup>5</sup> Sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont généralement à double sens pour les cyclistes. (source : code de la route).

<sup>6</sup> Les zones 30 sont des espaces du territoire public routier au sein desquels la limitation de vitesse maximum est abaissée à 30 km/h pour l'ensemble des usagers y circulant, c'est-à-dire les cyclistes et tous les véhicules à moteur, des deux-roues aux transports en commun. L'objectif de ces zones 30 est de faciliter les interactions entre les différents usagers de la route et de privilégier la marche à pied dans certaines zones des agglomérations. Ces zones 30 sont généralement mises en place dans des espaces comportant de fortes densités de piétons et d'autres usagers vulnérables, comme près d'écoles ou de rue commerçantes. (source : [Ornikar](#)).

a été inversée : c'est la vitesse maximale de 30 km/h qui est devenue la norme sur le territoire parisien, et seuls quelques axes sont maintenus à 50 km/h. Les bienfaits de l'abaissement des vitesses réglementaires sont connus : diminution de l'accidentologie et de la gravité des accidents<sup>7</sup>, baisse des nuisances sonores, apaisement général de l'espace, cohabitation entre différents types d'utilisateurs (piétons, cyclistes) facilitée...

A l'occasion d'un sondage IFOP réalisé à l'été 2021 pour « Mister Turbo », une entreprise de vente en ligne de pièces auto, le soutien des Parisiens à différentes mesures mises en place par la Ville de Paris pour la mobilité a été interrogé. La mesure qui suscite l'adhésion la plus forte est « la création d'aires piétonnes dans tous les quartiers » : 79 % des Parisiens se disent favorables à cette mesure, dont 41 % « tout à fait favorables ». La mesure d'instauration d'une zone apaisée « Paris Centre et Saint-Germain »<sup>8</sup>, elle, recueille 67 % d'avis favorables parmi les Parisiens. La recherche d'un espace plus apaisé, plus favorable aux piétons et à la marche à pied est donc largement demandée et plébiscitée par les Parisiens.

A l'occasion du nouveau mandat, plusieurs nouveaux projets ont été engagés :

- Le programme « Rues aux écoles » consiste en la fermeture des rues devant les établissements scolaires afin de sécuriser le cheminement des enfants et leur offrir la possibilité de faire de l'espace public leur terrain de jeux. 168 rues aux écoles ont été aménagées à mi-2022.
- Dans le même esprit, le programme « Embellir votre quartier », déployé à partir de 2022, vise à développer sur l'espace public de nouvelles fonctions variées dans les quartiers parisiens. Plutôt qu'un espace exclusivement dédié à la circulation, la rue pourra (re)devenir un espace de jeux, un espace pour les enfants (rues aux enfants), un espace pour les sportifs (rues sportives), un jardin (rues végétales), etc. Dans les cœurs de quartiers, le plan de circulation est modifié afin de réduire le trafic de transit et d'améliorer le confort des piétons et des cyclistes. Les figures suivantes illustrent quelques projets réalisés en lien avec la mobilité durable et l'apaisement de l'espace public.



Figure 2 : Evolution des places Place Ghislaine Dupont – Claude Verlon – Camille Lepage, Docteur Bécclère et Broussais

<sup>7</sup> Voir notamment « Le 30km/h, une sécurité pour la traversée des piétons âgés », article du Cerema du 20/01/2014, consulté le 23/01/2023.

<sup>8</sup> Nom du projet de ZTL au moment du sondage.

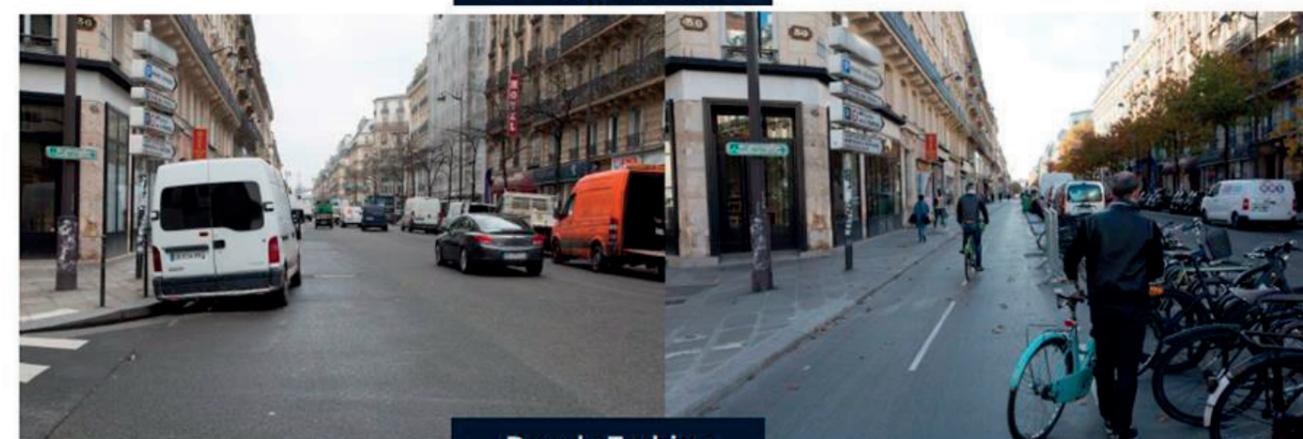
REV Est-Ouest: AVANT / APRES rue de Rivoli



REV Rive Gauche: AVANT / APRES quais de Seine



Rue Saint-Antoine



Rue de Turbigo

Figure 3

: Nouvelles pistes cyclables



AVANT



AVANT



APRES



APRES

Rue de la Providence

Avenue Stéphane Pichon

Figure 4 : Rue aux écoles



Figure 5 : Pistes cyclables éphémères rendues permanentes



Figure 6 : Transformation des places de parking – place Edith Thomas

### 2.3. Apaiser pour mieux lutter contre l'insécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière passe avant tout par l'apaisement de la circulation routière qui réduit les accidents et leur gravité. Cela passe également par la sécurisation des carrefours, des temps de feux dédiés aux piétons et aux vélos augmentés, la réduction du temps de vert pour les voitures et le découragement des itinéraires bis par les petites rues.

La généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h sur la voirie parisienne (hors quelques grands axes) visait également à l'amélioration de la sécurité routière.

En effet, l'abaissement des vitesses permet de réduire la gravité des accidents. Le bilan du PDUIF (à partir de données DRIEA, 2019) montre que 36 % des accidents vélos ont lieu en zone « pacifiée » (zone de rencontre, aire piétonne ou zone limitée à 30 km/h) à l'échelle de l'Île-de-France, mais seulement 14 à 16 % des tués et des blessés

hospitalisés le sont dans ces zones pacifiées ; de la même façon 28 % des accidents piétons ont lieu en zone pacifiée, mais seulement 15 à 20 % des tués et blessés hospitalisés le sont dans ces zones, témoignant ainsi de la baisse de la gravité des accidents dans ces zones sur lesquelles la vitesse de circulation routière est réduite.

La mise en place de la ZTL s'inscrit dans cet objectif de lutte contre l'insécurité routière : la baisse des volumes de véhicules motorisés circulant dans la zone facilitera et sécurisera les déplacements à pied et à vélo.

### 2.4. Une stratégie piétonne au cœur des politiques de mobilité

Un des grands objectifs de la politique de mobilité de la Ville de Paris est de faciliter la marche à pied et de replacer le piéton au cœur de l'espace public. Aujourd'hui en effet, 66 % des déplacements dans Paris intra-muros sont réalisés en marche à pied. À l'échelle de l'Île-de-France, 40 % des déplacements sont réalisés en marche à pied (selon les derniers chiffres de l'EGT Île-de-France 2018). Quant aux Parisiens, ils effectuent 56 % de leurs déplacements à pied ; ils réalisent en moyenne 2,4 déplacements à pied par jour, un chiffre en hausse de 45 % par rapport à 2001.. La place et l'importance de la marche à pied n'ont fait que se renforcer avec la crise sanitaire de la Covid.

La voiture automobile individuelle ne représente que 12 % des déplacements à l'échelle de Paris en incluant les déplacements en provenance ou à destination de l'extérieur et pourtant, elle occupe 50 % de la voirie. **Il s'agit donc d'inverser la tendance, et de redonner à chaque mode de transport une place adaptée à son usage.**

La marche est un mode de transport fiable, durable, efficace, bénéfique pour l'environnement et la santé ; la marche est recommandée par l'OMS. C'est également un vecteur d'ancrage local et d'interaction sociale pour tous.

Trois enjeux principaux peuvent être cités en matière de marche à pied :

- Le premier objectif est d'**améliorer les conditions des déplacements à pied et d'offrir des rues plus agréables à vivre** ; il s'agit de repenser la ville du point de vue du piéton ;
- **La sécurité routière représente un autre enjeu primordial** : les piétons sont les usagers les plus fragiles de l'espace public après les usagers des deux-roues motorisés et les cyclistes (24 % des accidents et 23 % des victimes en 2018, avec une surreprésentation des personnes âgées qui représentent 63 % des piétons tués) ;
- Enfin, l'espace public parisien est particulièrement sollicité, il est l'objet d'une **multiplicité d'usages et de mobiliers**, la cohabitation des modes peut s'y avérer difficile. Il s'agit donc de faciliter cette cohabitation en mettant en place notamment un code de la rue fixant des règles claires en matière de partage de la rue et de l'espace public entre les différents types d'usagers.

**Une Stratégie Paris Piétons** a été adoptée par la Ville de Paris en 2017. Elle comprend **5 chantiers** :

- Faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie ;
- Favoriser la diversité des usages de la rue ;

- Élever les standards de confort et de sécurité des espaces publics ;
- Repenser l'orientation des piétons dans la ville ;
- Conforter la culture piétonne, valoriser la marche.

La mise en place de la ZTL s'inscrit pleinement dans les objectifs de la Stratégie Paris Piétons en visant à rééquilibrer l'espace public pour faciliter et fluidifier les déplacements des modes doux et actifs et à proposer des rues plus accueillantes où des activités et des usages variés pourront se développer à l'attention des habitants et des visiteurs de tous les âges.

### 2.5. Une pratique du vélo en pleine expansion à conforter

Après une longue période de déclin, des années 1950 à 1980, la pratique du vélo reprend à partir de la première moitié des années 1990, d'abord à Paris, de façon concomitante au phénomène de diminution de la circulation automobile dans la capitale, puis progressivement dans les couronnes franciliennes. En 2010, le nombre de déplacements quotidiens réalisés à vélo dans toute l'Île-de-France devient ainsi légèrement supérieur à celui de 1976 (source : EGT 2010). Il atteint 650 000 déplacements par jour, sur un total de 42 millions de déplacements (contre 590 000 en 1976).

Selon les premiers résultats de la dernière EGT H2020, ceux sont près de 840 000 déplacements qui sont réalisés quotidiennement à vélo dans la région. La bicyclette est aussi utilisée en complément des transports collectifs, ce qui porte le nombre total de déplacements utilisant le vélo sur tout ou partie du parcours à 930 000 par jour (soit 2,2 % du total des déplacements, contre 1,7 % en 2010).

Le potentiel de développement du vélo reste important à Paris étant donné les distances de déplacement généralement faibles. En effet, la distance moyenne d'un déplacement étant de 2,8 km, elle est donc réalisable en vélo. (Source : EGT 2018)

Les compteurs de vélos installés sur la voirie parisienne ont enregistré une fréquentation des pistes cyclables en hausse de 47 % en moyenne entre 2019 et 2020 et de 22 % entre 2020 et 2021. Sur certains axes, notamment dans le centre de Paris, la hausse entre 2019 et 2020 monte jusqu'à 60 %. Les grèves des transports collectifs de fin 2019, puis la pandémie de Covid-19 en 2020, ont accéléré le développement de la pratique du vélo, qu'a également facilité la diffusion récente du vélo à assistance électrique (VAE).

La politique cyclable mise en place par la municipalité porte ses fruits, avec une transformation progressive de la ville et une évolution notable des déplacements. **Le Plan Vélo 2021-2026 porte la poursuite et l'amplification de**

**cette politique cyclable** : renforcement des infrastructures cyclables, en lien avec la Métropole du Grand Paris et la Région ; massification de solutions de stationnement vélo sécurisées ; plus généralement développement d'un écosystème du vélo, pour rendre la pratique du vélo attractive, accessible, agréable et sécurisée pour toutes et tous. Le potentiel du vélo à Paris est encore important et la dynamique observée actuellement, si elle est bien accompagnée, continuera à progresser. Ainsi, l'ADEME, dans un rapport publié en avril 2020<sup>9</sup>, a développé trois scénarios prospectifs d'évolution de la pratique (tendanciel/ de rattrapage/ volontariste) sur une situation de référence 2009-2019 : dans tous les cas, la part modale à l'horizon 2030 à Paris est en très forte augmentation, avec des prévisions allant de 19,6 à 28,5 %.

La mise en place de la ZTL s'inscrit pleinement dans les objectifs de la politique cyclable parisienne, en visant à rééquilibrer l'espace public pour faciliter, sécuriser, et fluidifier les déplacements des modes doux et actifs.

### 2.6. Dans la lutte contre la pollution de l'air, ZFE et ZTL sont complémentaires

Le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a condamné la France, comme d'autres pays européens, pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air. En effet, la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote a été dépassé de manière répétée dans plusieurs agglomérations françaises depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Au niveau national, le Conseil d'État avait ordonné en juillet 2017 au gouvernement de mettre en œuvre des plans pour réduire les concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines dans 13 zones en France, dont l'agglomération parisienne, conformément aux exigences de la directive européenne sur la qualité de l'air. Après une alerte en juillet 2020, le Conseil d'État a condamné l'État à payer une astreinte de 10 millions d'euros le 4 août 2021. La mise en œuvre de plans concrets afin de lutter contre la pollution de l'air est donc non seulement nécessaire pour des raisons de santé publique, mais également exigé par la loi européenne et par la justice administrative française.

