

Paris : à quoi ressemblera la «zone à trafic limité», maintes fois modifiée, prévue pour l'automne 2024 ?

Par Pauline Landais-Barrau

Publié à l'instant



Baptisée «ZTL», la zone à trafic limité devrait être lancée à l'automne 2024. *Francois Bouchon / Le Figaro*

Annoncé pour la première fois en mai 2021, ce projet imaginé pour le centre-ville de la capitale a pour objectif de réduire de 7 à 30% le trafic routier sur les grands axes concernés.

La zone à trafic limité verra bien le jour : c'est l'engagement de la municipalité parisienne, qui confirme ce lundi que ce projet de réduction du trafic routier dans l'hypercentre de la capitale verra bien le jour «à l'automne 2024». Initialement prévue pour être lancée «dès le second semestre 2022», cette mesure - qui vise à supprimer le trafic de transit dans la zone afin de favoriser les transports en commun, les mobilités douces et d'abaisser la pollution et le bruit - a été repoussée plusieurs fois. Elle sera finalement mise en place «à l'issue des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024», et son périmètre a été réduit. Alors que les résultats de l'étude d'impact - obligatoire pour ce genre de projet - ont été envoyés ce jour à l'autorité environnementale, la municipalité a précisé les contours de ce projet vivement critiqué. *Le Figaro* fait le point.

Quel est le projet ?

Concrètement, il s'agit de créer une zone dans laquelle le trafic dit «*de transit*», c'est-à-dire des véhicules quels qu'ils soient ne faisant que traverser la zone sans s'y arrêter, sera tout bonnement «*interdit*». Et ce, dans un périmètre dont le tracé exact fait encore l'objet de tractations avec la préfecture de police de Paris, mais qui correspond pour l'instant au secteur de Paris Centre (avec les 1er, 2e, 3e et 4e arrondissements). La zone devrait s'étendre des Grands boulevards au nord jusqu'aux quais de Seine rive gauche au sud, y compris les deux îles de la Cité et Saint-Louis, et de la place de la Concorde à l'ouest jusqu'à la place de la Bastille à l'est. Les deux places n'étant pas incluses dans le périmètre. La zone restera en revanche accessible au trafic de destination, c'est-à-dire pour les usagers en voiture qui s'y arrêtent, à l'instar des résidents, commerçants, livreurs et autres visiteurs.



La dernière version de la ZTL exclut la rive gauche, contrairement à ce qui était prévu initialement. *Ville de Paris*

Vers une baisse de la pollution ?

Cette mesure qui vise selon la municipalité à «*diminuer massivement le flux de véhicules motorisés en centre-ville*», à «*faire baisser substantiellement les niveaux de trafic sur certains axes majeurs*» et donc, in fine, à «*réduire la pollution de l'air et le bruit*». À ce sujet, les premières estimations font état d'une baisse du volume de circulation comprise entre 7%, rue de Réaumur, et jusqu'à 30%, avenue de l'Opéra, par exemple. De même qu'une baisse de la concentration de polluants comprise entre 7% quai de l'Hôtel de Ville, et jusqu'à 15%, boulevard

Henri IV ou avenue de l'Opéra. *«Du fait de la mise en œuvre de la ZTL, il est ainsi attendu une diminution globale de l'exposition de la population parisienne à la pollution de l'air et une baisse du nombre de personnes exposées à des niveaux sonores élevés»*, croit savoir la Ville.

À l'Hôtel de Ville, on vante surtout un dispositif qui *«permettra de réorganiser le partage de l'espace public au profit des transports en commun, du vélo et de la marche»*. L'occasion également de *«faciliter les déplacements des usagers qui se rendent et circulent dans la zone»*, à l'instar des résidents, visiteurs, personnes à mobilité réduite (PMR), artisans, commerçants, taxis et autres acteurs des services publics, et d'ainsi *«améliorer le cadre de vie et valoriser le patrimoine historique parisien»*.

De nombreuses critiques

La municipalité parisienne tente de minimiser les nombreuses critiques dont fait l'objet cette mesure depuis son annonce. Face aux commerçants inquiets du risque d'une baisse de fréquentation dans cette zone, celle-ci répond que la zone n'a jamais été aussi attractive avec un taux de vacance des commerces très faible et une forte hausse de la fréquentation avec pas moins de 15 millions de passages sur le secteur de la rue de Rivoli. *«Hors Champs-Élysées, c'est la rue la plus fréquentée à Paris et en hausse, alors que toutes les autres sont en baisse»*, précise la municipalité, qui se félicite que cet axe soit *«une rue en croissance significative en termes de trafic»*. Et ce, malgré la décision de la Ville d'y réduire le trafic aux transports collectifs et taxis.

En revanche, la municipalité n'évoque pas le risque d'un report de circulation dans les rues adjacentes, et sur les grands axes non compris dans la zone à trafic limité. Des craintes portées par certains maires des arrondissements de la rive gauche, notamment Florence Berthout (maire du 5e) et Jean-Pierre Lecoq (maire du 6e). Eux s'étaient également émus du souhait de la municipalité de fermer à la circulation de transit les quais hauts de la rive gauche, entre l'Institut du monde arabe et l'Assemblée nationale, ainsi que du sort réservé au boulevard Saint-Germain qui, pour compenser, devait être réaménagé en double sens de circulation. Une décision qui avait offusqué ces maires d'opposition. En juillet 2021 déjà, la maire du 7e Rachida Dati et celui du 6e Jean-Pierre Lecoq avaient fait part de leur *«complète opposition au projet»*, réclamant même son abandon.

«Sans étude d'impact, ni plan de circulation, sans compensation, ni projection financière, les projets de ZTL et de modification de la circulation sur le boulevard Saint-Germain ne sont pas crédibles», avaient-ils écrit dans un courrier envoyé à Anne Hidalgo. *«À la suite de nos demandes répétées avec Rachida Dati d'exclure la rive gauche du périmètre de la ZTL, il semblerait que la zone retenue ne comprenne que Paris Centre»*, se félicite Jean-Pierre Lecoq ce lundi, pour qui *«cette décision va dans le bon sens»*.

Une enquête publique au printemps

Quid de la suite ? Si elle n'a qu'un avis consultatif, et non contraignant, l'autorité environnementale doit maintenant s'exprimer sur le sujet. Viendra ensuite, au printemps 2024, le temps du lancement de l'enquête publique permettant aux Franciliens de donner leur avis sur le projet. À l'automne 2024, le lancement de la zone à trafic limité devra, lui, encore être validé par un arrêté co-signé par la maire de Paris Anne Hidalgo et le préfet de police Laurent Nuñez. Mais beaucoup de points restent encore en suspens. À voir si la municipalité réussit à réintégrer le boulevard Saint-Germain tel que prévu dans la mouture initiale ou non. Un choix qui pourrait bien faire pencher la décision du préfet.

La rédaction vous conseille

- [Paris : la zone à trafic limité du centre-ville pourrait être reportée après les JO](#)
- [Voitures à Paris : quel périmètre pour la zone à trafic limité voulue par Anne Hidalgo d'ici 2024 ?](#)
- [Voitures à Paris : Anne Hidalgo confirme la «zone à trafic limité» pour début 2024](#)

Sujets

[économie](#)[Anne Hidalgo](#)