

Citylab

Paris restreint la circulation dans le centre ville

L'interdiction de la circulation des voitures particulières au cœur de la capitale française, prévue de longue date, est le dernier volet de la campagne menée par la maire Anne Hidalgo pour réduire la pollution et les embouteillages.

Par Citylab - Feargus O'Sullivan - 5 novembre 2024 – Traduit avec DeepL.com

https://www.bloomberg.com/news/features/2024-11-05/paris-traffic-ban-city-steps-up-campaign-against-car-congestion?cmpid=BBD111024_CITYLAB&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=241110&utm_campaign=citylabdaily

Les automobilistes français ont eu plusieurs années pour s'habituer à l'idée de faire un détour par le centre de Paris.

En mai 2021, les autorités ont lancé un projet de création d'une Zone à Trafic Limité (ZTL), interdisant aux voitures particulières d'entrer dans les quatre arrondissements les plus centraux de la ville si leur destination finale se trouve en dehors de la zone, qui couvre cinq kilomètres carrés. Chaque jour, entre 175 000 et 250 000 personnes traversent cette zone ; les autorités espèrent réduire ce chiffre au moins de moitié.

Mais certains automobilistes ont pu être pris par surprise en découvrant que le centre-ville était fermé aux voitures lundi. La date d'entrée en vigueur de la politique n'a été annoncée que jeudi, ce qui a laissé peu de temps aux automobilistes pour se préparer. Cette mesure n'est que la dernière d'une longue série de mesures de contrôle de la circulation et de piétonisation dans la capitale française visant à réduire les embouteillages et la pollution au cœur de la ville. Et comme beaucoup de ses prédécesseurs, elle s'accompagne d'une certaine controverse.

La ZTL ne transformera pas nécessairement le cœur de Paris en une forteresse sans voitures - les quelque 100 000 habitants qui vivent dans ces arrondissements ne seront soumis à aucune nouvelle restriction, pas plus que les personnes handicapées. Les autobus, les taxis et les services d'urgence sont exemptés, de même que les travailleurs de la santé, les véhicules de livraison et certains travailleurs essentiels qui pourront demander des permis.

L'application de la zone se fera également de manière progressive. Les six premiers mois seront ce que la police parisienne appelle une « période pédagogique », au cours de laquelle les véhicules en infraction pourront être arrêtés et informés des règles qu'ils enfreignent. Toutefois, après six mois, les conducteurs en infraction seront passibles d'une amende de 135 euros (147 dollars américains).

La nouvelle zone de Paris n'est pas la première du genre en Europe. Bruxelles a déjà imposé des restrictions à la circulation de transit en 2022 dans le cadre du vaste programme de mobilité « Good Move » de cette ville engorgée par les voitures ; Amsterdam a proposé une mesure similaire en 2023. La zone de Madrid se concentre sur la pollution de l'air, limitant l'accès aux véhicules à zéro émission ou aux conducteurs disposant d'une place de parking réservée à l'avance. (À Dublin, l'introduction de « portes de bus » le long de la rivière Liffey, par lesquelles il est interdit de conduire une voiture, a également bloqué le trafic de transit au cœur de la ville lorsqu'elle a été mise en place cette année.

La ZTL s'ajoute à toute une série de mesures introduites par la maire Anne Hidalgo pour réduire le trafic automobile et expulser les véhicules les plus polluants de la capitale française. La ville a introduit des contrôles sur les véhicules plus anciens dès 2017, exigeant que tous obtiennent un permis pour conduire dans la ville et interdisant les véhicules les plus anciens et les plus polluants. La même année, Paris a mis hors service l'un de ses principaux axes de circulation automobile en piétonnisant les quais de Seine, qui étaient utilisés pour les voitures depuis la fin des années 1960. L'année suivante, toute la région parisienne - et pas seulement la ville elle-même - a interdit les vieilles voitures à moteur diesel.

La plupart des progrès les plus spectaculaires réalisés par la ville en matière de maîtrise de la circulation ont pris la forme de modifications de l'infrastructure, l'espace réservé aux voitures dans le cœur de la ville ayant été progressivement réduit. Plusieurs grandes places et intersections ont été transformées, remplaçant les voies réservées aux véhicules par des trottoirs et de la verdure. En 2022, la rue de Rivoli, principal axe est-ouest du centre de Paris, a vu la plupart des voitures supprimées pour créer une autoroute centrale pour les vélos et une promenade piétonne. Les autorités ont également incité les véhicules à quitter la ville en resserrant les règles de stationnement et en instaurant de nouvelles taxes pour les véhicules de grande taille, comme les SUV.

Ainsi, même si la ZTL permettra encore à certaines voitures de circuler, elles entreront dans une zone où leur capacité à se déplacer a déjà été strictement limitée.

Certaines lacunes ont fait sourciller les habitants. Le mois dernier, la ville a fait volte-face sur un projet visant à interdire les bus touristiques dans la zone, sous la pression de l'industrie du tourisme. Bien que ces véhicules puissent être considérés comme des véhicules de livraison - comme une forme de nécessité économique dans une ville qui dépend en partie des revenus des visiteurs - le magazine automobile Auto Plus a rapporté que certains résidents estiment que la ville fait passer les besoins des touristes avant ceux des habitants.

Les opposants à la maire Hidalgo, quant à eux, suggèrent que la mise en œuvre du plan est irréalisable avec le nombre limité d'officiers de police dont dispose Paris pour ce travail. D'autres craignent que les entreprises de la zone ne subissent des dommages

économiques. Alors que la consultation publique organisée au début de l'année a montré que la plupart des gens étaient favorables au projet, certains ont exprimé la crainte que le plan ne transforme le centre riche de Paris en une sorte de « communauté fermée » dont le trafic serait déplacé vers les zones environnantes moins riches.

« La création d'une ZTL n'entraîne aucune réduction des émissions de CO2 ou de particules à Paris », s'est plaint un contributeur en ligne à la consultation publique, qui a déclaré que la politique serait “simplement un déplacement entre la zone et sa périphérie, avec des transferts de trafic au détriment des quartiers voisins”.

D'autres villes ayant mis en place des interdictions de circulation similaires offrent des exemples de stratégies de mise en œuvre variées. La zone de Dublin fonctionne grâce à une signalisation qui dirige les voitures particulières vers les principaux ponts qui enjambent la rivière Liffey, qui divise proprement la ville en deux. La réforme « Good Move » de Bruxelles a utilisé des bornes physiques qui ont d'abord fait l'objet de manifestations enflammées (et qui restent controversées, malgré le soutien général dont bénéficie le plan). La zone de Madrid est contrôlée par des caméras et exige des conducteurs qu'ils portent un bouclier (?).

Paris pourrait suivre l'exemple de Madrid, puisqu'elle contrôle déjà l'accès aux véhicules les plus polluants à l'aide d'un système de bouclier d'affichage, mais elle pourrait avoir besoin de quelque chose de plus complexe pour exempter les conducteurs dont la destination finale se trouve dans la zone. C'est une possibilité : En quittant la zone, les conducteurs pourraient être soumis à des contrôles ponctuels pour obtenir des preuves telles que des reçus de stationnement ou d'achat.

Comme il faudra attendre au moins six mois avant la mise en œuvre complète de la réglementation, les autorités ont encore le temps de mettre au point les détails du système. Pour les automobilistes qui ont l'habitude de traverser le centre de Paris pour se rendre ailleurs, le temps presse