La Ville de Paris a introduit dans son plan climat-air-énergie des objectifs en lien avec la qualité de l'air :

- Plus aucun Parisien exposé à des dépassements des valeurs limites européennes à horizon 2025 ;
- Respect des recommandations de l'OMS pour tous les polluants en 2030.

Les études d'impact réalisées dans le cadre du Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France 2018-2025 ont montré que la zone à faibles émissions figure parmi les mesures les plus efficaces et les plus rapides pour réduire les émissions de polluants atmosphériques du trafic routier. La Ville de Paris a alors mis en place une zone à faibles émissions dès 2016 et la zone a été élargie à **l'ensemble du périmètre délimité par l'autoroute A86** dès 2019 quand la compétence a été transféré aux intercommunalités (ici la Métropole du Grand Paris).

Il existe plus de 250 zones à faibles émissions (ZFE ou LEZ pour Low Emission Zones) en Europe et dans d'autres villes dans le monde, visant à limiter l'accès des véhicules les plus polluants au centre des agglomérations.

<sup>9</sup> ADEME, « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 », 2020.

La ZFE vise donc à accélérer le renouvellement du parc de véhicules en circulation et inciter à d'autres formes de mobilité (actives ou collectives) en restreignant progressivement la circulation des véhicules les plus polluants selon leur vignette Crit'Air (classification instaurée par l'arrêté du 21 juin 2016). Elle a donc pour objectif de diminuer les émissions liées au trafic routier (oxydes d'azote NO<sub>x</sub>, particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> et composés organiques volatils) et *in fine* à réduire le nombre de personnes exposées à des concentrations élevées de polluants atmosphériques. En ce qui concerne la Métropole du Grand Paris, l'instauration de la Zone à Faibles Émissions a été par ailleurs rendue obligatoire par la Loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 (sur le périmètre de l'intra A86).

La dernière étape en date, intervenue en juin 2021, a consisté à interdire les véhicules non classés, Crit'air 5 et Crit'air 4 sur l'ensemble du territoire concerné par la zone à faibles émissions, et notamment sur la totalité du territoire parisien, bois et boulevard périphérique compris.

La ZFE a vocation à être renforcée au fil des années en augmentant le niveau de la vignette Crit'Air requis a minima pour être autorisé à circuler dans la zone. Le 13 juillet 2023, le Conseil de la Métropole du Grand Paris a fixé au 1<sup>er</sup> janvier 2025 la date prévisionnelle d'entrée en vigueur de l'étape Crit'Air 3.

« La Zone à Trafic Limité est complémentaire de la Zone à Faibles Émissions. En effet, l'objectif premier de la ZFE est de réduire les émissions polluantes du trafic routier par l'accélération volontaire du renouvellement du parc des véhicules qui y circulent. De plus, les retours d'expériences européens montrent que la mise en place d'une ZFE ne se traduit pas, ou de façon très marginale, par une baisse du volume de trafic. Par conséquent, d'autres leviers d'actions, dont la Zone à Trafic Limité, doivent être mis en œuvre pour réduire les flux de véhicules et ainsi permettre d'améliorer la sécurité routière, la circulation des commerçants et livreurs, le confort et le cadre de vie des résidents, visiteurs et touristes.

La mise en place de la ZTL s'inscrit dans les objectifs de la Ville d'amélioration de la qualité de l'air : la restriction du trafic de transit dans le centre de Paris diminuera volumes de trafic dans cette zone et par conséquent des émissions de polluants atmosphériques. Il est également attendu des changements de comportement des automobilistes<sup>10</sup>. L'objectif est d'encourager le report modal vers les modes actifs et collectifs, et de faciliter la circulation des piétons, des bus, des vélos. Autant d'actions qui induisent des effets favorables à la qualité de l'air.

## 2.7. Les nuisances sonores, première source de gêne pour les Parisiens

**Le bruit**, qu'il soit de fond ou provoqué ponctuellement par certains deux-roues motorisés ou certaines animations nocturnes, est l'une des premières nuisances dont se plaignent les Parisiens. La circulation routière constitue la

première source de gêne sonore ressentie par les Franciliens (49 % de personnes gênées), suivie par le bruit de voisinage (39 %), puis les bruit des avions (19 %), des deux-roues motorisés (16 %) et des trains (6 %). En zone dense comme Paris, ce sont même 72 % des habitants qui citent le bruit de la circulation automobile comme une gêne (source : *Observatoire régional de la santé d'Île-de-France, PDUIF*).

Désormais, la cartographie dynamique du bruit permet de mieux en connaître la source et favorise la lutte contre cette nuisance qui s'organise selon les directions principales suivantes :

- Réduire le bruit émis par la circulation automobile avec différentes actions telles que la limitation du trafic automobile (ZTL, rues aux écoles), les limitations de vitesse et le développement des véhicules électriques ;
- Renforcer le contrôle du bruit avec de nouveaux dispositifs.

Selon Bruitparif<sup>11</sup>), réduire la vitesse de 40 à 30 km/h permet une réduction du bruit de 3,6 dB(A) pour les véhicules légers. En-dessous de 30 km/h, le bruit du moteur prédomine par rapport à la composante roulement. Les gains possibles dans ces conditions de vitesse porteront désormais davantage sur la réduction du volume du trafic et l'utilisation préférentielle de véhicules dotés de moteurs peu bruyants comme les véhicules électriques.

La mise en place de la ZTL s'inscrit dans les objectifs de la Ville d'amélioration de la qualité sonore : la restriction du trafic de transit dans le centre de Paris diminueront les volumes de trafic dans cette zone et par conséquent des niveaux de bruit. Comme pour la qualité de l'air, les changements de comportement des automobilistes (report modal vers les modes actifs et partagés et vers les transports en commun) seront favorables à la diminution des niveaux de bruit liés au trafic routier.

<sup>10</sup> « La fermeture de la rive gauche des berges de Seine, en 2013, a livré quelques enseignements : les hypothèses de hausse du trafic ont été démenties par les faits. Evalué par les études à sept minutes, l'allongement du temps de parcours entre la gare d'Austerlitz et le pont Bir-Hakeim n'excède pas, en réalité, deux à trois minutes. Là encore, l'expérience montre que les

perturbations liées à la fermeture d'un axe routier n'ont qu'un temps et sont loin d'être aussi alarmantes que les prédictions. » (Frédéric Héran (article « Interdire enfin le transit dans les quartiers », *Vélocité*, avril-juin 2021))

<sup>11</sup> Bruitparif, « *Des solutions pour prévenir et lutter contre le bruit ; Faire baisser la vitesse* », septembre 2012.

### 3. LE PROJET PARISIEN DE ZONE A TRAFIC LIMITE

#### 3.1. La genèse du projet

En 2021, le projet de zone à trafic limité initialement étudié par la Ville s'intitulait « Paris Respire - Paris centre & Saint-Germain » et englobait Paris centre et le nord du Boulevard Saint-Germain, périmètre composé de quartiers très fréquentés par les piétons, qu'ils soient riverains ou visiteurs : Quartier Latin, berges de la Seine, quartier Saint-Michel, Carré Rive Gauche et quartier autour du musée d'Orsay, le 5ème monument le plus visité du Grand Paris. Cette option impliquait la mise à double sens du Boulevard Saint-Germain permettant de disposer d'une interface de périmètre constituée d'axes de circulation suffisamment dimensionnés pour faciliter l'organisation des flux.

Le projet « Paris Respire - Paris centre & Saint-Germain » a été communiqué au grand public en mai 2021 et une phase de dialogue a été lancée afin de recueillir les avis de différents acteurs et d'aider à la préfiguration du projet. Ce dialogue s'est organisé sous la forme d'un questionnaire en ligne sur [idee.paris.fr](http://idee.paris.fr), ouvert à tous, ainsi que sous la forme d'ateliers spécifiques à certains acteurs. Le questionnaire portait sur le périmètre, les ayants-droits et les attentes quant aux bénéfices que devrait apporter le projet de ZTL. Les ateliers ont permis un dialogue centré autour des problématiques spécifiques des acteurs concertés (riverains, commerçants, acteurs du tourisme, VTC, Grands Magasins, acteurs du stationnement, communes limitrophes).

Cette phase de dialogue a conforté le périmètre proposé, a mis en évidence une attente forte en matière d'apaisement de l'espace public, a permis de compléter la liste d'ayants-droits envisagée au départ et d'identifier des problématiques très spécifiques à certains usagers. Suite au dialogue, les VTC ont été intégrés dans la liste des ayants-droits.



**Figure 7 : Périmètre du projet « Paris Respire - Paris Centre & Saint-Germain »**

Une synthèse du dialogue est disponible sur la page [paris.fr](http://paris.fr) consacrée au projet Paris respire zone apaisée.

En décembre 2021, le projet 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 indiquant que le projet devait faire l'objet d'une évaluation environnementale (étude d'impact suivie d'une enquête publique).

#### 3.2. Principes généraux du projet

La Ville de Paris, conformément aux engagements pris par la Maire lors des élections municipales de 2020, a pour projet de mettre en œuvre une zone à trafic limité (ou ZTL) dans l'arrondissement Paris Centre. L'objectif poursuivi est d'apaiser l'espace public et la circulation automobile dans Paris Centre, d'améliorer et de fluidifier les déplacements des piétons, des transports en commun et des vélos, de libérer de l'espace pour d'autres usages que la circulation automobile, végétalisation notamment...

**Le périmètre proposé par la Ville est délimité par les Grands Boulevards au nord, la place de la Bastille et le boulevard Bourdon à l'est ; la place de la Concorde à l'ouest. Ces axes et places qui délimitent la ZTL n'en font**



**pas partie. A contrario, au sud du périmètre, les quais hauts (Rive droite) de la Seine et les deux îles (Saint-Louis et de la Cité) font partie de la ZTL. Les ponts d'accès aux îles sont également inclus dans le périmètre.**

Le projet parisien vise une mise en œuvre de la Zone à Trafic Limité à horizon 2024 ( Automne 2024).

La zone à trafic limité n'est pas une piétonisation : le trafic de transit restera autorisé aux véhicules des services de police, de secours, aux véhicules d'intérêt général ; aux transports en commun, taxis et VTC ; aux véhicules en autopartage ; aux personnes à mobilité réduite ; aux artisans. Pour toutes les autres catégories d'usagers, il ne sera plus possible de transiter à travers la zone à trafic limité.

En revanche, le trafic de destination en voiture sera autorisé pour tous les usagers qui ont besoin d'accéder et de s'arrêter dans cette zone pour quelque motif que ce soit. Les résidents et les professionnels domiciliés (dont les commerçants) dans la zone pourront continuer à y accéder en voiture s'ils le souhaitent.

### 3.3. Délimitation du périmètre de la ZTL



Figure 8: Périmètre du projet de zone à trafic limité dans le centre de Paris

### 3.4. Une préfiguration : la rue de Rivoli

Suite au déconfinement qui a vu augmenter considérablement le flux de vélos et d'EDP, la Ville de Paris a procédé au réaménagement de la rue de Rivoli le 11 mai 2020. Cette opération peut être considérée comme la préfiguration du projet ZTL Paris-Centre.

La rue de Rivoli a donc fait l'objet d'un aménagement provisoire afin de la réserver aux circulations douces, et aux seuls véhicules autorisés.

Les aménagements de la rue de Rivoli se décomposent en deux options : sur la portion qui s'étire de Bastille à Saint-Paul, les voies de bus et taxis sont ouvertes dans les deux sens aux véhicules de livraison, aux commerçants et artisans, aux personnels soignants, véhicules de secours et personnes handicapées. Les vélos peuvent emprunter la piste bidirectionnelle. Sur les portions du métro Saint-Paul à Châtelet et de Châtelet à Concorde, la voie habituellement réservée aux bus et aux taxis est devenue une voie mixte dédiée aux mêmes ayants droit ; la voie centrale est un axe vélo (dite « coronapiste »), et la piste vélo existante reste une piste vélo bidirectionnelle.



Figure 9 : Évolution de la rue de Rivoli

Suite aux changements des règles de circulation sur Rivoli, les déplacements en cycles et en engins de déplacement personnel sont en hausse constante depuis 2020 avec une augmentation du débit de cyclistes de 30% environ entre le premier semestre 2021 et le premier semestre 2023.

Le nombre de cyclistes et de trottinettes empruntant la rue de Rivoli est en moyenne de 10 000 par jour, avec des pics pouvant atteindre 25 000 par jour.

