



PROJET DE CREATION D'UNE ZONE A CIRCULATION RESTREINTE A PARIS

DOSSIER DE CONSULTATION

SOMMAIRE GÉNÉRAL

| | |
|--|-----------|
| RÉSUMÉ NON TECHNIQUE | 3 |
| ELEMENTS DE CONTEXTE | 7 |
| I. Le contexte environnemental | 8 |
| I.1 L'enjeu qualité de l'air | 8 |
| I.2 Le contentieux européen..... | 8 |
| I.3 Le Contexte Parisien | 9 |
| II. Les actions de la Ville de Paris en faveur de la Qualité de l'Air | 9 |
| II.1 Les restrictions de circulation concernant les véhicules les plus polluants | 9 |
| II.2 Les mesures d'incitations à l'usage de mobilités plus propres | 10 |
| II.2.1 Les aides financières liées au « Plan Qualité de l'Air » de la Mairie de Paris..... | 10 |
| II.2.2 Favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle..... | 11 |
| III. La zone à circulation restreinte : nouvel outil législatif a disposition des collectivités | 13 |
| III.1 Le Contexte législatif | 13 |
| III.2 La zone à circulation restreinte parisienne | 14 |
| IV. Données statistiques concernant les véhicules circulant et immatriculés à Paris et en Ile de France | 15 |
| IV.1 Les véhicules circulant à Paris | 15 |
| IV.1.1 Les véhicules particuliers | 15 |
| IV.1.2 Les véhicules utilitaires légers..... | 15 |
| IV.1.3 Les deux-roues motorisés | 15 |
| IV.2 Les véhicules immatriculés à Paris et en Ile de France | 16 |
| IV.2.1 Véhicules particuliers | 16 |
| IV.2.2 Véhicules utilitaires légers..... | 17 |
| IV.2.3 Deux-roues motorisés | 17 |
| IV.2.4 Poids-lourds..... | 18 |
| V. Obligations concernant la création d'une zone à circulation restreinte | 21 |
| V.1 Les modalités de consultation | 21 |
| V.2 Les modalités d'évaluation..... | 22 |
| PROJET D'ARRÊTÉ « ZONE A CIRCULATION RESTREINTE » | 23 |
| ÉTUDE PROSPECTIVE JUSTIFIANT LA CRÉATION D'UNE ZONE À CIRCULATION RESTREINTE À PARIS | 25 |

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Une population parisienne exposée à des niveaux de pollution au-delà des valeurs limites

À Paris, les concentrations annuelles moyennes de **dioxyde d'azote (NO₂)**, c'est-à-dire ce que respire la population, sont les plus élevées de l'Ile-de-France, et supérieures à la moyenne de l'agglomération parisienne. La **valeur limite annuelle est dépassée en 2015 sur environ 70% des axes routiers parisiens**, et ponctuellement en situation de fond, éloignée des sources directes de pollution. **Près de 1,2 millions d'habitants sont concernés par un dépassement de la valeur limite.**

Pour **les particules PM₁₀ et PM_{2,5}**, les seuils réglementaires sont également dépassés à Paris avec les teneurs les plus élevées le long du trafic routier.

Si pour le **benzène** la valeur limite est respectée même au plus près du trafic routier, **certains axes parisiens enregistrent cependant des teneurs annuelles supérieures à l'objectif de qualité.**

Une contribution importante du trafic routier aux émissions polluantes

A Paris, la contribution du trafic routier aux émissions polluantes est importante par rapport aux autres secteurs contributeurs. Le trafic routier contribue en effet à hauteur de **73% aux émissions d'oxydes d'azote (NOx)** parisiennes. Au même titre que le secteur « résidentiel et tertiaire » (chauffage et production d'eau chaude sanitaire), le trafic routier contribue de manière importante aux émissions de **particules PM₁₀ et PM_{2,5} avec près de 40% des émissions** de la Capitale. Le trafic routier est également émetteur de **COVNM** (composés organiques volatils non méthaniques) **à hauteur de 25%** à Paris. Les COVNM regroupent plusieurs centaines d'espèces qui sont recensées pour leur impact sur la santé (telle que le benzène) ou comme précurseurs impliqués dans la formation de l'ozone.

Les émissions de COVNM proviennent principalement des véhicules fonctionnant à l'essence (dont majoritairement les deux-roues motorisés), tandis que les particules et les oxydes d'azote sont principalement émis par les véhicules diesel.

Concernant le **dioxyde de carbone (CO₂)**, principal gaz à effet de serre, le trafic routier contribue à hauteur de **près de la moitié des émissions** directes parisiennes.

Le trafic routier présente ainsi, au regard de sa part dans les émissions parisiennes de polluants atmosphériques, un des leviers d'action permettant de réduire la pollution de l'air et l'exposition de la population.

Un plan parisien volontariste de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier

Un plan d'actions de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier a été débattu lors de la séance du Conseil de Paris des 9 et 10 février 2015. Son objectif est d'améliorer fortement la qualité de l'air sur le territoire parisien, et par extension francilien, par l'effet de mesures combinées d'incitations à l'usage de mobilités plus propres et de restrictions de circulation progressives des véhicules les plus polluants. L'une des mesures annoncées est la mise en œuvre d'une Zone de Circulation Restreinte (ZCR) prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTE). La Ville de Paris prévoit d'interdire progressivement les véhicules les plus polluants pour qu'en 2020, seuls les véhicules répondant aux critères de pollution les plus exigeants en vigueur à cette date puissent circuler à Paris.

Soucieuse d'engager rapidement des actions concrètes en faveur de la qualité de l'air, et sans attendre la publication des décrets d'application de la LTE, la Ville de Paris a, dès septembre 2015, pris un arrêté de police restreignant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes les plus polluants (2015 P 0212). En juillet 2016, un second arrêté a été pris afin d'étendre cette restriction aux véhicules légers les plus polluants (2016 P 0114). Ces arrêtés se sont basés sur l'article 49 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et pour la croissance verte qui permet, jusqu'au 1er janvier 2017, d'étendre à l'ensemble des voies d'une commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique.

Ces mesures ayant été adoptées dans le cadre d'un dispositif transitoire mis en place dans la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, il importe de les adapter au cadre législatif et réglementaire en vigueur à compter du 1er janvier 2017. La Ville de Paris entend ainsi prendre un arrêté sur la base du décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte afin de maintenir les premières restrictions de circulation mises en place sur son territoire en septembre 2015 et juillet 2016.

Ce projet d'arrêté, objet de ce dossier de consultation, ainsi que les études associées, comporte deux étapes :

Étape 1 : mise en œuvre au 1^{er} janvier 2017

Cette étape correspond aux restrictions de circulation mises en œuvre les 1^{er} septembre 2015 et 1^{er} juillet 2016. Elle restreint la circulation des véhicules « Non classés » selon l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

| Étape 1 1 ^{er} janvier 2017 | caractéristiques des véhicules restreints | | | | |
|---|---|-----------------------------|--------------|-------------|-------------------------------------|
| | motorisation | Date de mise en circulation | Normes Euro | crit'air | période |
| Poids lourds, autobus et autocars | diesel | avant le 01/10/2001 | <= Euro 2 | non classés | 7j/7 de 8h à 20h |
| | essence | avant le 01/10/2001 | <= Euro 2 | | |
| Véhicules particuliers | Diesel | avant le 01/01/1997 | <= Euro 1 | non classés | les jours ouverts de 8h à 20h |
| | Essence | avant le 01/01/1997 | <= Euro 1 | | |
| Véhicules utilitaires légers | Diesel | avant le 01/10/1997 | <= Euro 1 | non classés | |
| | Essence | avant le 01/10/1997 | <= Euro 1 | | |
| Deux-roues motorisés | Cyclomoteurs | avant le 01/06/2000 | pas de norme | non classés | |
| | Motocycles | | | | |