L'institution d'une voie réservée à certaines catégories de véhicules rue de Rivoli et rue Saint-Antoine a eu pour effet de limiter la circulation automobile sur cette voie, laquelle est passée d'une moyenne de près de 10 000 véhicules par jour en moyenne fin 2019, à 6 000 véhicules par jour en moyenne depuis l'année 2021

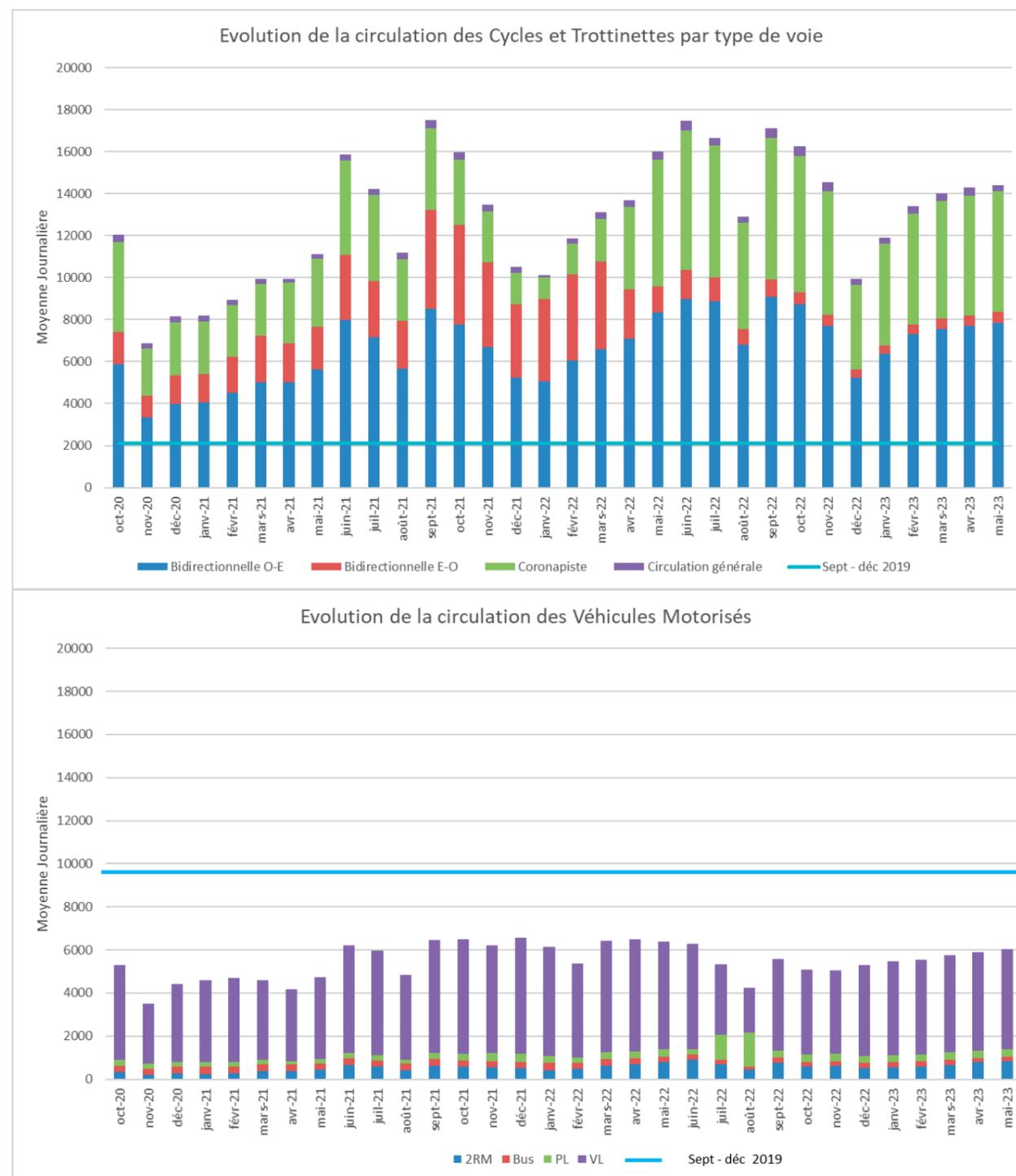


Figure 10: Évolution de la circulation rue de Rivoli au droit de la tour St Jacques les jours ouvrés entre octobre 2020 et mai 2023 : cycles et trottinettes (en haut), véhicules motorisés (en bas). La ligne bleue représente le trafic moyen journalier entre septembre et décembre 2019.

Cette diminution du trafic des véhicules motorisés a eu des effets positifs sur la qualité de l'air dans le secteur : une analyse a été réalisée sur la base des données de qualité de l'air issues des modèles d'Airparif, disponibles sur leur site : [Bilans et cartes annuels de pollution | Airparif](#).

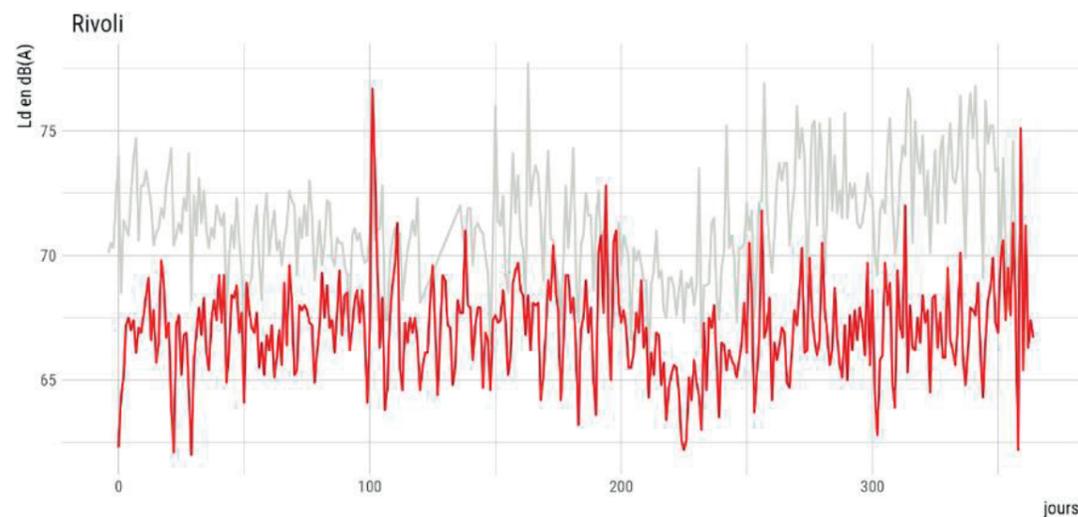
Ainsi, pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), émis principalement par le trafic routier et particulièrement par les moteurs diesel, il est difficile de déterminer l'importance de l'impact de la restriction de circulation sur les concentrations, même si l'on constate que les baisses sur Rivoli sont plus importantes entre 2019 et 2022 que sur la moyenne parisienne. En effet, la station semi permanente d'Airparif située 98, rue de Rivoli a mesuré 61 µg/m<sup>3</sup> en 2019 contre 36 µg/m<sup>3</sup> en 2022, soit une baisse de 41%. Dans le même temps, on remarque que les niveaux ont baissé de 25% en fond urbain (32 µg/m<sup>3</sup> en 2019 contre 25 µg/m<sup>3</sup> en 2022) et en proximité du trafic routier (60 µg/m<sup>3</sup> en 2019 contre 45 µg/m<sup>3</sup> en 2022).

En 2022, dans la rue de Rivoli, la concentration en NO<sub>2</sub> était inférieure à la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup> mais encore bien supérieure aux recommandations OMS 2021 de 10 µg/m<sup>3</sup> et à la future directive européenne (valeur guide intermédiaire de l'OMS) à 20 µg/m<sup>3</sup>. Ces analyses nous incitent à mettre en place la ZTL dans Paris Centre, qui contribuera à améliorer la qualité de l'air.

L'analyse de mesures de bruit à la station Bruitparif située au 88 rue de Rivoli montre que la restriction de circulation des véhicules motorisés a permis de réduire les nuisances sonores sur cet axe entre 2019 et 2022 : de 71 dB(A) à 67 dB(A) le jour (soit une baisse de l'ordre de 4 décibels le jour), et de 68 dB(A) à presque 63 dB(A) la nuit (soit une baisse de plus de 5 décibels). La valeur limite réglementaire de 62 dB(A) la nuit est ainsi quasiment atteinte. Les niveaux observés sur les 5 premiers mois de l'année 2023 sont sensiblement identiques à ceux observés sur les 5 premiers mois de 2022.

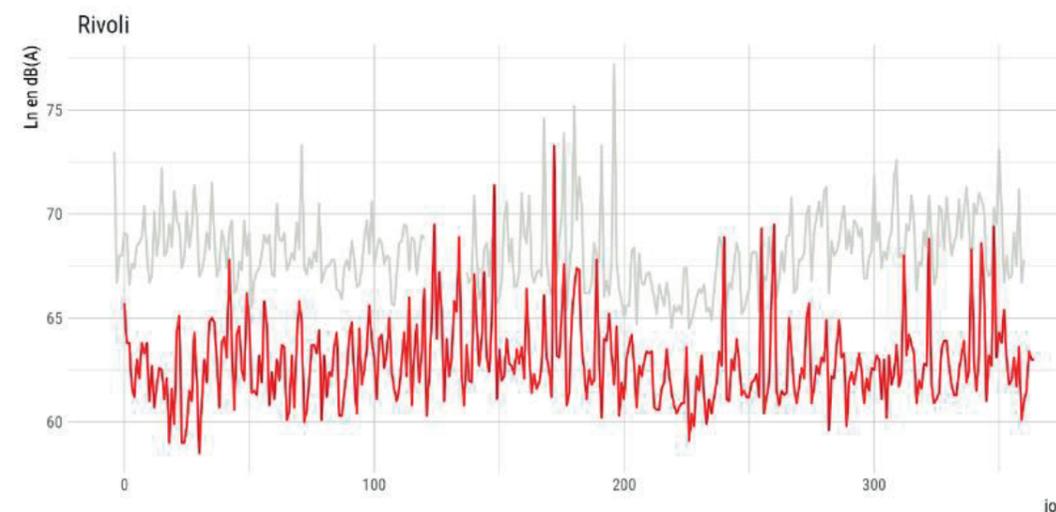
### Evolution du bruit diurne Ld du 1er janvier au 31 décembre en 2019 et 2022

Comparaison entre les années 2019 (gris clair) et 2022 (rouge)



### Evolution du bruit nocturne Ln du 1er janvier au 31 décembre en 2019 et 2022

Comparaison entre les années 2019 (gris clair) et 2022 (rouge)



**Figure 11: Évolution de la mesure de bruit au 88, rue de Rivoli entre 2019 (gris) et 2022 (rouge) : indicateur Ln diurne (en haut) et nocturne (en bas).**

Les changements des règles de circulation sur Rivoli ont donc contribué à améliorer la tranquillité générale et les indicateurs environnementaux dans le quartier entre 2020 et 2022/23.

### 3.5. Mise en œuvre réglementaire

La carte ci-dessous présente le statut administratif des voies parisiennes. Elle illustre la compétence parfois partagée entre la Ville de Paris et la Préfecture de Paris de certaines voies sur l'ensemble du territoire parisien. Elle met également en évidence le fait qu'à l'ouest du périmètre de la ZTL portée par la Ville de Paris, au niveau du 1<sup>er</sup> arrondissement, certaines voies sont de compétence préfectorale (voies en rose sur la carte). En effet, l'article L. 2512-14 du CGCT dispose: « Sur certains sites, voies ou portions de voies fixés par arrêté du préfet de police après avis du maire de Paris, le préfet de police réglemente de manière permanente les conditions de circulation ou de stationnement ou en réserve l'accès à certaines catégories d'usagers ou de véhicules pour des motifs liés à la sécurité des personnes et des biens ou pour assurer la protection du siège des institutions de la République et des représentations diplomatiques. »

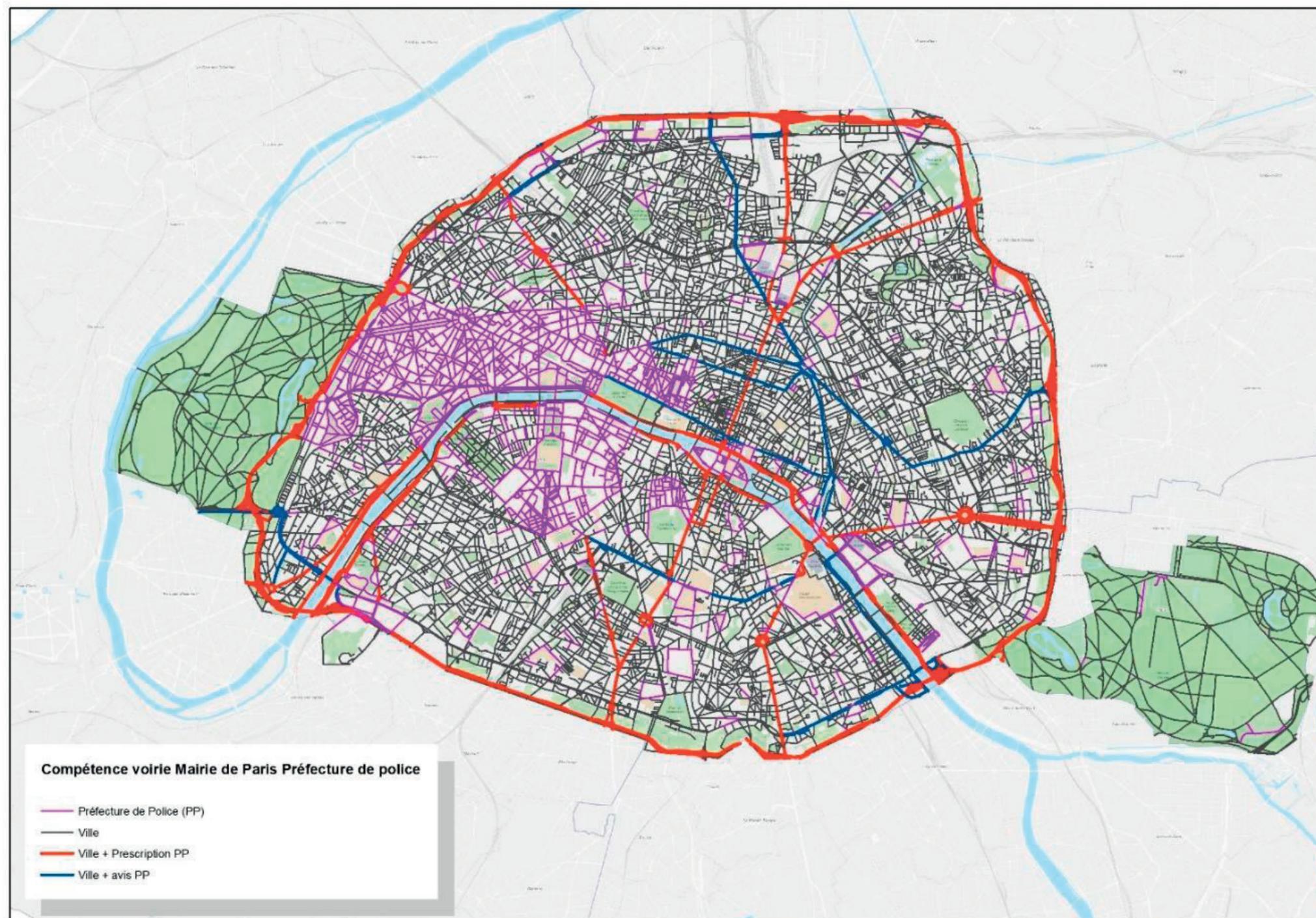


Figure 12: Carte des délimitations des compétence voirie de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police



ETUDE D'IMPACT  
Zone à Trafic Limité (ZTL) de la Ville de Paris

N° document : OG22049-ZTL-ENV-Etude Impact-Chapitres B - C - D

INDICE N° 01

DATE : 25/11/2023

Page  
**20 sur 41**

Les voies identifiées en rouge sont essentielles à la sécurité ; sur ces voies, la Ville doit respecter les prescriptions prises par la Préfet de Police. Les voies identifiées en bleu concourent à la sécurité ; l'avis du Préfet de Police est consultatif. Enfin les voies en gris relèvent de la seule compétence de la Ville.

Le périmètre de la ZTL intègre des voies de compétence préfectorale (à l'ouest de la zone, au nord de la rue de Rivoli, dans le quartier de l'Opéra, de part et d'autre de la rue du Faubourg Saint-Honoré et autour du Palais Royal ; sur l'île de la Cité...); par conséquent, la ZTL parisienne devra être instaurée par un arrêté de police cosigné par la Maire de Paris et le Préfet de Police.

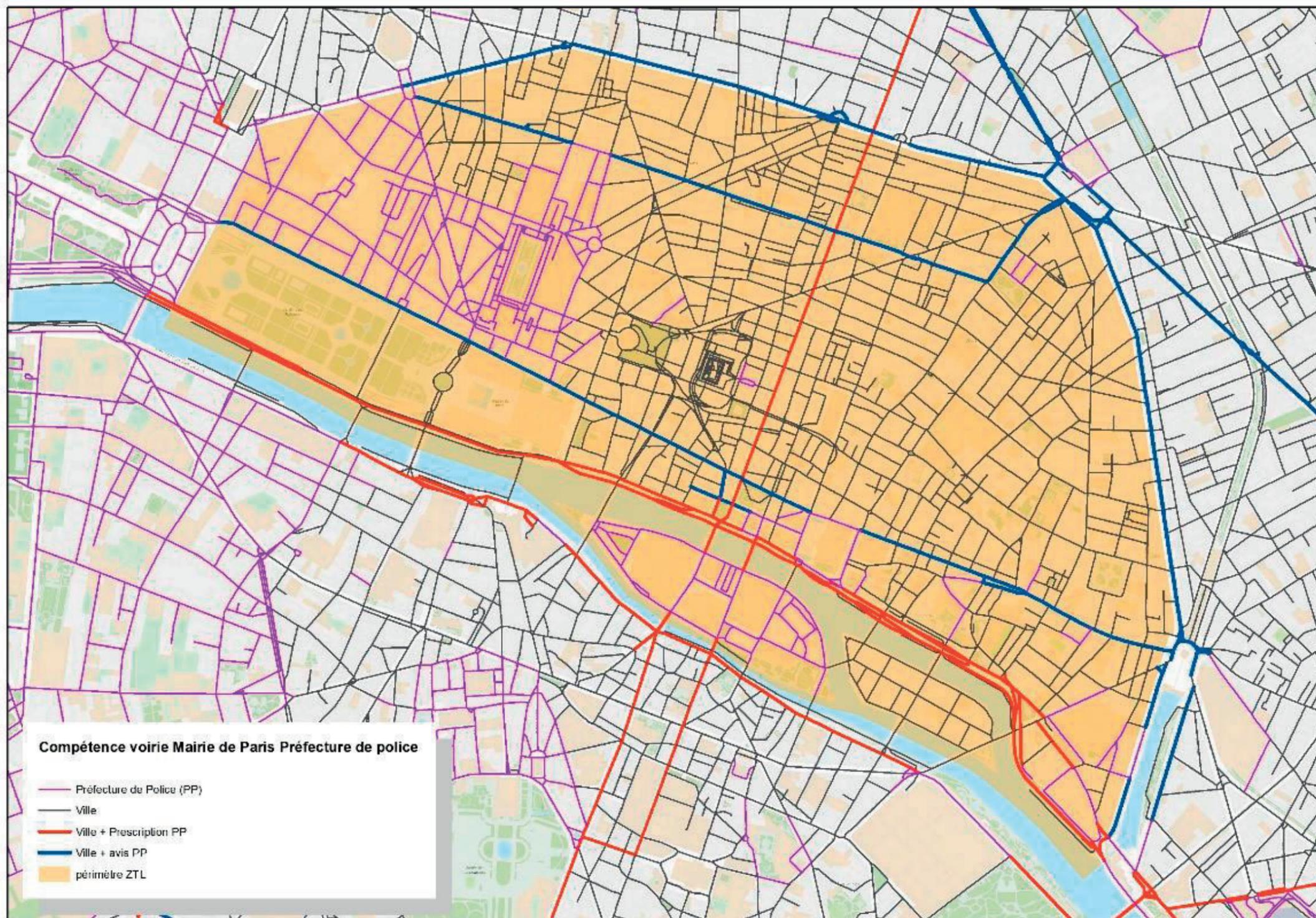


Figure 13: Statut administratif des voies parisiennes

### 3.6. Mise en œuvre opérationnelle

Le respect des règles de circulation au sein de la ZTL repose sur une série de mesures qui se complètent pour assurer l'effectivité du dispositif :

- Des mesures visant à informer les usagers de la route sur le périmètre et le fonctionnement de la ZTL, d'une part au lancement du dispositif, ensuite dans la durée.
- Des modifications apportées aux plans de circulation au sein des quartiers de la ZTL afin d'éviter que les rues de desserte locale ne servent de voies de délestage au trafic de transit.
- S'assurer de l'intégration de ces nouvelles règles de circulation par les assistants de navigation.

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 engagera des contrôles ponctuels et ciblés sur le terrain. A terme, une vidéoverbalisation pourra être mise en place en articulation avec la réglementation nationale.

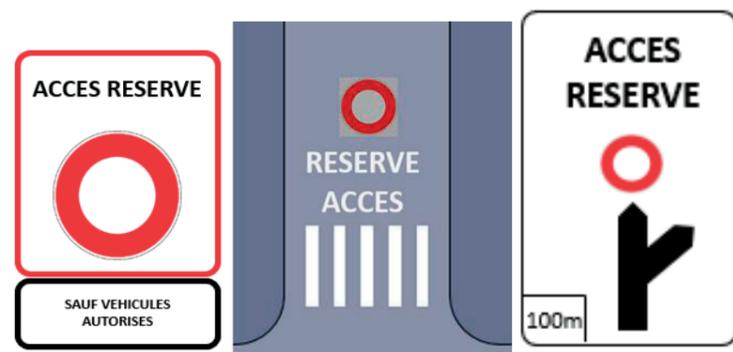
#### 3.6.1. Une signalisation aisément lisible en entrée de ZTL

Sur le terrain, les entrées de la ZTL seront matérialisées par des panneaux de signalisation type B56 (panneau rectangulaire présentant un anneau rouge sur fond blanc). Ils seront complétés d'une mention « Accès réservé » et d'un panneau listant les exceptions. Ces panneaux seront complétés par un marquage au sol indiquant « ACCES RESERVE ». La Ville de Paris est actuellement en discussion avec les autorités de l'Etat (la DGITM et la DSR) pour finaliser le format exact de ces panneaux zonaux, et afin d'avoir un cadre réglementaire stabilisé pour l'installation de ces panneaux qui constitue une première en France.

Ils seront mis en place systématiquement en entrée de zone, et seront accompagnés d'un marquage au sol. La redirection des flux autour de la ZTL nécessitera aussi la mise en place de panneaux de pré signalisation indiquant l'approche de la ZTL, qui sont présentés ci-dessous.

**Figure 14 : projet de panneau de signalisation (à gauche) et de marquage au sol (au centre) délimitant l'entrée dans le périmètre de la Zone à Trafic Limité et projet de panneau de pré signalisation (à droite) à implanter à l'approche de la Zone à Trafic Limité.**

Dans son ensemble, la zone concernée par la limitation de trafic comptera 11 entrées majeures et 16 mineures, et 11 sorties majeures et 16 mineures (cf. carte ci-dessous). Ce décompte intègre les modifications apportées au niveau des entrées – sorties par les évolutions du plan de circulation du quartier Le Marais-Les Îles- (voir la 3.6.3).



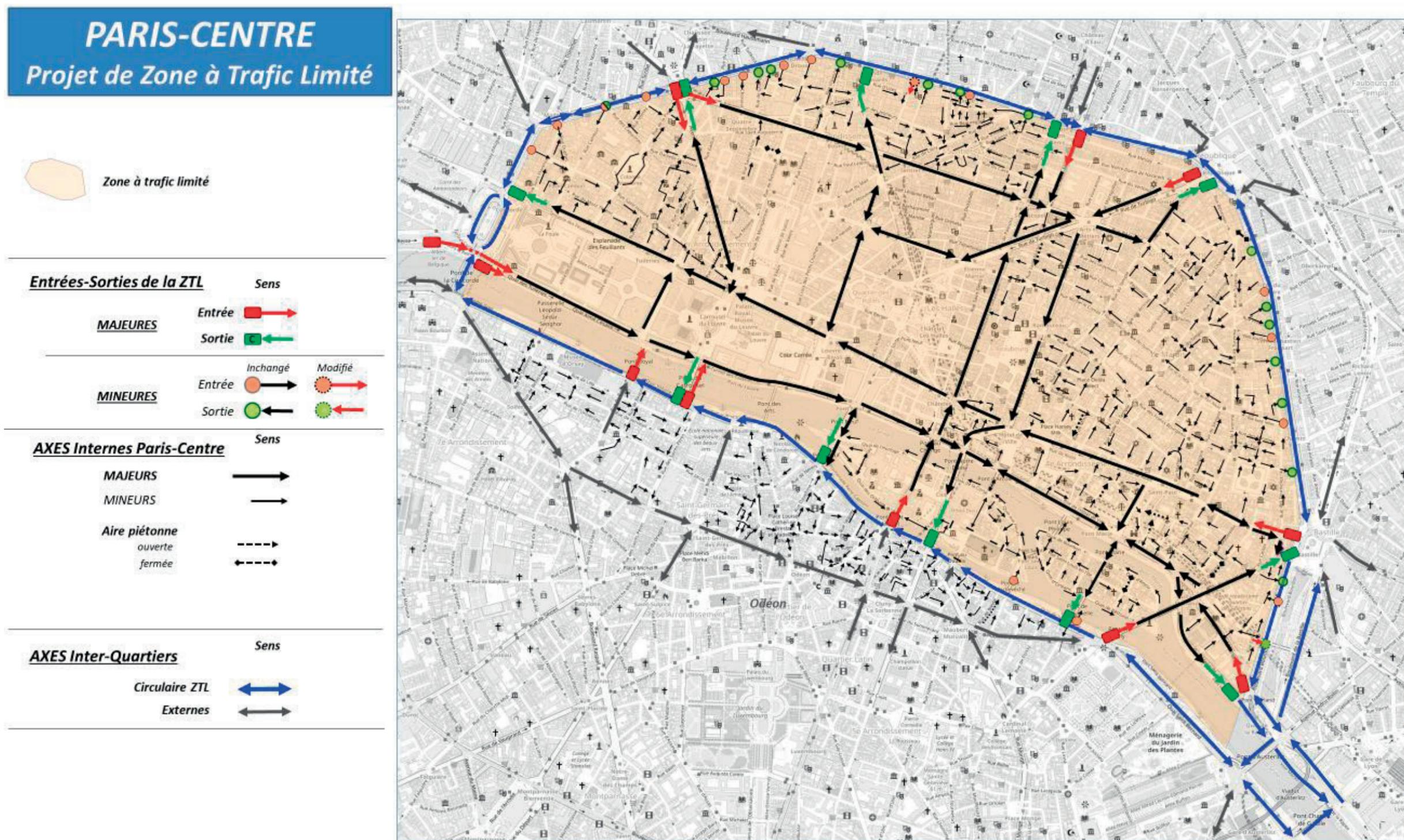


Figure 15 : Entrées et sorties de la zone à trafic limité sur le centre de Paris.

### 3.6.2. Faire connaître la ZTL : une phase de communication et de pédagogie au lancement du dispositif

Une phase pédagogique (d'environ un an) est prévue pendant laquelle une information sera diffusée dans la ZTL et au-delà de la zone, avec l'objectif d'acculturer les usagers de la zone à ce nouveau dispositif.

En ce qui concerne les supports d'information destinés aux usagers se déplaçant sur l'espace public :

- A l'échelle de Paris, l'information de la mise en place de la ZTL sera diffusée sur les panneaux à message variable du boulevard périphérique ainsi que sur ceux présents dans Paris intra-muros ;
- A l'approche et dans la zone : des affiches seront déployées afin d'informer sur l'existence du dispositif (figure 12), et des flyers présentant le « mode d'emploi » de la ZTL (figure 13) seront distribués ;
- Dans cette phase pédagogique, des totems seront mis en place aux entrées de la zone, présentant sur une face des explications sur les objectifs du dispositif et les bénéfices attendus sur l'autre face.
- Des tripodes présentant le dispositif seront également positionnés en quelques points « stratégiques » au sein de la ZTL et en périphérie de celle-ci, tels que Les Halles, la Place de la République, la Place de la Concorde, etc. (figure 17).