Étape 2 : mise en œuvre au 1^{er} juillet 2017

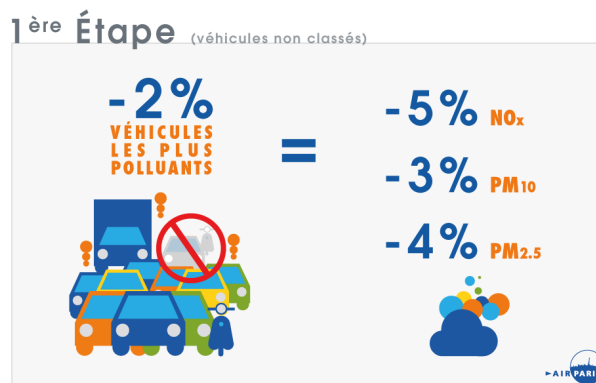
Cette étape constitue une étape supplémentaire restreignant la circulation des véhicules « Non classés » et « Classe 5 », selon l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route

| Étape 2 1 ^{er} juillet 2017 | caractéristiques des véhicules restreints | | | | |
|---|---|-----------------------------|--------------|----------|-------------------------------------|
| | motorisation | Date de mise en circulation | Normes Euro | crit'air | période |
| Poids lourds, autobus et autocars | diesel | avant le 01/10/2006 | <= Euro 3 | NC + 5 | 7j/7 de 8h à 20h |
| | essence | avant le 01/10/2001 | <= Euro 3 | | |
| Véhicules particuliers | Diesel | avant le 01/01/2001 | <= Euro 2 | NC + 5 | les jours ouverts de 8h à 20h |
| | Essence | avant le 01/01/1997 | <= Euro 1 | | |
| Véhicules utilitaires légers | Diesel | avant le 01/01/2001 | <= Euro 2 | NC + 5 | |
| | Essence | avant le 01/10/1997 | <= Euro 1 | | |
| Deux-roues motorisés | Cyclomoteurs | avant le 01/06/2000 | pas de norme | NC + 5 | |
| | Motocycles | | | | |

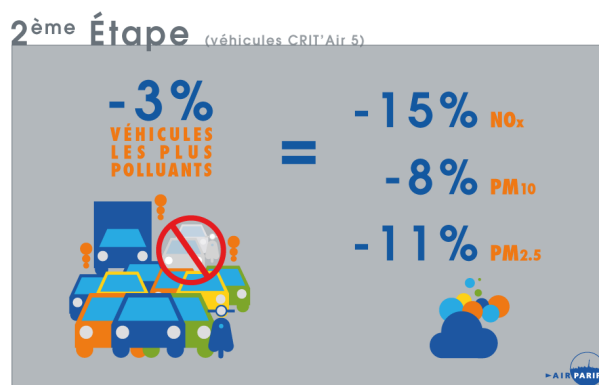
Des effets positifs de la mise en œuvre d'une zone à circulation parisienne sur les émissions de polluants atmosphériques et de GES

A Paris

Lors de la première étape de la mise en œuvre de la ZCR parisienne, 2% des kilomètres parcourus au sein de la Capitale seront touchés par l'interdiction de circuler. Les véhicules concernés sont les véhicules de la catégorie « Non Classés ». La modernisation du parc technologique suite à l'interdiction des véhicules les plus anciens à Paris entraîne la baisse des émissions de polluants atmosphériques. Pour 2% des véhicules concernés par la restriction, les émissions par rapport au scénario « fil de l'eau » diminuent au sein du périmètre parisien englobant le Boulevard Périphérique de 5% pour les oxydes d'azote (NOx). Pour les particules PM₁₀ et PM_{2.5}, les gains sur les émissions sont légèrement inférieurs avec respectivement 3% et 4%. Le gain d'émissions en benzène est important avec une diminution de plus de 25%.



La mise en œuvre de l'interdiction supplémentaire des véhicules « Crit'Air 5 » (deuxième étape de la ZCR) touche **3% des kilomètres parcourus**. Les gains en émissions sont aussi plus importants avec **15% pour les NOx et environ 10% pour les particules** (8% pour les PM₁₀ et 11% pour les PM_{2.5}). Sachant que les émissions de benzène sont essentiellement liées aux véhicules essence, et la deuxième étape interdisant uniquement les véhicules diesel, cela ne conduit pas à une baisse des émissions de benzène.



La mise en œuvre de la ZCR est globalement très positive au regard des kilomètres parcourus par les véhicules les plus anciens.

En dehors de Paris

Si la ZCR concerne uniquement le territoire parisien, la **zone d'impact est plus large** compte-tenu à la fois d'éventuels effets de report du trafic routier et du renouvellement du parc technologique également en dehors de Paris pour les véhicules dont les déplacements sont en lien avec ce territoire.

La mise en œuvre de la ZCR parisienne entraîne une **diminution des émissions également en dehors de Paris**. Mais contrairement à Paris, les véhicules les plus anciens, et les plus polluants, peuvent continuer de circuler s'ils ne sont pas en lien avec la ZCR parisienne, d'où **des baisses d'émissions moins importantes en dehors de Paris qu'au sein de la Capitale**.

Pour la première étape de la ZCR, les gains en émissions sont de 2% en dehors de Paris pour l'ensemble des polluants atmosphériques. Pour la deuxième étape, l'interdiction des « Non classés » et des « Crit'Air 5 » entraîne des diminutions comprises entre 5% et 3% respectivement pour les NOx et les particules PM₁₀. Concernant le benzène, la mise en œuvre de la ZCR est très favorable même en dehors de Paris puisque la baisse des émissions est estimée à environ 10% lors de la première étape.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre (CO₂)

La mise en œuvre de **la ZCR parisienne entraîne à la fois pour les polluants locaux et les gaz à effet de serre des effets positifs**. L'efficacité de la ZCR est toutefois moins importante pour le dioxyde de carbone. Le gain atteint au maximum 2% à Paris lors de la seconde étape de la ZCR.

ELEMENTS DE CONTEXTE

I. LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

I.1 L'ENJEU QUALITÉ DE L'AIR

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu important de santé publique. En effet, la pollution de l'air extérieur a été classée cancérigène par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Ainsi, les États engagent les mesures visant à prévenir les dépassements de valeur limite de certains polluants en raison de leur contentieux avec l'Europe. Le cadre européen contraint d'agir plus rapidement sur la question de la qualité de l'air. Ce cadre mis en place depuis de nombreuses années, fixe des seuils de concentration à respecter sur l'ensemble des territoires de l'Union européenne (U.E), et un certain nombre de grandes villes françaises dépassent les seuils de plusieurs polluants. La France est ainsi en procédure de contentieux européen à la fois sur les PM₁₀ – déjà engagé depuis plusieurs années et qui malgré les reports de sanctions, n'a pas permis de parvenir à atteindre des niveaux d'émissions en dessous des seuils préconisés – les NO_x, et les PM_{2,5}, particules ultrafines pour lesquelles la France dépasse les seuils sur un nombre de sites. La France s'est donc fixée des objectifs contraignants pour revenir en dessous des seuils limites à horizon 2020, et entend mener une action conjointe avec les collectivités territoriales et le grand public afin d'y parvenir. Toutes les régions de France sont dotées de schémas régionaux climat air et énergie (SRCAE), dans lesquels un certain nombre d'objectifs et de moyens sont prévus pour lutter contre le changement climatique, réduire la consommation d'énergie, et améliorer l'efficacité énergétique. 80 % des Franciliens résident en agglomération parisienne – soit dans la zone sensible – et 35 % résident à moins de 200 mètres d'un axe où circulent plus de 15 000 véhicules par jour.