Les totems et tripodes seront retirés de l'espace public à l'issue de la phase pédagogique de lancement du dispositif.

En plus de cette information et des actions de communication, et à l'instar de ce qui a été fait pour la zone à faible émission à ses débuts la Police Municipale accompagnera la montée en puissance progressive de la ZTL par une série d'actions de terrain préventives qui amorcera la phase pédagogique afin d'acculturer les usagers de la voirie à ce nouveau dispositif.



Figure 16 : Projet de visuel de communication pour la ZTL



Figure 17 : Projet de flyer de communication sur la ZTL (à gauche) et photomontage présentant le projet de tripode sur l'espace public (à droite)

### 3.6.3. Dissuader le transit dans les cœurs de quartier par des adaptations du plan de circulation

Les mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers permettront d'accompagner la mise en œuvre de la Zone à Trafic Limité. Un travail fin a déjà été réalisé sur le quartier Le Marais – Les îles suite à un processus de concertation avec le public dans le cadre de la démarche Embellir Votre Quartier (figure 14). Les évolutions du plan de circulation consistent notamment en des inversions de sens de circulation et la mise en place de contre-sens bus. Deux évolutions du plan de circulation (rues Mornay – modification du sens de circulation pour en faire une sortie - et Charlot Nord – fermeture à la circulation -) coïncident avec l'objectif de réduire le nombre d'entrées dans la ZTL. Les travaux sur ce secteur sont prévus en 2023.



Figure 18 : Adaptation du plan de circulation du quartier Le Marais – Les Îles

### 3.6.5. Les contrôles : police municipale, vidéo-verbalisation et contrôle sanction automatisé

Le statut réglementaire de la zone à trafic limité s'articulera autour de la définition d'un ensemble de voies réservées, sur la base de l'article R412-7 du code de la route, reproduit ci-dessous.

« Article R412-7 - Version en vigueur depuis le 08 juillet 2023 - Modifié par Décret n°2023-563 du 5 juillet 2023 - art. 8

(...)

II.- Lorsqu'une voie de circulation est réservée à certaines catégories de véhicules, les conducteurs d'autres catégories de véhicules ne doivent pas circuler sur cette voie.

III.- Sous réserve de l'application des dispositions des deuxième à sixième alinéas du I, le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe. »

Le contrôle de cette zone sera incrémental avec dans un premier temps des actions pédagogiques afin d'expliquer la finalité ainsi que des mises à jour des applications de guidage les plus communément utilisées. 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 vidéo-verbalisation pourra être mis en place après une nouvelle concertation des personnes concernées.

Si en théorie la vidéo-verbalisation est envisageable au titre de l'article R121-6 du code de la route, celle-ci nécessite un travail complémentaire sur l'établissement de listes blanches, qui reste à travailler en lien avec la Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL) et l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI), pour être pleinement effective.

Le contrôle sanction automatisé nécessite des adaptations plus importantes de la réglementation. En effet, ce contrôle nécessite la lecture automatisée de l'ensemble des plaques d'immatriculation des véhicules entrant et sortant de la ZTL pour extraire les véhicules en infraction, pratique qui en l'état est clairement proscrite par la CNIL en regard du droit actuel (avis rendu le 25/08/20)

Il apparaît cependant souhaitable de réfléchir rapidement à l'évolution du cadre réglementaire. L'exemple des villes italiennes est à cet égard éclairant : le respect des ZTL s'y est sensiblement accru dès lors que la législation italienne a permis la constatation des infractions à distance.

La mise en place d'un contrôle sanction automatisé sera donc à mener en coordination avec les services de l'Etat, notamment pour la mise au point d'un matériel homologué.

Des évolutions du plan de circulation sont également à l'étude, en lien avec la Préfecture de police, sur le secteur Paris Centre Ouest, pour contribuer à l'apaisement des cœurs de quartier, après une concertation initiée en 2022 sous l'égide de la Mairie Paris Centre. Concernant ce secteur, ces modifications seront mises en œuvre, après accord de la Préfecture de police pour les rues où elle est compétente, progressivement à partir de début 2024.

Ces évolutions de plan de circulation n'auront que des effets locaux, à l'échelle des quartiers concernés, dans la mesure où les grands axes ne sont pas concernés par ces modifications de plan de circulation. Elles visent principalement à assurer que les plus petites rues au sein de ces quartiers conservent bien une fonction de desserte locale et ne servent pas d'axes de transit de substitution.

### 3.6.4. La ZTL numérique

La Ville de Paris a engagé, depuis 2021, un travail avec les plateformes numériques proposant des assistants de navigation, concernant la ZTL parisienne. Ce travail, qui est encore en cours, vise à intégrer les règles de circulation qui seront applicables au sein de la zone, aux assistants de navigation des millions d'automobilistes qui les utilisent quotidiennement. A titre d'illustration, en France, 20 millions d'automobilistes utilisent Waze au moins une fois par mois, soit un automobiliste sur deux.



#### 4. CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET

Les principales étapes de calendrier du projet ZTL sont les suivantes :

Période	Etapas
Du 12 mai au 30 juin 2021	Concertation
22 décembre 2021	Saisine de l'autorité environnementale
27 janvier 2022	Avis de la MRAE
Premier semestre 2022	Lancement de l'étude d'impact
1 <sup>er</sup> trimestre 2024	Enquête publique
Automne 2024	Lancement de la ZTL accompagné de d'actions pédagogiques et de communication



## PARTIE D DESCRIPTION DE L'EVOLUTION DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT AVEC ET SANS LE PROJET (SCENARIO FIL DE L'EAU )

Conformément au 3° de l'article R122-5 du Code de l'environnement, ce chapitre propose une comparaison de l'évolution de l'état initial du site entre le scénario fil de l'eau, correspondant au scénario futur où le projet n'est pas réalisé, et le scénario de projet correspondant à celui où le projet est réalisé.



Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
<b>Cadre physique</b>			
<b>Topographie</b>	La rive droite constitue une plaine assez vaste entre la Bastille, les contreforts de la butte Montmartre et du Trocadéro se situant entre 28 et 30 m. Cette topographie ne présente pas de difficulté ou risque particulier pour un projet de Zone de Trafic Limité.	Aucun changement prévisible au sein de l'aire d'étude, identique à l'état initial.	
<b>Climat et changement climatique</b>	L'aire d'étude bénéficie d'un climat de type tempéré océanique de transition (ou dégradé), quelque peu altéré par des influences continentales (éloignement du littoral). Ce climat se traduit par des étés assez chauds et des hivers doux avec des pluies fréquentes en toute saison et un temps changeant. Par ailleurs, le réchauffement climatique global se manifeste à Paris avec des effets sur les moyennes de températures et précipitations ainsi que sur la fréquence et l'intensité des épisodes violents tels que sécheresses et canicules.	Accentuation probable des effets du changement climatique et donc de la vulnérabilité de l'aire d'étude en l'absence de changement dans l'aménagement du site.	La ZTL aura pour bénéfice de récupérer de l'espace pour d'autres usages que la circulation individuelle motorisée et ouvre la voie à la végétalisation et la débitumisation qui peuvent s'inscrire dans des actions d'adaptation au réchauffement climatique
<b>Géologie</b>	Les caractéristiques géologiques et pédologiques du secteur étudié ne présentent pas de contraintes sur le projet envisagé. Ce dernier se situe sur des remblais suivis d'alluvions puis d'argiles.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
<b>Hydrogéologie</b>	La nappe des réseaux aquifères du Lutétien est peu profonde. La nappe alluviale est moyennement profonde, mais dépend de la pluviométrie et des fluctuations de la Seine. La nappe de l'Albien, située à 600 mètres de profondeur, est naturellement protégée et n'est pas menacée par des projets d'aménagement urbain.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
<b>Hydrographie</b>	La Seine traverse l'aire d'étude et est donc très vulnérable à une pollution potentielle par déversement chronique ou accidentel de substances polluantes survenant sur son périmètre et atteignant ses eaux par ruissellement.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	La mise en place de la ZTL n'est pas une opération d'aménagement et ainsi n'a pas de conséquence sur l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux de pluie de manière directe.  Toutefois, la réduction des flux routiers libérera de l'espace au profit notamment de plantation de nouveaux arbres, de végétalisation en strates basses ou d'aménagements plus perméables permettant l'infiltration des eaux.  De plus la ZTL vise à diminuer la congestion routière et encourager l'utilisation de modes de transport plus durables, ayant pour conséquence une diminution de la pollution

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
			chronique des eaux de ruissellement améliorant ainsi la qualité des eaux de la Seine.
<b>Risques naturels</b>	<u>Risque inondation</u> : L'aire d'étude est traversée par la Seine et de ce fait une partie de son emprise est concernée par l'aléa d'inondation. Le site se trouve dans des zones potentiellement sujettes aux inondations de cave et aux débordements de nappe.	Evolution difficilement prévisible dépendant notamment de l'évolution du régime des pluies et de l'effet prédominant à l'échelle métropolitaine entre l'imperméabilisation des terres due à l'urbanisation et les efforts grandissants de gestion des eaux pluviales à la parcelle.	La mise en place de la ZTL n'est pas une opération d'aménagement et ainsi n'a pas de conséquence sur l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux de pluie de manière directe. Toutefois, la réduction des flux routiers et des possibles opérations de débitumisation peuvent permettre l'infiltration plus facile des eaux
	<u>Risque de mouvement de terrain</u> : L'aire d'étude ne comprend ni de zone d'anciennes carrières (arrêté interpréfectoral du 19 mars 1991) ni de zone de gypse. Le sous-sol de la ville est en grande majorité constitué de matériaux remaniés et artificiels.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
	<u>Risque sismique</u> : Le projet s'inscrit dans une zone de sismicité qualifiée de très faible par le zonage sismique de la France élaboré par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
<b>Cadre biologique</b>			
<b>Habitats naturels</b>	D'après photo-interprétation, il apparaît que la zone d'étude présente un degré important d'artificialisation avec un réseau routier dense ainsi que de nombreux bâtiments. Quelques secteurs semblent néanmoins davantage végétalisés, notamment des jardins ainsi que quelques squares On constate également la présence de nombreux alignements d'arbres. Ces derniers s'avèrent par ailleurs parfois propices au développement de végétations pionnières qui profitent des anfractuosités des pavés pour croître.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Les changements rendus possibles par la ZTL peuvent permettre de renaturer le centre-ville parisien via la végétalisation ou la baisse du trafic générateur de nuisance.
<b>Flore</b>	D'après la bibliographie, 17 taxons observés au niveau des 1 <sup>er</sup> , 11 <sup>ème</sup> , 13 <sup>ème</sup> , et 14 <sup>ème</sup> arrondissements de Paris sont considérés comme protégés et/ou menacés en Ile-de-France. De plus, parmi l'ensemble des espèces mentionnées dans ces zonages et au vu des habitats présents sur la zone d'étude, 4 espèces inféodées aux zones rudérales sont potentiellement présentes sur la zone d'étude. En complément de la consultation du CBNBP, le portail GeoNat'IdF de l'Agence Régionale pour la Biodiversité a été consulté en septembre 2022. Parmi ces données, 6 espèces menacées et/ou protégées ont été observées à proximité de la zone d'étude.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Des espèces patrimoniales telles que le Chénopode des murs, la Calament ascendant, le Gaillet de Paris, le Polyode du calcaire, le Gnaphale jaunâtre, et l'Orpin de Bologne, sont présentes notamment sur les quais et les berges, et dans certaines rues. Or aucuns travaux n'est prévu dans le cadre de ce projet qui soit de nature à détruire cette flore. La modification des conditions de circulation au sein de la zone d'étude devrait peu influencer sur la présence d'espèces patrimoniales, la ZTL étant en contexte urbain et très circulée par les différents usagers de la route.

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
<b>Faune</b>	<p><b>Oiseaux</b> Avec un total de 50 espèces estimées d'après la bibliographie, le site présente une richesse spécifique non négligeable dans un contexte fortement anthropisé. C'est notamment grâce à la Seine qu'une partie des différentes espèces, sont vues dans l'aire d'étude. On note plusieurs espèces pouvant être nicheuses (d'après la bibliographie) avec un enjeu fort ou assez fort, le Pic épeichette, le Verdier d'Europe, l'Hirondelle de fenêtre, le Moineau domestique ou encore le Faucon crécerelle. Les principaux enjeux sur le site d'étude pour l'avifaune se situent au niveau des parcs et jardins ainsi que de la Seine.</p> <p><b>Amphibiens</b> Une espèce est pressentie d'après la bibliographie, l'Alyte accoucheur. Cet amphibien qui peut s'accommoder du milieu urbain, semble peu présent sur le site d'étude, il a un niveau d'enjeu moyen. L'enjeu sur les amphibiens est globalement faible sur le site d'étude avec très peu d'habitats favorables.</p> <p><b>Reptiles</b> Une espèce est pressentie d'après nous, le Lézard des murailles. Ce reptile qui peut s'accommoder du milieu urbain, est potentiel sur la zone, il a un niveau d'enjeu moyen. L'enjeu sur les reptiles est globalement faible sur le site d'étude.</p> <p><b>Insectes</b> Avec un total de 25 espèces estimées d'après la bibliographie, le site présente une richesse spécifique non négligeable dans un contexte fortement anthropisé. C'est notamment grâce à la Seine et aux nombreuses espèces de libellules qu'on peut y croiser. En effet ailleurs, la richesse spécifique est faible à très faible. On note de nombreuses espèces à enjeux principalement en raison de nombreux insectes inscrits en espèce « cible ». Les principaux enjeux sur le site d'étude pour l'entomofaune se situent avant tout au niveau de la Seine, puis dans les parcs et jardins.</p> <p><b>Mammifères</b> Avec un total de 7 espèces estimées d'après la bibliographie, le site présente une richesse spécifique faible. Il n'y a pas d'enjeu particulier concernant les mammifères (hors chiroptères), 2 espèces invasives sont mêmes présentes : le Ragondin et le Rat surmulot.</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	<p>Le projet de ZTL ne devrait pas entraîner de dérangement particulier pour la faune et même être à l'origine de nouvelles zones de quiétude pour la faune</p> <p>Le report de la circulation dans les autres secteurs ne devrait quant à lui pas être perturbant, du fait d'une forte pression de circulation déjà existante.</p>

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	<p><b>chiroptères</b> Les chiroptères (chauve-souris) présentent eux des enjeux avec notamment la présence très probable de colonie pour la Pipistrelle commune (enjeu assez fort) et dans une moindre mesure la Pipistrelle de Kuhl. Le Murin de Daubenton présente lui un enjeu fort mais il n'est probablement que de passage sur la Seine. La Seine, les parcs et jardins présentent des enjeux pour les chiroptères.</p>		
<b>Cadre socio-économique</b>			
<b>Démographie</b>	Les 1er, 2e, 3e et 4e arrondissements sont les quatre arrondissements les moins peuplés en 2019, mais aussi les plus petits en superficie. Ils représentent ensemble 100 668 habitants, soit 4,65 % de la population de Paris. Considérés ensemble, la population des quatre arrondissements centraux concentre une majorité de personnes en âge de travailler avec une forte surreprésentation de jeunes adultes (20-34 ans).	La démographie parisienne suit une évolution tendancielle à baisse.	Pas d'incidence significative prévisible sur le contexte socio-économique en l'absence de construction de nouveaux logements.
<b>Logement et habitat</b>	Les quatre premiers arrondissements de Paris comptent, dans leur ensemble, 57 517 résidences principales, ce qui représente 78% des logements. Cette proportion est inférieure à la moyenne parisienne qui s'élève à 82%. Ces arrondissements centraux, composés essentiellement de petits logements, accueillent surtout des jeunes adultes vivant seuls ou en couple sans enfant.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Pas d'évolution significative prévisible en l'absence de construction de nouveaux logements.
<b>Emploi</b>	Le périmètre de la ZTL, dans la limite des 4 premiers arrondissements de Paris, accueille 73766 personnes de 15 à 64 ans, dont 60138 actifs dans la même tranche d'âge, soit un taux d'activité élevé de 82% (78% en moyenne à l'échelle de la ville de Paris). En cohérence avec le niveau de diplôme les cadres et professions intellectuelles supérieures sont plus représentés au sein du périmètre de la ZTL que la moyenne de la Ville de Paris, déjà très élevée. 73% des actifs résidant au sein de la ZTL travaillent sur Paris et 25% en Ile de France hors Paris, contre en moyenne 69% et 30% sur la ville de Paris. 60% se rendent à leur travail en transports en commun. 6% seulement prennent la voiture (contre 11% en moyenne sur la ville de Paris) alors que 16% y vont à pied. A l'échelle de la ville de Paris, on compte, d'après les données INSEE 2019, 170 emplois pour 100 actifs. A l'échelle du périmètre ZTL, on dénombre 370 emplois pour 100 actifs, soit un très fort flux d'actifs venant travailler au sein du périmètre.	Une croissance du nombre d'emplois sur le secteur est possible, voire probable, mais pas certaine dans un contexte de mutations économiques.	
<b>Activité économiques</b>	Le périmètre de la ZTL concentre 10% des établissements parisiens sur 5.3% de la surface de la ville, avec une dynamique fortement positive.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Dans la zone, la ZTL n'aura pas d'effet direct sur les activités économiques car les accès seront toujours possibles aux clients

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	<p>Il y a une forte présence du commerce sur ce périmètre, en particulier en équipement de la personne.</p> <p>Le fonctionnement du commerce ne dépend pas de la localisation des parkings souterrains.</p> <p>Le périmètre d'étude est aussi un des points principaux pour le secteur du Luxe sur la Capitale avec une concentration des sites à forte attractivité touristique.</p> <p>Une forte concentration des commerces de gros (textiles, jouets pour enfants, ébénisterie, bijouterie...) est présente principalement sur le Nord-Est du périmètre de la ZTL.</p> <p>Cette forte densité d'établissements génère de forts flux de livraisons entre ces établissements et les détaillants.</p> <p>Les enquêtes de mobilité montrent que dans Paris Centre, la part modale de la voiture pour les déplacements liés aux achats est très limitée (5%), y compris pour les achats occasionnels (6%) (source : EGT 2010). De nombreuses études ont montré que les clients des commerces de centre ville étaient particulièrement attachés à la qualité des parcours piétons aux abords des commerces. Cependant, les représentations du lien entre pratiques d'achat et usage de la voiture restent ancrées parmi les acteurs du commerce ; il y a donc un fort enjeu de pédagogie et de communication, déjà largement engagé par les élus de la Ville de Paris, vis-à-vis de ces acteurs.</p>		<p>et aux professionnels. Cependant, il y aura <u>potentiellement</u> un effet indirect sur les activités économiques et commerciales autour de la ZTL en raison des reports de trafic.</p> <p>Les activités présentes génèrent un fort flux de marchandises dont l'organisation ne sera pas remise en cause par la ZTL mais celle-ci pourrait conduire à un allongement des temps de livraison, en fonction du niveau des reports de circulation. En limite Est du secteur, l'avenue de l'Opéra, très large, devrait également bénéficier de flux automobiles apaisés.</p> <p>Sur Rivoli/Halles, la position très centrale de ce secteur, avec des conditions d'accès automobile déjà contraintes, ne devrait pas connaître de modifications notables.</p> <p>Dans un contexte d'apaisement des flux de circulation, le boulevard de Sébastopol, concerné par les secteurs d'enjeu Sentier et Rivoli/Halles devrait connaître un renforcement de son attractivité commerciale, avec plus de liens Est-Ouest.</p>
<b>Equipement</b>	<p>L'aire d'étude a une vocation résidentielle forte malgré l'intense fréquentation touristique du secteur Cathédrale Notre-Dame de Paris, du Louvre et du centre Pompidou.</p> <p>Les équipements culturels de rayonnement métropolitain, national et international sont particulièrement nombreux.</p> <p>Les équipements de proximité tels que les structures d'accueil petite enfance, les établissements scolaires et de santé et les installations sportives y sont bien représentés.</p>	<p>Les équipements touristiques devraient bénéficier des actions mise en place dans le cadre de la stratégie tourisme 2022, qui vise à encourager la mobilité touristique en transports collectifs publics.</p>	<p>Amélioration globale de l'accueil touristique en raison de la baisse de trafic.</p> <p>L'accès aux équipements de la ZTL se fera plus facilement.</p>
<b>Cadre paysager et patrimoine culturel</b>			
<b>Cadre paysager</b>	<p>Le centre historique de Paris est profondément marqué par un réseau dense d'immeubles anciens et enserrés, de voies nombreuses et étroites, d'édifices monumentaux et d'espaces symboliques, avec une forte</p>	<p>Pour les rues ouvertes au trafic, pas d'évolution notable prévisible hormis une usure plus importante des revêtements de sols et du mobilier urbain du fait de l'intense pression d'usage du site.</p>	<p>La ZTL aura pour première conséquence la baisse de l'intensité du trafic automobile dans le centre de la capitale par l'interdiction du trafic de transit. Cette baisse du trafic</p>

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	<p>imbrication de l'habitat et du commerce. C'est aussi le lieu géographique des fonctions traditionnellement dévolues aux centres urbains : nœuds de communication, carrefour des échanges, cœur des institutions politiques et administratives, foyers des grands organes de presse, de communication et d'édition, du monde culturel et universitaire.</p> <p>Hormis les jardins clos des Tuileries, du Palais-Royal et du jardin des Halles, la place de la végétation y est peu présente et très encadrée, correspondant principalement à des plantations d'alignement (le long des quais est de quelques boulevards), quelques jardins publics..</p>	<p>Le plan Biodiversité 2018-2024 de la Ville de Paris prévoit de renforcer la végétalisation dans l'espace public avec au moins une rue végétale par arrondissement et la création de rues « comestibles » sur le territoire parisien.</p> <p>La présence du végétal dans ces rues incite à un nouvel usage de l'espace public ; Ce sont des rues à vivre conviviales et attractives autant que des rues où l'on passe.</p> <p>Dans certaines rues, des arbres sont plantés, des pavés à joints engazonnés sont mis en place, des stries ou empiècements dans l'asphalte permettent l'enherbement spontané et une découpe superficielle du trottoir en pied d'immeuble est effectuée pour créer une bande de terre le long des façades.</p> <p>Dans ces rues d'un nouveau genre, la circulation automobile est absente, limitée ou apaisée afin de donner la priorité aux piétons et aux mobilités douces. n</p>	<p>permettra, à terme, de dégager les vues sur les perspectives et les nombreux bâtiments historiques, qui eux aussi souffriront moins de la pollution.</p> <p>La réduction de trafic sur le périmètre de la ZTL réduira l'usure des revêtements de sols et du mobilier urbain par rapport au scénario fil de l'eau.</p> <p>Les entrées de la ZTL seront matérialisées par des panneaux de signalisation type B56 complétés d'une mention « Accès réservé » et d'un panneau listant les exceptions. Un marquage indiquant « ACCES RESERVE » sera également apposé au sol. Ces panneaux et marquage seront mis en place systématiquement en entrée de zone en accord avec les règles paysagères spécifiques à l'esthétique parisienne. Ces totems et tripodes seront retirés de l'espace public à l'issue de la phase pédagogique de lancement du dispositif (environ 1 an).</p>
<b>Patrimoine culturel</b>	<p><b>Sites inscrits et classés</b></p> <p>Le site de projet est concerné par un périmètre de protection de site classé (square Henri IV ou du Vert-Galant, situés dans le 1er arrondissement) et par un périmètre de protection de site inscrit (Ensemble urbain à Paris).</p> <p><b>Monuments historiques</b></p> <p>L'aire d'étude accueille 751 édifices comportant au moins une protection au titre des monuments historiques. De plus, l'aire d'étude intersecte également un très grand nombre de périmètres de protections de Monuments Historiques. Cette protection s'applique selon le principe de co-visibilité qui prévoit que tout paysage ou édifice visible du monument ou visible en même temps que lui, situé dans le périmètre de protection est soumis à des réglementations particulières.</p> <p><b>Sites patrimoniaux remarquables</b></p> <p>Les Sites Patrimoniaux Remarquables du Marais et du 7<sup>ème</sup> arrondissement sont régis par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Le projet pourra, grâce à la baisse des volumes de trafic, mettre mieux en valeur le patrimoine riche de la capitale.

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	<p>Le PSMV du Marais est inscrit dans le périmètre ZTL. Le PSMV du 7ème arrondissement jouxte la limite sud du périmètre ZTL est en est séparé par la Seine.</p> <p><b>Patrimoine mondial de l'UNESCO</b> L'aire d'étude est inscrite depuis 1991 dans la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO au sein du site «Paris, Rives de Seine » qui abrite l'ensemble paysager fluvial entre les ponts de Sully jusqu'au pont d'Iéna en rive droite et jusqu'au pont de Bir-Hakeim en rive gauche. Les limites de ces protections s'étendent aux grands ensembles monumentaux, aux perspectives et à l'ensemble des façades qui bordent le fleuve.</p>		
<b>Archéologie</b>	L'aire de projet est soumise à obligation de consultation des services de l'Etat concernant les recherches archéologiques préventives quelle que soit l'emprise des travaux pour le 1er, 2ème, 3ème et 4ème, arrondissement.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
<b>Infrastructures routières, transports et déplacements</b>			
<b>La circulation routière</b>	<p>À l'échelle de la ZTL, l'utilisation de la marche à pied et des transports en commun représente 91% des parts modales. L'usage de la voiture est quant à lui très faible (5%) et est nettement inférieur à ce qui est observé dans d'autres périmètres.</p> <p>La plupart des véhicules circulant d'ouest en est et d'est en ouest empruntent le centre de Paris via le boulevard Saint-Germain, les rives droite et gauche ainsi que la rue de Rivoli. Le boulevard de Sébastopol présente également un trafic important en raison du flux de véhicules traversant de sud vers nord.</p> <p><b>Globalement, il y a plus de demande durant la PPS que durant la PPM notamment sur le Bd Saint Germain et le Bd Sébastopol.</b></p> <p>Les flux sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Très importants</b> sur les axes principaux de desserte nord-sud et est-ouest : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les quais de Seine Rive Droite,</li> <li>- la rue du Renard,</li> <li>- le boulevard de Bonne Nouvelle</li> <li>- le boulevard Poissonnière ;</li> </ul> </li> <li>- <b>Importants</b> :</li> </ul>	<p>Depuis une vingtaine d'années, le trafic évolue à la baisse dans Paris : depuis 2015, le trafic a baissé de 4,2% par an et de 25% entre 2017 et 2022.</p> <p>Les quais représentent un axe majeur pour traverser Paris Le boulevard Saint-Germain est un axe de transit en alternative aux quais.</p> <p>Du Sud au Nord, le Boulevard de Sébastopol est fortement fréquenté (1100 à 1750 véh/h).</p> <p>En PPM, le débit sur le Quai de Gesvres est important (1600 à 2200 véh/h).</p> <p>Durant la PPS, le débit varie de 1500 à 1900 véh/h sur la Place de la Concorde. Le débit sur le Quai de Gesvres est plus élevé que durant la PPM, ainsi qu'en direction du nord le long du Bd de Sébastopol.</p> <p>Durant la PPM, les taux de saturation sont significatifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur le Pont de Sully (90%)</li> <li>- le quai Saint-Bernard (70 - 120% aux abords du pont d'Austerlitz) ;</li> <li>- sur le Pont de la Concorde vers quai d'Orsay (80%),</li> </ul>	<p>Avec la mise en œuvre de la ZTL, les volumes de trafic sont semblables à ceux du scénario fil de l'eau à l'échelle de Paris excepté dans le secteur du projet. Il y a une variation de trafic aux alentours de l'aménagement. Par rapport au Fil de l'Eau, le volume de trafic est toujours important sur le quai de Bercy (plus 3000 véh/h dans les deux sens) et l'avenue de la Grande Armée (environ 1500 véh/h dans les deux sens).</p> <p>On observe une diminution du nombre de véhicules par rapport au scénario fil de l'eau. Sur le quai des Célestins, le volume de trafic est de 1400 véh/h en PPM et 1800 véh/h en PPS au lieu de 1500 en PPM et 2000 véh/h en PPS au fil de l'eau. Sur les quais Saint-Bernard et de Conti, il y a 1600 véh/h en PPM et 1500 véh/h en PPS.</p> <p>Du côté du boulevard Saint-Germain, le volume de circulation augmente légèrement en PPM (1400 véh/h au lieu de 1300 véh/h) et reste stable en PPS (environ 1800 véh/h).</p> <p>Les volumes de trafic sur les ponts sont similaires à ceux du fil de l'eau, à l'exception du pont de la Concorde (direction Nord) pour lequel le volume de trafic augmente de 26% en PPM et de 34% en PPS, et des ponts de la Tournelle (baisse de trafic de 20%) et de Sully (baisse de trafic de 33%) :</p>