Cinq polluants sont particulièrement problématiques :

- les oxydes d'azote
- les particules PM₁₀ et PM_{2,5}
- l'ozone (polluant secondaire généré par l'action du soleil et de l'intensité lumineuse)
- le benzène

Le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), approuvé le 23 mars 2013, a pour objet de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux limites et de définir la procédure d'alerte en cas de dépassement. Il comporte un ensemble de mesures réglementaires permanentes concernant les sources autres que le trafic routier, et définit les conditions de mise en place des procédures d'alerte, reprises par l'arrêté interpréfectoral de juillet 2014. Il encourage également à la mise en place de mesures supplémentaires, en fixant des objectifs non réglementaires : réduction de 10% des émissions de NO_x et PM₁₀ liées au trafic routier dans le cœur dense de l'agglomération et promotion d'une politique de transport respectueuse de la qualité de l'air (partage multimodal de la voirie et développement de véhicules propres).

Même s'il est à noter que la pollution de l'air diminue sur le long terme en raison des progrès technologiques et de certaines évolutions sociétales, cette amélioration demeure insuffisante pour parvenir à offrir à tous un air de qualité à court ou moyen terme. Une politique publique volontariste est ainsi nécessaire pour accélérer les évolutions technologiques et provoquer les changements de comportements de mobilité des usagers qui, combinés, permettront d'aboutir à des niveaux de qualité de l'air satisfaisants.

I.2 LE CONTENTIEUX EUROPÉEN

La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 sur la qualité de l'air ambiant a pour objectif la « promotion d'un air pur pour l'Europe ». Elle met en place un système d'évaluation de la qualité de l'air ambiant en ce qui concerne divers polluants et fixe des seuils pour chaque polluant.

La directive impose la gestion de la qualité de l'air et des plans d'action selon les résultats des évaluations. Elle impose aussi une obligation d'informer le public sur la qualité de l'air. Enfin, les États membres définissent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées pour son application et prennent toutes les mesures nécessaires pour sa mise en œuvre. Cette directive a été transcrite en droit français dans le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air.

La France fait l'objet depuis plusieurs années d'une procédure contentieuse pour non-respect des valeurs limites de particules, fixées par une législation entrée en vigueur en 2005. La France a reçu une mise en demeure de la Commission européenne le 23 novembre 2009, suivie d'un avis motivé le 29 octobre 2010, lui demandant de prendre des mesures pour mettre fin au dépassement des limites concernant les particules PM₁₀ dans quinze zones du pays. La réponse n'étant pas jugée satisfaisante, la France a été assignée devant la Cour de justice européenne, le 19 mai 2011.

Le 21 février 2013, la Commission a de nouveau adressé une mise en demeure à la France concernant le manquement à l'obligation d'établir et de mettre en œuvre des documents permettant de respecter les normes. Quinze régions sont concernées. La France fait aussi l'objet de demandes d'information de la part de la Commission européenne pour non-respect des valeurs-limites de concentration de dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air et pour dépassement du plafond national d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Les réponses de la France se sont succédées, depuis le plan particule de 2010, sans résultat satisfaisant, avec, la dernière en date, le plan d'urgence pour la qualité de l'air, le 6 février 2013. Si la France était condamnée (dans un délai d'un à deux ans), elle encourrait une amende d'un montant de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros par an, jusqu'à ce que les normes de qualité de l'air soient respectées. L'amende pourrait atteindre 11 millions d'euros et les astreintes journalières, dès 2014, au moins 240 000 euros, soit environ 100 millions d'euros pour l'année, puis 85 millions les années suivantes.

Enfin, la cour de justice de l'Union Européenne a rappelé, dans un jugement rendu le 19 novembre 2014, que les Etats membres avaient une obligation de résultat concernant le respect des valeurs limites de concentration de NO₂ dans l'air. L'exécutif européen a d'ores et déjà rejeté en février 2013 la demande française de report des échéances, fixées initialement au 1^{er} janvier 2015.

I.3 LE CONTEXTE PARISIEN

Paris, au cœur de l'Île de France, fait partie d'une des zones qualité de l'air identifiées par la Commission Européenne, et se doit de fait prendre des mesures via un plan de protection de l'atmosphère notamment. Au fil des années, les concentrations mesurées en NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5} stagnent en proximité de trafic et dépassent régulièrement les valeurs limites imposées par l'Europe. Elles atteignent presque deux fois la limite réglementaire fixée par la directive 2008/50/CE. Les cartes annuelles réalisées par AIRPARIF (cf. partie « étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte ») mettent en exergue que c'est au niveau de l'agglomération parisienne et des grands axes de petite couronne que ces valeurs limites sont le plus souvent dépassées.

Le territoire parisien est particulièrement affecté par cette pollution et les Parisiens constituent environ deux tiers de la population francilienne dont le domicile est situé dans une zone de dépassement des critères réglementaires. Paris est également un bassin d'emploi important avec près de 2 millions d'emplois. Cette pollution impacte donc également l'ensemble des personnes présentes sur le territoire parisien, résidents, actifs, touristes.

II. LES ACTIONS DE LA VILLE DE PARIS EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Afin de lutter contre cette situation sanitaire, lors de la séance du Conseil de Paris des 19 et 20 mai 2014, un vœu relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier et pour l'amélioration de la qualité de l'air qui engage la Ville de Paris a été approuvé. Il vise à mettre en œuvre un plan d'actions visant, d'ici 2020, à diminuer drastiquement la pollution de l'air liée au trafic routier, notamment celle liée aux particules fines et aux oxydes d'azote. Ce plan d'actions a été débattu lors de la séance du Conseil de Paris des 9 et 10 février 2015. Son objectif est d'améliorer fortement la qualité de l'air sur le territoire parisien, et par extension francilien, par l'effet de mesures combinées d'incitations à l'usage de mobilités plus propres et de restrictions de circulation progressives des véhicules les plus polluants. L'une des mesures annoncées est la mise en œuvre d'une Zone de Circulation Restreinte (ZCR) prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTE).

II.1 LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION CONCERNANT LES VEHICULES LES PLUS POLLUANTS

Soucieuse d'engager rapidement des actions concrètes en faveur de la qualité de l'air, et sans attendre la publication des décrets d'application de la LTE, la Ville de Paris a, dès septembre 2015, pris un arrêté de police restreignant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes les plus polluants (2015 P 0212). En juillet 2016, un second arrêté a été pris afin d'étendre cette restriction aux véhicules légers les plus polluants (2016 P 0114). Ces arrêtés se sont basés sur l'article 49 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et pour la croissance verte qui permet, jusqu'au 1er janvier 2017, d'étendre à l'ensemble des voies d'une commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement de l'article L. 2213-2 du code

général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique.

| Caractéristiques des véhicules impactés par les restrictions de circulation | | | | |
|---|---|---|---|--|
| dates de restriction de circulation | Poids lourds Autobus, Autocars | Véhicules particuliers | Véhicules utilitaires légers | Deux-roues motorisés |
| 1 ^{er} septembre 2015 | < Euro 3 date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} octobre 2001 | | | |
| 1 ^{er} juillet 2016 | < Euro 3 date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} octobre 2001 | < Euro 2 date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} janvier 1997 | < Euro 2 date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} octobre 1997 | < Euro 1 date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} juin 1999 |
| Période de restrictions | 7j/7 De 8h à 20h | Du lundi au vendredi, hors jours fériés De 8h à 20h | | |
| Localisation des restrictions | Paris intramuros, hors bois hors boulevard périphérique | | | |

Calendrier des restrictions de circulation mises en œuvre par la Mairie de Paris préalablement à la publication des décrets d'application de la LTE

II.2 LES MESURES D'INCITATIONS À L'USAGE DE MOBILITÉS PLUS PROPRES

II.2.1 Les aides financières liées au « Plan Qualité de l'Air » de la Mairie de Paris

Afin d'inciter, d'une part, à l'abandon de son véhicule, ou au renouvellement de celui-ci par un véhicule propre pour les professionnels, et d'autre part, à l'usage des solutions de mobilité alternatives au véhicule possédé, des mesures d'accompagnement adaptées aux usagers concernés ont été proposées par la Ville de Paris. Celles-ci sont détaillées dans les délibérations 2015 DVD 106, 2015 DVD 117 et 216 DVD88. Elles ont trois objectifs principaux :

- **Encourager l'abandon d'un véhicule personnel pour des solutions alternatives de mobilité** en développant un bouquet de solutions de mobilité alternatives à la possession d'un véhicule, les faire découvrir et faciliter leur adoption sur le long terme.
- **Encourager le remplacement de véhicules thermiques par des véhicules « propres »** pour les professionnels ne pouvant se passer d'un véhicule possédé dans le cadre de leur activité.
- **Inciter les habitats collectifs à développer des solutions de remisage adaptées aux mobilités « durables »** en les aidant financièrement pour la réalisation de travaux d'aménagements.