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la majorité des Grands Boulevards (boulevard des Capucines, Beaumarchais, Saint-Denis, Saint-Germain, de Sébastopol),</li> <li>- l'avenue de l'Opéra,</li> <li>- l'avenue des Champs-Élysées,</li> <li>- la rue Beaubourg</li> <li>- la rue Réaumur ;</li> <li>- <b>Modérés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la rue de Rivoli,</li> <li>- l'avenue de l'Opéra</li> <li>- les boulevards de Bonne Nouvelle et Beaumarchais ;</li> </ul> </li> <li>- <b>Faibles et modérés</b> sur certains axes de distribution (rue Etienne Marcel, rue Saint-Antoine), mais majoritairement sur les axes de desserte.</li> </ul> <p>Sur le périmètre d'étude, les flux sont légèrement plus élevés pendant la PPS que pendant la PPM.</p> <p>Les sens de circulation restent équilibrés pour l'ensemble des axes étudiés, quelle que soit la période.</p> <p>Les quais de Seine et le boulevard de Bonne Nouvelle restent les axes les plus empruntés, avec des flux très importants (&gt; 1 000 uvp/h).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la limite nord et est de la ZTL (100%),</li> <li>- sur la Rue de la cité (90%)</li> <li>- les quais Saint-Michel et de Montebello (100%).</li> </ul> <p>Le réseau est chargé aux abords des ponts de Sully, de la Concorde vers les quais d'Orsay et le quai Saint-Bernard. Le taux d'occupation est plus élevé sur le quai des Célestins pendant la PPS.</p>	
<b>Stationnement</b>	<p>Le secteur d'étude dispose, à date du comptage réalisé fin 2022, de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 243 places GIC/GIG,</li> <li>- 9 places d'autocar,</li> <li>- 949 places de livraison,</li> <li>- 3 389 places sur voirie (2 623 payant mixte, 696 payant rotatif, 70 gratuit),</li> <li>- 14 parkings concédés (8 293 places),</li> <li>- 33 parkings de centres ou garages commerciaux (8 104 places).</li> </ul> <p>Il dispose également de nombreuses places de stationnements deux-roues (dont stationnements sécurisés) et taxis (avec bornes).</p>	<p>A horizon 2026, la Ville souhaite diviser par deux le stationnement en voirie par rapport à 2021.</p>	<p>La ZTL accélèrera la baisse du stationnement en voirie car la baisse du trafic attendue permettra de récupérer de l'espace public pour d'autres usages.</p>
<b>Transports en commun</b>	<p>Le secteur est très bien desservi par le réseau de transports en commun parisien.</p> <p><b>Six lignes de métro</b> (lignes 1, 3, 4, 7, 11, 14) pénètrent au sein de la ZTL, auxquelles il faut ajouter 5 autres lignes qui desservent les rues et boulevards limitrophes (lignes 5, 8, 9, 12).</p> <p>Ensuite, <b>trois lignes du Réseau Express Régional</b> (A, B, D) permettent d'accéder à une ou plusieurs gares à l'intérieur de la zone. Le pôle d'échange de Châtelet-les Halles, situé au centre de Paris, accueille ces 3</p>	<p>Aucun changement prévisible, sur le réseau ferré.</p> <p>L'offre de transport en commun sur le réseau routier pourra être amenée à évoluer notamment via la stratégie tourisme 2022 qui vise à encourager la mobilité touristique en transports collectifs public et qui prévoit différents aménagements (développement du réseau noctilien, extension des horaires du métro, (création de couloirs de bus, renouvellement des abris voyageurs...)</p>	<p>Le projet prévoit d'accorder plus de place aux transports en commun et d'améliorer leur confort de déplacement, en limitant les flux de véhicules motorisés en son sein. La mise en place de la ZTL, en diminuant le trafic dans la zone, <b>améliorera les conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture : transports en commun en particulier.</b></p> <p>Le projet de la ZTL ne viendra pas impacter le parcours actuel</p>

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	lignes de RER et 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11 et 14). Il s'agit de la plus grande gare souterraine d'Europe. La desserte en transports en commun est également complétée par le réseau bus de la RATP. En effet, <b>21 lignes de bus</b> entrent dans la ZTL, en plus des 11 autres lignes qui longent la zone.		<b>des bus et la desserte des transports en commun à terme car les transports en commun pourront accéder et transiter à travers la ZTL. La baisse de trafic attendue au sein de la ZTL favorisera leur circulation.</b>
<b>Les mobilités alternatives aux véhicules individuels</b>	Le secteur de la ZTL dispose de nombreux services dédiés aux mobilités alternatives. En effet, environ 70 stations Vélib' sont installées sur ou à proximité immédiate du secteur d'étude.  13 stations de l'opérateur UbeeQo (dont 8 avec bornes) pour les voitures, ainsi que des stations Clem', Communauto et Getaround sont présentes sur le secteur d'étude, proposant ainsi un service d'autopartage de véhicules.  Concernant le développement des véhicules électriques, le périmètre de projet dispose de 40 stations de recharge.	Le périmètre de la ZTL est concerné par le Plan Vélo 2021-2026 de la Ville de Paris qui prévoit : - 52 km de pistes temporaires pérennisées - 130 km de pistes sécurisées - 390 km de doubles-sens cyclable - 130 000 places de stationnement  L'offre de mobilités alternatives aux véhicules individuels sur le périmètre de la ZTL verra à être diversifiée et enrichie pour répondre au plan local de mobilité de la Ville de Paris ( <i>en cours d'élaboration</i> )	La mise en place de la ZTL répond donc à ces enjeux piétons et cyclistes, en limitant notamment la circulation des voitures au sein de Paris Centre et en offrant aux piétons plus de place et de confort de déplacement.  D'autre part, les usagers de l'autopartage pourront accéder et transiter à travers la ZTL.
<b>Transports touristiques</b>	La mobilité touristique, dans sa globalité, est un enjeu majeur de la ZTL, du fait notamment de sa forte attractivité et surtout de la génération de flux importants et du fait qu'elle constitue un lieu de passage quasiment systématique des touristes nationaux et internationaux.	Réduction prévisible du trafic des cars et bus touristiques, conformément à la politique parisienne d'encourager le développement d'une offre de transports collectifs adaptée aux touristes, notamment en mettant en cohérence l'offre en croissance de transport touristique avec les orientations en matière de tourisme et de gestion de la mobilité de la Ville.	L'espace gagné sur la circulation automobile pourra être affecté à de nouveaux usages, en cohérence avec les plans de mobilité et de développement stratégique mis en place par la Ville de Paris.
<b>Taxis et VTC</b>	Le secteur de la ZTL bénéficie de <b>10 stations de taxis et de 6 bornes d'appel taxis.</b>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Les taxis et les VTC pourront accéder et transiter à travers la ZTL, ils bénéficieront de meilleures conditions de circulation compte tenu des baisses attendues de trafic.
<b>La mobilité inhérente à la logistique urbaine</b>	Paris compte environ 9 500 zones de livraison dont 2 700 sont des zones de livraison permanentes. Paris Centre en compte environ 802, dont 350 permanentes. Le secteur de la ZTL dispose de zones de livraison périodiques et permanentes. De plus, dans le secteur d'étude, les voies fluviales (la Seine) sont dédiées à la logistique, qui se concentre principalement sur deux ports fluviaux (Pont Neuf et Henri IV).	Afin de répondre à l'évolution des modes de consommation (plus de e-commerce, de livraisons à domicile, de pression sur les espaces de stationnement et de livraison), une nouvelle stratégie de logistique urbaine 2022-2026 a été adoptée par la Ville de Paris qui vise à concilier qualité des espaces publics, équilibre des modes en faveur des modes doux / actifs et décarbonés, et fonctionnement économique et donc logistique de la zone.	Les livreurs accéderont à la ZTL, en bénéficiant de meilleures conditions de circulation compte des baisses attendues de trafic. La réduction du trafic routier au sein de la zone favorisera la transformation d'espaces aujourd'hui dévolus aux véhicules motorisés en places de livraison.
<b>Cadre de vie</b>			
<b>Cadre acoustique</b>	L'état initial du site présente une ambiance sonore non modérée en période jour et en période nuit pour les principaux axes routiers de la ZTL. On observe en revanche des ambiances modérées ou modérées de nuit	Ces axes restent en zone non modérée dans les états futur Fil de l'eau, bien que les niveaux sonores en façade des bâtiments diminuent.	Ces axes restent en zone non modérée dans les états futur Projet, bien que les niveaux sonores en façade des bâtiments diminuent.

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
	<p>sur les rues plus éloignées des axes importants.</p> <p>Dans l'état sonore initial, les principaux axes routiers, les plus bruyants, dont l'ambiance sonore est non modérée de jour et de nuit sont :</p> <p><u>Dans la ZTL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les quais de Paris dans la ZTL,</li> <li>• La rue de Rivoli, (estimations de bruit relatives à une période antérieure aux mesures de restrictions de circulation en 2020 )</li> <li>• Le Boulevard de Sébastopol,</li> </ul> <p><u>Hors ZTL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les Grands Boulevards,</li> <li>• La rue Royale,</li> <li>• La place de la Concorde,</li> <li>• Le Boulevard Saint Germain,</li> <li>• Le Boulevard Bourdon,</li> <li>• Le Boulevard de la Bastille,</li> <li>• La place de la Bastille,</li> <li>• La place de la République.</li> </ul> <p>Les espaces les plus calmes vis-à-vis du trafic routier restent majoritairement les cours intérieures des habitations, les jardins publics, les parcs et les zones piétonnières (Les Halles de Paris, etc.).</p> <p>5% de la population du périmètre de l'étude Bruit ZTL est exposée à des niveaux sonores inférieurs à 45 dB(A) et 28% de la population du périmètre de l'étude Bruit ZTL est exposée à des niveaux sonores supérieurs à 68 dB(A), la valeur limite de la période Lden, soit 37 539 personnes.</p> <p>23% de la population, comprise dans la zone de l'étude bruit de la ZTL, soit environ 30 182 personnes, est exposée à un niveau sonore supérieur à 62 dB(A), la valeur limite de la période Ln (période nocturne).</p>	<p>On observe globalement des diminutions des niveaux sonores (de -3 à -7 dB(A)) sur les principaux axes de la ZTL, par rapport à l'état initial, dues aux aménagements réalisés ou prévus dans la période 2017-2024, et à la baisse globale de la demande de trafic sur la période et de la vitesse maximale à Paris (30 km/h depuis le 30 août 2021) Certaines routes sont en ambiance non modérée (&gt;65dB(A) en période jour et &gt;60dB(A) en nuit), d'autres en ambiance modérée (&lt;65dB(A) en période jour et &lt;60dB(A) en nuit).</p> <p>10% de la population, comprise dans la zone de l'étude bruit de la ZTL, est exposée à un niveau sonore supérieur à la valeur limite de la période Lden (68 dB(A)), dans l'état futur sans projet (Fil de l'eau), contre 28% sur l'état initial.</p> <p>Environ 7% de la population, comprise dans la zone de l'étude bruit de la ZTL, est exposée à un niveau sonore supérieur à la valeur limite de la période Ln (62 dB(A)), dans l'état futur sans projet (Fil de l'eau) , contre 23% sur l'état initial.</p>	<p>Entre l'état « Fil de l'eau » sans projet et l'état avec projet, nous constatons que les niveaux sonores connaissent des baisses de 2-3 dB(A) dans certaines rues du périmètre d'étude bruit de la ZTL. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue de l'Opéra</li> <li>• Rue du Colonel Driant</li> <li>• Rue de Richelieu</li> <li>• Rue de Seine</li> <li>• Rue Saint Denis</li> <li>• Rue d'Arcole</li> <li>• Boulevard Henri IV</li> <li>• Rue de Bretagne</li> </ul> <p>A l'inverse, nous observons une légère augmentation du niveau sonore (inférieure à 3 dB(A)) dans la rue de l'Arsenal et dans la rue de Picardie.</p> <p>On observe que certaines routes qui étaient en ambiance non modérée (&gt;65dB(A) en période jour et &gt;60dB(A) en nuit) dans l'état futur « Fil de l'eau » passent en ambiance modérée (&lt;65dB(A) en période jour et &lt;60dB(A) en nuit) à l'état projeté.</p> <p>A l'inverse, on observe également que certaines routes qui étaient en ambiance modérée (&lt;65dB(A) en période jour et &lt;60dB(A) en nuit) dans l'état futur « Fil de l'eau » passent en ambiance non modérée (&gt;65dB(A) en période jour et &gt;60dB(A) en nuit) à l'état projeté.</p> <p>10% de la population, comprise dans la zone de l'étude bruit de la ZTL, est exposée à un niveau sonore supérieur à la valeur limite de la période Lden (68 dB(A)), dans l'état futur avec projet, contre 28% sur l'état initial.</p> <p>Environ 7% de la population, comprise dans la zone de l'étude bruit de la ZTL, est exposée à un niveau sonore supérieur à la</p>

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
			<p>valeur limite de la période Ln (62 dB(A)), dans l'état futur avec projet, contre 23% sur l'état initial.</p> <p>On observe une légère baisse du nombre de personnes exposées à un niveau sonore supérieur aux valeurs limites Lden et Ln dans l'état futur avec projet ZTL par rapport à l'état futur « Fil de l'eau ».</p>
<b>Qualité de l'air</b>	<p>Au niveau de la plupart des points d'intérêt considérés dans le cadre de l'étude d'impact, les concentrations en NO<sub>2</sub> atteignent voire dépassent la valeur limite fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> par la réglementation française, la pollution de fond représentant à elle seule 83% de cette valeur limite. Le point 12 (« Hôpital de Jour QUAI LA RAPEE ») présente les concentrations les plus élevées avec une valeur environ 2,1 fois supérieure à la valeur limite.</p> <p>Les concentrations en PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub> restent inférieures aux valeurs limites au niveau de tous les points d'intérêt étudiés, mais sont supérieures aux recommandations de l'OMS. Les valeurs limites peuvent être localement dépassées sur les voies de circulation à fort trafic, tout en étant respectées au niveau des zones habitées. La pollution de fond représente à elle seule environ 50 % de la valeur limite pour les PM<sub>10</sub> et les PM<sub>2.5</sub>. L'objectif de qualité est cependant dépassé pour les PM<sub>2.5</sub> en raison de la pollution de fond qui le dépasse à elle seule.</p> <p>En ce qui concerne le benzène, les concentrations calculées au niveau des zones habitées sont inférieures aux valeurs réglementaires françaises. Les valeurs cibles fixées par la réglementation française pour l'arsenic, le nickel et le benzo(a)pyrène sont respectées pour l'ensemble des points d'intérêt.</p>	<p>Les concentrations calculées pour la situation future « fil de l'eau » sont plus faibles que celles calculées pour la situation initiale en raison des émissions qui baissent (baisse du trafic routier, évolution du parc routier et mise en circulation de véhicules moins polluants) et en raison de la pollution de fond estimée à l'horizon 2024 qui devrait baisser.</p> <p>Au niveau des points d'intérêt de la bande d'étude, les concentrations en NO<sub>2</sub> sont inférieures à la valeur limite fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> par la réglementation française au niveau des zones habitées, excepté au niveau du point 12 (« Hôpital de Jour QUAI LA RAPEE ») et du point 28 (« CHU Sebastopol »). A l'horizon 2024, la pollution de fond représente 60% de la valeur limite.</p> <p>Les concentrations en PM<sub>10</sub> restent inférieures aux valeurs réglementaires françaises (objectif de qualité et valeur limite) au niveau de tous les points d'intérêt étudiés. Les concentrations en PM<sub>2.5</sub> restent inférieures à la valeur limite au niveau de tous les points d'intérêt étudiés. La pollution de fond représente à elle seule environ 40 % de la valeur limite pour les PM<sub>10</sub> et les PM<sub>2.5</sub>. L'objectif de qualité est cependant dépassé pour les PM<sub>2.5</sub> en raison de la pollution de fond qui représente 100% de cet objectif.</p>	<p>Le projet de ZTL a un impact faible mais néanmoins positif sur la qualité de l'air par rapport à une situation « fil de l'eau » au niveau des zones habitées dans la zone d'étude. L'impact de la ZTL reste localisé au niveau des voies de circulation et des habitations proches des axes à fort trafic avec une baisse restant inférieure à 10 % au niveau de la plupart des points cibles. En bordure de la ZTL, on note une hausse des concentrations sur certaines voies et notamment au niveau des points cibles situés à proximité immédiate de celles-ci. Cette hausse reste cependant inférieure à 10%.</p> <p>Au niveau des points d'intérêt, les concentrations en NO<sub>2</sub> sont inférieures à la valeur limite fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> par la réglementation française, excepté aux points 12 (« Hôpital de Jour QUAI LA RAPEE ») et du point 28 (« CHU Sebastopol »).</p> <p>Les concentrations en PM<sub>10</sub> restent inférieures aux valeurs réglementaires françaises (objectif de qualité et valeur limite) au niveau de tous les points d'intérêt étudiés. Les concentrations en PM<sub>2.5</sub> restent inférieures à la valeur limite au niveau de tous les points d'intérêt étudiés. La pollution de fond représente à elle seule environ 40 % de la valeur limite pour les PM<sub>10</sub> et les PM<sub>2.5</sub>. L'objectif de qualité est cependant dépassé pour les PM<sub>2.5</sub> en raison de la pollution de fond qui représente 100% de cet objectif.</p> <p>En ce qui concerne le benzène, les concentrations calculées aux points d'intérêts sont inférieures aux valeurs réglementaires françaises.</p> <p><b>A l'horizon 2024, l'impact du projet sur l'Indice Pollution</b></p>

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
			<p><b>Population (IPP) – qui caractérise l'exposition globale de la population sur la bande d'étude du projet - est légèrement positif en comparaison avec la situation fil de l'eau.</b></p> <p><b>Pour les résidents et écoliers dans la ZTL, le projet de ZTL entraîne une baisse (environ -5%) des Quotients de Danger et des Excès de Risque Individuel par rapport à la situation Fil de l'eau.</b></p>
<b>Risques d'accidents ou de catastrophes majeurs</b>	<p><b>Risques industriels :</b> L'aire d'étude accueille 20 ICPE, mais d'aucune installation classée SEVESO. L'enjeu de sécurité associé aux risques industriels est peu marqué sur l'aire d'étude.</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
	<p><b>Risques liés aux transports de personnes et marchandises :</b> Paris intra-muros accueille quatre types de transport de personnes ou de marchandises : le transport routier, fluvial, ferré et aérien. L'aire d'étude est concernée par le transport routier, fluviale et ferré (exclu le transport aérien). L'enjeu de sécurité associé aux transports de personnes et de marchandises par collision, naufrage, déraillement, crash, propagation d'épidémies, etc, est fortement présent.</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
	<p><b>Transports de matières dangereuses :</b> Le site de projet est traversé par plusieurs axes de circulation routière et par la Seine où sont susceptibles de transiter des matières dangereuses (fioul sur la Seine notamment). Une canalisation de transport de gaz passe le long des berges de la Seine.</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
	<p><b>Risques d'atteinte aux réseaux de transports d'énergie :</b> Le site de projet est traversé et desservi par des réseaux électriques et de gaz, de chaleur et de froid urbain qui peuvent constituer un risque lors de travaux de terrassements et/ou de dévoiement de réseaux</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
	<p><b>Risque nucléaire :</b> Le risque nucléaire à Paris et sur l'aire d'étude n'est pas nul en raison de la présence d'installations nucléaires en région parisienne, ainsi que du transport et d'utilisation de sources radioactives au sein du territoire parisien.</p>	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	
<b>Réseaux</b>			
<b>Réseaux</b>	Des réseaux de distribution d'eau potable et non potable sont présents sur l'aire d'étude	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Un projet tel que la mise en place d'une ZTL n'a pas de conséquence sur les réseaux existants

Thème	Etat initial	Scénario fil de l'eau (projet non réalisé) – horizon 2024	Scénario de projet – horizon 2024
<b>Gestion des déchets et gestion quotidienne du site</b>			
<b>Gestion des déchets et gestion quotidienne du site</b>	Pour le 1er, 3ème et 4ème arrondissement, la collecte est effectuée par les services de la ville (Direction de la propreté et de l'eau), tandis que la collecte du 2ème arrondissement est réalisée par une entreprise privée.	Aucun changement prévisible, identique à l'état initial.	Collecte facilitée en raison de la baisse du trafic de transit
<b>Gaz à effet de serre et bilan Carbone</b>			
<b>Bilan Carbone et émissions de Gaz à Effet de Serre</b>	<p>Pour l'état initial ; le bilan carbone annuel de l'espace public de la ZTL (hors résidentiel) s'élève à 61 790 teqCO<sub>2</sub>. Le bilan de l'espace public parisien s'élève à 1 572 747 teqCO<sub>2</sub>.</p> <p>Les déplacements représentent plus de 99% des émissions de GES de la ZTL. L'éclairage public représente moins de 1% des émissions de gaz à effet de serre de la ZTL et ces émissions sont largement compensées par la séquestration carbone des espaces verts.</p> <p>Au-delà de la compensation des émissions de GES liées à l'éclairage, la séquestration carbone des arbres et espaces verts compense 1% des émissions liées au trafic (Sans les arbres et les espaces verts, le bilan carbone de la ZTL s'élèverait à 62136 TeqCO<sub>2</sub>).</p> <p>Les véhicules à motorisation diesel sont les plus impactants en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ils représentent 54% des véhicules circulant dans le périmètre de la ZTL, mais 67% des émissions de CO<sub>2</sub> et ce malgré un facteur d'émission par km inférieur aux motorisations essence.</p> <p>Les motorisations électriques quant à elles représentent 1,3% des flux de véhicules et 0,5% des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux déplacements.</p> <p>Les flux de déplacements à l'intérieur de la ZTL représentent 7,4% des flux comptabilisés sur le territoire parisien hors boulevard périphérique, et 7,5% des émissions de CO<sub>2</sub>.</p>	<p>Pour le scénario « fil de l'eau » ; le bilan carbone annuel de l'espace public de la ZTL (hors résidentiel) s'élève à 54 988 teqCO<sub>2</sub>. Le bilan de l'espace public parisien s'élève à 1 517 141 teqCO<sub>2</sub>.</p> <p>En 2024, le parc roulant intègre une part importante de motorisations hybrides et électriques (10,5% du parc contre 4,5% en 2019).</p> <p>Entre l'état initial et 2024, soit pour le scénario fil de l'eau, les émissions de GES diminuent de près de 9% pour Paris intramuros hors ZTL et de 3,5% pour Paris.</p>	<p>Pour le scénario « avec projet de ZTL » ; le bilan carbone annuel de l'espace public de la ZTL (hors résidentiel) s'élève à 50 967 teqCO<sub>2</sub>. Le bilan de l'espace public parisien s'élève à 1 517 139 teqCO<sub>2</sub>.</p> <p><b>Périmètre ZTL</b> La création de la ZTL permettrait de baisser les émissions de CO<sub>2</sub> de près de 7,3% sur le périmètre du projet, par rapport au scénario « fil de l'eau », soit une diminution d'environ 17,5% par rapport à l'état initial.</p> <p><b>Reports Paris intramuros et boulevard périphérique.</b> Au niveau des reports, par rapport au scénario fil de l'eau, la mise en place de la ZTL génère moins de 1% d'augmentation des émissions de GES dans Paris intramuros (hors ZTL), et pas de report visible sur le boulevard périphérique.</p> <p><b>Analyse globale sur l'ensemble du territoire parisien</b> Au global, sur l'ensemble du territoire parisien, la création de la ZTL conduit à une évolution négligeable des émissions de GES par rapport au scénario fil de l'eau. <b>Par conséquent, la création de la ZTL est neutre du point de vue du bilan carbone de la Ville de Paris.</b></p>

## ELEMENTS GRAPHIQUES

Afin de faciliter la lecture du dossier les différents éléments graphiques ont été insérés dans le corps du rapport.

### FIGURES

Figure 1: Plan de situation du projet - source : Géoportail, 2022 .....	4
Figure 2 : Evolution des places Place Ghislaine Dupont – Claude Verlon – Camille Lepage, Docteur Bécclère et Broussais.....	7
Figure 3.....	8
Figure 4 : Rue aux écoles.....	9
Figure 5 : Pistes cyclables éphémères rendues permanentes .....	10
Figure 6 : Transformation des places de parking – place Edith Thomas.....	11
Figure 7 : Périmètre du projet « Paris Respire - Paris Centre & Saint-Germain ».....	14
Figure 8:Périmètre du projet de zone à trafic limité dans le centre de Paris .....	16
Figure 9 : Évolution de la rue de Rivoli.....	17
Figure 10: Évolution de la circulation rue de Rivoli au droit de la tour St Jacques les jours ouvrés entre octobre 2020 et mai 2023 : cycles et trottinettes (en haut), véhicules motorisés (en bas). La ligne bleue représente le trafic moyen journalier entre septembre et décembre 2019. ....	17
Figure 11: Évolution de la mesure de bruit au 88, rue de Rivoli entre 2019 (gris) et 2022 (rouge) : indicateur Ln diurne (en haut) et nocturne (en bas).....	18
Figure 12: Carte des délimitations des compétence voirie de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police .....	19
Figure 13: Statut administratif des voies parisiennes .....	21
Figure 14 : projet de panneau de signalisation (à gauche) et de marquage au sol (au centre) délimitant l'entrée dans le périmètre de la Zone à Trafic Limité et projet de panneau de pré signalisation (à droite) à implanter à l'approche de la Zone à Trafic Limité. ....	22
Figure 15 : Entrées et sorties de la zone à trafic limité sur le centre de Paris. ....	23
Figure 16 : Projet de visuel de communication pour la ZTL .....	24
Figure 17 : Projet de flyer de communication sur la ZTL (à gauche) et photomontage présentant le projet de tripode sur l'espace public (à droite) .....	24
Figure 18 : Adaptation du plan de circulation du quartier Le Marais – Les îles .....	25

### TABLEAUX

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.