Détail des aides à destination des particuliers

La ville de Paris accompagne financièrement les parisiens qui renoncent à leur voiture individuelle ou à leur deux-roues motorisés pour d'autres solutions de mobilité. Le tableau ci-après présente les caractéristiques des véhicules éligibles à cette aide. En contrepartie, le parisien qui aura renoncé à son véhicule polluant bénéficiera :

- Soit d'un versement forfaitaire de 400 € ; ce montant correspondant à une prise en charge partielle d'un forfait annuel NAVIGO intégral et d'un abonnement annuel au service Vélib' ;
- Soit d'une subvention pour l'achat d'un vélo et les accessoires associés dans la limite de 400 €. Cette offre est cumulable avec l'aide de 400 € dédiée à l'achat d'un vélo à assistance électrique.

La Mairie de Paris propose également, sur demande, de faire profiter de 50% de réduction sur la souscription d'un nouvel abonnement au service Autolib' accompagné d'un crédit de 50€ pour l'usage du service.

| Véhicule | Motorisation | caractéristiques techniques |
|----------------------|-------------------|---|
| Véhicule particulier | essence | normes Euro 1 et antérieures (immatriculés avant le 1 ^{er} janvier 1997) |
| | diesel | normes Euro 2 et antérieures (immatriculés avant le 1 ^{er} janvier 2001) |
| Deux-roues motorisé | toutes cylindrées | immatriculés avant le 1 ^{er} juin 2000 |

Véhicules éligibles à l'aide financière pour les particuliers

Pour les parisiens de moins de 30 ans, détenteur du permis de conduire depuis moins de un an, la Mairie de Paris propose 50% de réduction sur la souscription d'un nouvel abonnement au service Autolib' accompagné d'un crédit de 50€ pour l'usage du service. L'objectif de cette aide est de faire découvrir les solutions alternatives à la possession d'un véhicule.

Détail des aides à destination des professionnels

Consciente que le véhicule est un outil de travail pour les professionnels, la Mairie de Paris leur propose une aide financière pour le renouvellement de leur véhicule polluant par un véhicule « propre ». Pour être éligible à cette aide, un professionnel doit avoir la domiciliation de son entreprise soit à Paris, soit en petite couronne. Dans ce second cas, il doit être détenteur de la carte PROMOBILE. Les véhicules éligibles sont les véhicules utilitaires légers, les fourgons et les poids lourds qui répondent aux caractéristiques techniques suivantes :

| Véhicule | Motorisation | caractéristiques techniques |
|-----------------------------|--------------|--|
| Véhicule utilitaire (<3,5T) | essence | immatriculés avant le 1 ^{er} octobre 1997 |
| | diesel | immatriculés avant le 1 ^{er} janvier 2006 |
| Poids lourds (>3,5T) | essence | immatriculés avant le 1 ^{er} octobre 1997 |
| | diesel | immatriculés avant le 1 ^{er} octobre 2006 |

Véhicules éligibles à l'aide financière pour les professionnels

Le professionnel qui remplace son véhicule polluant par un véhicule électrique ou gaz naturel (GNV), neuf ou d'occasion, se verra proposer une subvention de 15% du montant HT du véhicule, hors options. Cette aide est limitée à :

3 000€ pour les véhicules utilitaires légers dont le PTAC est inférieur à 2,5 t,

6 000€ pour les fourgons dont le PTAC est compris entre 2,5 t et 3,5 t,

9 000€ pour un poids lourd dont le PTAC est supérieur à 3,5 t.

Cette aide est limitée à un véhicule par entreprise. Elle est valable pour les véhicules achetés comptant et ceux en location longue durée ou location avec option d'achat.

Détail des aides à destination des habitats collectifs

Afin de favoriser la pratique du vélo, tout habitat collectif parisien peut bénéficier d'un accompagnement financier pour la création d'abris vélos sécurisés dans ses parties communes, à destination de l'ensemble des résidents. Afin d'être éligible, l'abri vélos sécurisé doit répondre aux critères suivants : être doté d'un accès sécurisé (clé, digicode, etc.), protéger les vélos des intempéries et contenir des points d'accroche pour les cadenas des vélos entreposés.

Les travaux d'installation et les équipements sont financés par la Ville à hauteur de 50 % du montant total, avec une subvention plafonnée à 2 000 €.

Afin de développer la mobilité électrique, tout habitat collectif parisien peut bénéficier d'un accompagnement financier pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans ses parties communes.

Par ailleurs, il est reconnu que c'est le premier point de charge qui est le plus coûteux à installer dans un habitat collectif car l'installation électrique est généralement à remettre aux normes et l'ampleur des travaux à réaliser dépend essentiellement de la distance séparant la borne de recharge du Tableau Général Basse Tension (TGBT) au sein de l'immeuble, de l'existence ou non de fourreaux pour passer les câbles électriques, etc. L'installation doit également intégrer un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations. Afin d'accompagner les habitats collectifs dans cette démarche, il est proposé de les aider financièrement à réaliser ces travaux de mise aux normes électriques et d'installation de compteurs individuels dans le but d'inciter les résidents à s'équiper en véhicules électriques.

Les travaux d'installation/équipements de bornes de recharge collectives, c'est-à-dire installées sur les parties communes et à usage de l'ensemble des résidents, seront financés par la Ville de Paris à hauteur de 50 % du montant total, avec une subvention plafonnée à 500 € par point de charge, dans la limite de 4 points de recharge par habitat collectif.

Dans le cadre du crédit d'impôt pour la transition énergétique, les particuliers peuvent déduire 30% des dépenses liées à l'acquisition d'une borne de recharge pour véhicule électrique privée dans un logement individuel ou collectif. Il est proposé, en complément à cette aide de l'Etat, que dans le cadre de la création d'un point de recharge privatif dans un immeuble collectif, une partie des travaux de mise aux normes électriques des parties communes rendus nécessaire pour l'installation soient également financés par la Ville à hauteur de 50 % du montant total, avec une subvention plafonnée à 2 000 €.

II.2.2 Favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle

L'exécutif parisien développe des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle depuis 2001. Ces efforts doivent se poursuivre et vont même s'intensifier, conformément au Programme d'investissement de la mandature. Ces actions s'orientent principalement autour de trois axes :

(1) Développer les transports publics ou en libre-partage

Paris propose d'ores déjà un grand panel d'offres alternatives : réseaux de transports collectifs très denses, offre de véhicules électriques en autopartage Autolib', sociétés d'autopartage ayant une capacité de

développement importante, sociétés de location facilement accessibles, alternative du vélo et de Vélib' pour les courtes distances, etc.

La Ville de Paris continue à faciliter les déplacements non polluants pour tous les usagers dans la capitale, et développe un certain nombre de projets durant cette mandature :

- en lançant de nouveaux projets de transport en commun structurants : extension du tramway T3 au-delà de la porte d'Asnières et à Nation, projets de nouvelles liaisons à haut niveau de service entre les gares parisiennes et le long de la Seine,
- en participant aux projets de prolongements des lignes de métro et de lignes de transports en commun en site propre reliant Paris et la banlieue,
- en améliorant les transports du quotidien, grâce à des renforts d'offre et de qualité de service du réseau de lignes de bus parisiennes, à l'étude de l'augmentation de l'amplitude nocturne du métro et à la création d'un pass unique Mobilités,
- en poursuivant le développement du service Vélib', (réflexion sur un nouveau Vélib' électrique et un Vélib' davantage métropolitain),
- en poursuivant le développement de l'offre Autolib', avec plus de 2000 véhicules en libre-service pour faire face à la demande croissante,
- en complétant cette offre par des places de stationnement réservées aux véhicules d'autopartage en boucle,
- en développant le réseau de bornes de recharge normale et accélérée, avec des tarifs attractifs (gratuité de la recharge normale la nuit), à destination des particuliers comme des professionnels (pour les bornes à recharge accélérée notamment),
- en développant le réseau d'avitaillement en stations de gaz naturel, notamment par un partenariat avec GrDF pour développer les véhicules au gaz naturel dans le parc de la Ville et l'intégration de stations de gaz dans les stations-services parisiennes.

(2) Rééquilibrer l'espace public en faveur des mobilités douces

Le rééquilibrage de l'espace public pour donner plus de place aux mobilités douces se poursuit :

- en faveur des mobilités actives, vélo et marche, avec le triplement des investissements pour le vélo et doublement du nombre de km de voies cyclables par rapport à la précédente mandature, et l'élaboration d'un plan en faveur des piétons,
- grâce au programme d'aménagements visant à établir des continuités cyclables et piétonnes confortables entre Paris et les communes voisines,
- en développant des espaces de garages sécurisés pour les vélos, bien dimensionnés, et positionnés en priorité sur l'ensemble des pôles de transport parisiens majeurs,
- en étendant les zones de rencontre (20 km/h) et en engageant la généralisation des zones 30 (hors grands axes circulés), permettant aux mobilités douces de trouver toute leur place dans l'espace public,
- en menant une politique dynamique et innovante sur la logistique urbaine, favorisant le report modal, mobilisant du foncier dans Paris pour permettre d'organiser la distribution finale au plus près des clients, favorisant l'usage des véhicules les plus propres.

(3) Accompagner les usagers vers des mobilités non polluantes

Les mesures déjà en place et reconduites sont les suivantes :

- gratuité du stationnement rotatif pour les véhicules électriques, GNV et projet d'extension de cette gratuité aux véhicules hybrides rechargeables : stationnement gratuit dans Paris, et possibilité pour les véhicules électriques et hybrides de se recharger gratuitement la nuit sur les nouvelles places dotées de bornes de recharge ;
- subvention à hauteur de 4 000 € pour l'achat d'un taxi hybride rechargeable ou 6000 € pour l'achat d'un taxi électrique ;
- subvention à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un cyclomoteur électrique très adapté à la mobilité parisienne et francilienne : 33 % du montant du deux-roues sont pris en charge par la Ville de Paris, dans la limite d'un montant de 400 € ;
- développement de l'offre d'utilitaires électriques en libre-service, Utilib', à destination des professionnels.

III. LA ZONE À CIRCULATION RESTREINTE : NOUVEL OUTIL LÉGISLATIF A DISPOSITION DES COLLECTIVITES

III.1 LE CONTEXTE LÉGISLATIF

Le décret no 2016-847 relatif aux zones à circulation restreinte a été publié le 28 juin 2016. Il permet aux municipalités ou établissements publics de coopération territoriale disposant du pouvoir de police de circulation qui souhaitent s'engager dans la lutte contre la pollution atmosphérique d'origine automobile et ses conséquences sur la santé humaine de créer des zones à circulation restreinte (ZCR). Ces ZCR reposent sur l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans les zones sensibles pour la qualité de l'air, selon la classification environnementale définie par l'État (arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route), selon 7 catégories : non classés, classes 5 à 1, classe électrique.

| Classe | 2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR | VOITURES | VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS | POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR |
|------------|---|----------|------------------------------|----------------------------------|
| Électrique | Véhicules électriques et hydrogène | | | |
| 1 | Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables | | | |

| Classe | DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO | | | | | | |
|-------------|--|--|---|--|--|---|---|
| | 2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR | VOITURES | | VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS | | POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR | |
| | | Diesel | Essence | Diesel | Essence | Diesel | Essence |
| 1 | EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs | - | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | - | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2012 | - | EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014 |
| 2 | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2012 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011 | EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014 | EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 |
| 3 | EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011 | EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1998 au 31 décembre 2006 | EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 | EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009 |
| 4 | Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004 | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 | - | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2006 | - | EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009 | - |
| 5 | - | EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000 | - | EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1998 au 31 décembre 2001 | - | EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006 | - |
| Non classés | Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000 | EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996 | EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996 | EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1998 | EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1998 | EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001 | EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001 |

Annexe 1 de l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route

III.2 LA ZONE À CIRCULATION RESTREINTE PARISIENNE

Soucieuse de lutter efficacement et durablement contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier, la Ville de Paris prévoit d'interdire progressivement les véhicules les plus polluants pour qu'en 2020, seuls les véhicules répondant aux critères de pollution les plus exigeants en vigueur à cette date puissent circuler à Paris.

Les décrets d'application de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte ayant désormais été publiés, et les arrêtés de police actuels pris pour limiter la circulation des véhicules les plus anciens prenant fin au 1^{er} janvier 2017, la Ville de Paris entend ainsi prendre un arrêté sur la base du décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte afin de maintenir les premières restrictions de circulation mises en place sur son territoire en septembre 2015 et juillet 2016.

Ce projet d'arrêté, présenté dans ce dossier de consultation, ainsi que les études associées, comporte deux étapes :

Étape 1 : mise en œuvre au 1^{er} janvier 2017

Cette étape correspond aux restrictions de circulation mises en œuvre les 1^{er} septembre 2015 et 1^{er} juillet 2016. Elle restreint la circulation des véhicules « Non classés » selon l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

Nota Bene : Au 1^{er} juillet 2016, la restriction de circulation concernant les deux-roues motorisés s'appliquait aux véhicules dont la première mise en circulation est antérieure au 1^{er} juin 1999, et non au 1^{er} juin 2000 comme dans la classification « CRIT'AIR ». Ce choix avait été fait car cette date correspond au passage à la norme Euro 1 pour tous les types de deux-roues motorisés (motocyclettes et cyclomoteurs).

| Étape 1 1 ^{er} janvier 2017 | caractéristiques des véhicules restreints | | | | |
|---|---|-----------------------------|--------------|----------------|-------------------------------------|
| | motorisation | Date de mise en circulation | Normes Euro | crit'air | période |
| Poids lourds, autobus et autocars | diesel | avant le 01/10/2001 | <= Euro 2 | non classés | 7j/7 de 8h à 20h |
| | essence | avant le 01/10/2001 | <= Euro 2 | | |
| Véhicules particuliers | Diesel | avant le 01/01/1997 | <= Euro 1 | non classés | les jours ouverts de 8h à 20h |
| | Essence | avant le 01/01/1997 | <= Euro 1 | | |
| Véhicules utilitaires légers | Diesel | avant le 01/10/1997 | <= Euro 1 | non classés | |
| | Essence | avant le 01/10/1997 | <= Euro 1 | | |
| Deux-roues motorisés | Cyclomoteurs | avant le 01/06/2000 | pas de norme | non classés | |
| | Motocycles | | | | |

Étape 2 : mise en œuvre au 1^{er} juillet 2017

Cette étape constitue une étape supplémentaire restreignant la circulation des véhicules « Non classés » et « Classe 5 », selon l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route

| Étape 2 1 ^{er} juillet 2017 | caractéristiques des véhicules restreints | | | | |
|---|---|-----------------------------|--------------|----------|-------------------------------------|
| | motorisation | Date de mise en circulation | Normes Euro | crit'air | période |
| Poids lourds, autobus et autocars | diesel | avant le 01/10/2006 | <= Euro 3 | NC + 5 | 7j/7 de 8h à 20h |
| | essence | avant le 01/10/2001 | <= Euro 3 | | |
| Véhicules particuliers | Diesel | avant le 01/01/2001 | <= Euro 2 | NC + 5 | les jours ouverts de 8h à 20h |
| | Essence | avant le 01/01/1997 | <= Euro 1 | | |
| Véhicules utilitaires légers | Diesel | avant le 01/01/2001 | <= Euro 2 | NC + 5 | |
| | Essence | avant le 01/10/1997 | <= Euro 1 | | |
| Deux-roues motorisés | Cyclomoteurs | avant le 01/06/2000 | pas de norme | NC + 5 | |
| | Motocycles | | | | |

IV. DONNÉES STATISTIQUES CONCERNANT LES VÉHICULES CIRCULANT ET IMMATRICULÉS À PARIS ET EN ILE DE FRANCE

IV.1 LES VÉHICULES CIRCULANT À PARIS

L'observatoire de la Mobilité de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Mairie de Paris réalise régulièrement des enquêtes sur le territoire parisien afin de déterminer la nature des véhicules circulant à Paris. Ces enquêtes sont appelées « enquêtes plaques ». Elles consistent en un relevé non exhaustif, mais suffisamment conséquent pour être représentatif, des plaques d'immatriculations des véhicules circulant à différents points de Paris. La consultation du Système d'Immatriculation des Véhicules permet alors d'associer un véhicule et ses caractéristiques à une plaque d'immatriculation. Cela permet, à un instant t, d'avoir une image du parc technologique circulant à Paris.

La dernière enquête « plaques » a été réalisée en **novembre 2014**. Les tableaux ci-après en présentent les résultats pour les véhicules légers. A Paris, le trafic motorisé de surface est constitué de 67% de véhicules particuliers, de 13% de véhicules utilitaires légers, de 17% de deux-roues motorisés et de 3% de véhicules lourds (poids lourds, autobus et autocars).

IV.1.1 Les véhicules particuliers

Le tableau ci-dessous indique que 4,3% des véhicules particuliers circulant à Paris fin 2014 seraient concernés par la 1ère étape de restriction de circulation de janvier 2017 (<= euro 1 essence et diesel), auxquels s'ajouteraient 3% de ces véhicules en juillet 2017 (euro 2 diesel).

| VP | pre-Euro | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6 | Total général |
|-----------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| diesel | 0,3% | 1,3% | 3,0% | 9,9% | 19,3% | 30,0% | 1,2% | 65,0% |
| électrique | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,9% | 0,0% | 0,9% |
| essence | 1,0% | 1,7% | 4,1% | 6,0% | 8,2% | 9,1% | 0,9% | 31,0% |
| GNV | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| hybride diesel | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,3% |
| hybride essence | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 2,3% | 0,0% | 2,7% |
| Total général | 1,4% | 3,0% | 7,1% | 15,9% | 27,9% | 42,7% | 2,1% | 100,0% |

Répartition par norme euro et motorisation des véhicules particuliers circulant à Paris (enquête plaques, novembre 2014)

IV.1.2 Les véhicules utilitaires légers

Le tableau ci-dessous indique que 3,7% des véhicules utilitaires légers circulant à Paris fin 2014 seraient concernés par la 1ère étape de restriction de circulation de janvier 2017 (<= euro 1 essence et diesel), auxquels s'ajouteraient 5% de ces véhicules en juillet 2017 (euro 2 diesel).

| VUL | pre-Euro | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6 | Total général |
|-----------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| diesel | 1,6% | 2,0% | 5,0% | 16,4% | 40,4% | 32,2% | 0,0% | 97,5% |
| électrique | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,0% | 0,3% |
| essence | 0,5% | 0,1% | 0,2% | 0,3% | 0,4% | 0,3% | 0,0% | 1,7% |
| GNV | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| hybride essence | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,4% | 0,0% | 0,4% |
| Total général | 2,1% | 2,1% | 5,2% | 16,6% | 40,8% | 33,2% | 0,0% | 100,0% |

Répartition par norme euro et motorisation des véhicules utilitaires légers circulant à Paris (enquête plaques, novembre 2014)

IV.1.3 Les deux-roues motorisés

Le tableau ci-dessous indique qu'entre 10 et 15% des deux-roues motorisés circulant à Paris fin 2014 seraient concernés par la 1ère étape de restriction de circulation de janvier 2017. Les deux-roues motorisés ne sont pas concernés par la 2^{ème} étape de juillet 2017.

| 2RM | pre-Euro | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Total général |
|-------------------|----------|--------|--------|--------|---------------|
| <50 cm3 | 0,0% | 0,0% | 1,7% | 0,3% | 2,0% |
| >50 cm3 (2 temps) | 1,7% | 3,9% | 7,2% | 0,7% | 13,5% |
| >50 cm3 (4 temps) | 4,4% | 3,5% | 16,2% | 60,5% | 84,5% |
| Total général | 6,1% | 7,5% | 25,0% | 61,4% | 100,0% |

Répartition par norme euro et cylindrée des deux-roues motorisés circulant à Paris (enquête plaques, novembre 2014)

IV.2 LES VÉHICULES IMMATRICULÉS À PARIS ET EN ÎLE DE FRANCE

Les éléments chiffrés présentés ci-dessous correspondent au parc de véhicules immatriculés à Paris et en Ile de France. Ces éléments proviennent du **Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (RSVERO)**, créé et géré par le Service de l'Observation et des Statistiques du MEEM (bureau des statistiques de la route et des véhicules) et alimenté quotidiennement par des données issues du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) du ministère de l'intérieur. Les données sont présentées sous forme d'un tableau comprenant le nombre/pourcentage de véhicules par département et en fonction de la classification définie par l'arrêté du 21 juin 2016.

A la lecture de ces éléments, diverses précautions sont à considérer :

- Ces données ne sont pas exhaustives car des anomalies peuvent persister dans ce type de fichier. Notamment, il peut y avoir une surreprésentation des véhicules les plus anciens du fait de la non transmission des certificats de destruction aux autorités compétentes. En effet, le RSVERO contient un nombre important de véhicules détruits, hors d'usage ou sortis du territoire pour lesquels les déclarations correspondantes n'ont jamais été effectuées. Ces véhicules restent donc comptabilisés à tort dans le parc. C'est pour cette raison que les données de parc présentées résultent d'estimations effectuées à partir de limites d'âge.
- Ces éléments ne nous indiquent pas quand et où circule le véhicule concerné. Certains véhicules peuvent être immatriculés à Paris et circuler uniquement en province. Et inversement. Certains véhicules ne circulent que le week-end et ne sont donc pas concernés par les restrictions de circulation, etc. C'est le cas notamment pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui sont le plus souvent immatriculés hors de Paris, voire hors de l'Ile de France.
- Pour ce qui est des deux-roues motorisés, seuls les immatriculations des motocyclettes seront présentées. En effet, les cyclomoteurs n'ayant une obligation d'immatriculation que depuis le 1^{er} janvier 2004 pour les véhicules neufs et 1^{er} janvier 2011 pour ceux mis en circulation avant le 1^{er} juillet 2004, les données existantes nécessitent encore d'être consolidées. Pour ce qui est des motocyclettes (plus tricycles et quadricycles), ce sont les véhicules comptabilisées dans le RSVERO comme étant présents dans le parc, c'est à dire pour lesquels aucune déclaration de sortie de parc (destruction ou sortie du territoire) n'a été fournie. Ces chiffres sont relativement cohérents avec les résultats de l'enquête 2RM (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/vehicules-routiers-deux-roues-motorises.html>) mais peuvent comporter un biais. Ils n'ont jamais fait l'objet d'une publication par le SOeS pour le moment (et donc aucun « feedback » sur ces chiffres).

Les données statistiques relatives aux deux-roues motorisés sont donc à considérer avec prudence et ne sont données qu'à titre indicatif.

IV.2.1 Véhicules particuliers

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de véhicules particuliers (VP) immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016.

| VP | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-------------|---------------|
| 75 | 50702 | 35554 | 91085 | 285399 | 230782 | 105950 | 1807 | 801279 |
| 77 | 58194 | 64118 | 150873 | 337111 | 225868 | 86736 | 898 | 923798 |
| 78 | 62463 | 52520 | 134913 | 364489 | 288646 | 131752 | 2474 | 1037257 |
| 91 | 50351 | 50138 | 129758 | 312264 | 210033 | 92777 | 1245 | 846566 |
| 92 | 45185 | 42111 | 108795 | 310245 | 314188 | 116581 | 7497 | 944602 |
| 93 | 68703 | 69087 | 151069 | 297395 | 151669 | 55667 | 708 | 794298 |
| 94 | 43768 | 40219 | 99720 | 274241 | 165958 | 79048 | 741 | 703695 |
| 95 | 50273 | 51693 | 125175 | 290938 | 172194 | 73161 | 922 | 764356 |
| Total | 429639 | 405440 | 991388 | 2472082 | 1759338 | 741672 | 16292 | 6815851 |

Nombre de véhicules particuliers immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| VP | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| 75 | 6,3% | 4,4% | 11,4% | 35,6% | 28,8% | 13,2% | 0,2% | 100,0% |
| 77 | 6,3% | 6,9% | 16,3% | 36,5% | 24,4% | 9,4% | 0,1% | 100,0% |
| 78 | 6,0% | 5,1% | 13,0% | 35,1% | 27,8% | 12,7% | 0,2% | 100,0% |
| 91 | 5,9% | 5,9% | 15,3% | 36,9% | 24,8% | 11,0% | 0,1% | 100,0% |
| 92 | 4,8% | 4,5% | 11,5% | 32,8% | 33,3% | 12,3% | 0,8% | 100,0% |
| 93 | 8,6% | 8,7% | 19,0% | 37,4% | 19,1% | 7,0% | 0,1% | 100,0% |
| 94 | 6,2% | 5,7% | 14,2% | 39,0% | 23,6% | 11,2% | 0,1% | 100,0% |
| 95 | 6,6% | 6,8% | 16,4% | 38,1% | 22,5% | 9,6% | 0,1% | 100,0% |
| Total | 6,3% | 5,9% | 14,5% | 36,3% | 25,8% | 10,9% | 0,2% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des véhicules particuliers immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016.

IV.2.2 Véhicules utilitaires légers

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de véhicules utilitaires légers (VUL) immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016.

| VUL | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| 75 | 12562 | 14045 | 22425 | 39944 | 42419 | 1497 | 1269 | 134161 |
| 77 | 12724 | 15512 | 26651 | 34050 | 30708 | 839 | 572 | 121056 |
| 78 | 10982 | 12578 | 21727 | 31291 | 35611 | 633 | 648 | 113470 |
| 91 | 10053 | 12690 | 21889 | 31126 | 28194 | 701 | 366 | 105019 |
| 92 | 13284 | 16370 | 20141 | 34702 | 47359 | 831 | 1373 | 134060 |
| 93 | 16427 | 19680 | 31085 | 44091 | 39104 | 962 | 497 | 151846 |
| 94 | 9024 | 11500 | 19874 | 27749 | 28157 | 799 | 468 | 97571 |
| 95 | 10826 | 13024 | 21901 | 30531 | 23495 | 766 | 568 | 101111 |
| Total | 95882 | 115399 | 185693 | 273484 | 275047 | 7028 | 5761 | 958294 |

Nombre de véhicules utilitaires légers immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| VUL | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| 75 | 9,4% | 10,5% | 16,7% | 29,8% | 31,6% | 1,1% | 0,9% | 100,0% |
| 77 | 10,5% | 12,8% | 22,0% | 28,1% | 25,4% | 0,7% | 0,5% | 100,0% |
| 78 | 9,7% | 11,1% | 19,1% | 27,6% | 31,4% | 0,6% | 0,6% | 100,0% |
| 91 | 9,6% | 12,1% | 20,8% | 29,6% | 26,8% | 0,7% | 0,3% | 100,0% |
| 92 | 9,9% | 12,2% | 15,0% | 25,9% | 35,3% | 0,6% | 1,0% | 100,0% |
| 93 | 10,8% | 13,0% | 20,5% | 29,0% | 25,8% | 0,6% | 0,3% | 100,0% |
| 94 | 9,2% | 11,8% | 20,4% | 28,4% | 28,9% | 0,8% | 0,5% | 100,0% |
| 95 | 10,7% | 12,9% | 21,7% | 30,2% | 23,2% | 0,8% | 0,6% | 100,0% |
| Total | 10,0% | 12,0% | 19,4% | 28,5% | 28,7% | 0,7% | 0,6% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des véhicules utilitaires légers immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016.

IV.2.3 Deux-roues motorisés

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de motocycles, tricycles et quadricycles (deux-roues motorisés de plus de 50 cm³) immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} septembre 2016.

Comme précisé ci-dessus, ces données sont à considérer avec la plus grande précaution et ne sont présentées ici qu'à titre purement indicatif.

| 2RM | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Total |
|-----------|-------------|----------|--------------|--------------|---------------|--|---------------|
| 75 | 2863 | | 32054 | 26571 | 116503 | 2RM mis en circulation à compter du 1 ^{er} janvier 2017 | 177991 |
| 77 | 1540 | | 14539 | 11781 | 34399 | | 62259 |
| 78 | 1618 | | 16040 | 11767 | 38820 | | 68245 |
| 91 | 1462 | | 14430 | 11714 | 36532 | | 64138 |
| 92 | 1782 | | 19875 | 16469 | 63449 | | 101575 |
| 93 | 1366 | | 15104 | 11628 | 33767 | | 61865 |
| 94 | 1403 | | 16466 | 12704 | 42084 | | 72657 |
| 95 | 1259 | | 12624 | 10037 | 30934 | | 54854 |
| Total | 13293 | | 141132 | 112671 | 396488 | | 663584 |

Nombre de motos, tricycles et quadricycles (deux-roues motorisés de plus de 50 cm³) immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| 2RM | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Total |
|-----------|-------------|----------|--------------|--------------|--------------|--|---------------|
| 75 | 1,6% | | 18,0% | 14,9% | 65,5% | 2RM mis en circulation à compter du 1 ^{er} janvier 2017 | 100,0% |
| 77 | 2,5% | | 23,4% | 18,9% | 55,3% | | 100,0% |
| 78 | 2,4% | | 23,5% | 17,2% | 56,9% | | 100,0% |
| 91 | 2,3% | | 22,5% | 18,3% | 57,0% | | 100,0% |
| 92 | 1,8% | | 19,6% | 16,2% | 62,5% | | 100,0% |
| 93 | 2,2% | | 24,4% | 18,8% | 54,6% | | 100,0% |
| 94 | 1,9% | | 22,7% | 17,5% | 57,9% | | 100,0% |
| 95 | 2,3% | | 23,0% | 18,3% | 56,4% | | 100,0% |
| Total | 2,0% | | 21,3% | 17,0% | 59,7% | | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des motos, tricycles et quadricycles (deux-roues motorisés de plus de 50 cm³) immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} septembre 2016.

IV.2.4 Poids-lourds

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) immatriculés en Ile de France. Ce parc est divisé en 5 catégories :

- les camions ;
- les véhicules automoteurs spécialisés lourds (VASP lourds) ;
- les tracteurs routiers (TRR) ;
- les bus ;
- les cars.

Ces éléments n'indiquent en aucun cas le lieu de circulation du véhicule, mais seulement son lieu d'immatriculation.

Camions

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de camions immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016.

| camions | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|------------|-------------|
| 75 | 1394 | 1006 | 540 | 547 | 295 | 19 | 2 | 3803 |
| 77 | 2048 | 1860 | 1187 | 1196 | 607 | 8 | | 6906 |
| 78 | 1770 | 1482 | 819 | 824 | 484 | 12 | 1 | 5392 |
| 91 | 1428 | 1364 | 885 | 1205 | 606 | 13 | | 5501 |
| 92 | 1208 | 1205 | 662 | 1654 | 930 | 27 | 6 | 5692 |
| 93 | 2485 | 2502 | 2701 | 4277 | 2854 | 22 | 1 | 14842 |
| 94 | 1431 | 1431 | 860 | 960 | 467 | 11 | 1 | 5161 |
| 95 | 1667 | 1583 | 1131 | 1188 | 527 | 12 | | 6108 |
| Total | 13431 | 12433 | 8785 | 11851 | 6770 | 124 | 11 | 53405 |

Nombre de camions immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| camions | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 75 | 36,7% | 26,5% | 14,2% | 14,4% | 7,8% | 0,5% | 0,1% | 100,0% |
| 77 | 29,7% | 26,9% | 17,2% | 17,3% | 8,8% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| 78 | 32,8% | 27,5% | 15,2% | 15,3% | 9,0% | 0,2% | 0,0% | 100,0% |
| 91 | 26,0% | 24,8% | 16,1% | 21,9% | 11,0% | 0,2% | 0,0% | 100,0% |
| 92 | 21,2% | 21,2% | 11,6% | 29,1% | 16,3% | 0,5% | 0,1% | 100,0% |
| 93 | 16,7% | 16,9% | 18,2% | 28,8% | 19,2% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| 94 | 27,7% | 27,7% | 16,7% | 18,6% | 9,0% | 0,2% | 0,0% | 100,0% |
| 95 | 27,3% | 25,9% | 18,5% | 19,4% | 8,6% | 0,2% | 0,0% | 100,0% |
| Total | 25,1% | 23,3% | 16,4% | 22,2% | 12,7% | 0,2% | 0,0% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des camions immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1995 et le 1^{er} septembre 2016.

VASP lourds

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de VASP lourds immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} septembre 2016.

| VASP | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 75 | 171 | 385 | 214 | 329 | 204 | 265 | 4 | 1572 |
| 77 | 142 | 395 | 225 | 282 | 201 | 15 | 2 | 1262 |
| 78 | 142 | 382 | 231 | 373 | 317 | 147 | 5 | 1597 |
| 91 | 118 | 386 | 239 | 342 | 285 | 27 | 31 | 1428 |
| 92 | 164 | 447 | 346 | 328 | 127 | 452 | 2 | 1866 |
| 93 | 68 | 230 | 126 | 285 | 99 | 19 | | 827 |
| 94 | 72 | 222 | 342 | 257 | 117 | 31 | | 1041 |
| 95 | 131 | 312 | 182 | 256 | 170 | 1 | | 1052 |
| Total | 1008 | 2759 | 1905 | 2452 | 1520 | 957 | 44 | 10645 |

Nombre de VASP lourds immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| VASP | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| 75 | 10,9% | 24,5% | 13,6% | 20,9% | 13,0% | 16,9% | 0,3% | 100,0% |
| 77 | 11,3% | 31,3% | 17,8% | 22,3% | 15,9% | 1,2% | 0,2% | 100,0% |
| 78 | 8,9% | 23,9% | 14,5% | 23,4% | 19,8% | 9,2% | 0,3% | 100,0% |
| 91 | 8,3% | 27,0% | 16,7% | 23,9% | 20,0% | 1,9% | 2,2% | 100,0% |
| 92 | 8,8% | 24,0% | 18,5% | 17,6% | 6,8% | 24,2% | 0,1% | 100,0% |
| 93 | 8,2% | 27,8% | 15,2% | 34,5% | 12,0% | 2,3% | 0,0% | 100,0% |
| 94 | 6,9% | 21,3% | 32,9% | 24,7% | 11,2% | 3,0% | 0,0% | 100,0% |
| 95 | 12,5% | 29,7% | 17,3% | 24,3% | 16,2% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| Total | 9,5% | 25,9% | 17,9% | 23,0% | 14,3% | 9,0% | 0,4% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des VASP lourds immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} septembre 2016.

Tracteurs routiers

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de tracteurs routiers (TRR) immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 2005 et le 1^{er} septembre 2016.

| TRR | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|----------------|------------|------------|------------|------------|----------|------------|------------|
| 75 | Pas de données | 160 | 267 | 190 | 128 | | | 745 |
| 77 | | 544 | 976 | 1230 | 624 | 2 | | 3376 |
| 78 | | 270 | 345 | 561 | 344 | 1 | | 1521 |
| 91 | | 427 | 885 | 1440 | 624 | | | 3376 |
| 92 | | 190 | 269 | 508 | 344 | 1 | | 1312 |
| 93 | | 380 | 580 | 508 | 317 | 7 | | 1792 |
| 94 | | 161 | 318 | 444 | 225 | 3 | | 1151 |
| 95 | | 768 | 989 | 1020 | 391 | 5 | | 3173 |
| Total | | 2900 | 4629 | 5901 | 2997 | 19 | 0 | 16446 |

Nombre de tracteurs routiers immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 2005 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| TRR | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| 75 | Pas de données | 21,5% | 35,8% | 25,5% | 17,2% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| 77 | | 16,1% | 28,9% | 36,4% | 18,5% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| 78 | | 17,8% | 22,7% | 36,9% | 22,6% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| 91 | | 12,6% | 26,2% | 42,7% | 18,5% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| 92 | | 14,5% | 20,5% | 38,7% | 26,2% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| 93 | | 21,2% | 32,4% | 28,3% | 17,7% | 0,4% | 0,0% | 100,0% |
| 94 | | 14,0% | 27,6% | 38,6% | 19,5% | 0,3% | 0,0% | 100,0% |
| 95 | | 24,2% | 31,2% | 32,1% | 12,3% | 0,2% | 0,0% | 100,0% |
| Total | | 17,6% | 28,1% | 35,9% | 18,2% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des tracteurs routiers immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 2005 et le 1^{er} septembre 2016.

Bus

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de bus immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 1998 et le 1^{er} septembre 2016.

| Bus | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|
| 75 | 2121 | 1319 | 965 | 1867 | 1021 | 272 | 43 | 7608 |
| 77 | 131 | 184 | 145 | 252 | 194 | 48 | 9 | 963 |
| 78 | 126 | 251 | 227 | 258 | 171 | 6 | 35 | 1074 |
| 91 | 70 | 198 | 201 | 236 | 208 | 49 | | 962 |
| 92 | 11 | 49 | 42 | 434 | 237 | | 30 | 803 |
| 93 | 52 | 139 | 90 | 57 | 65 | 2 | | 405 |
| 94 | 2 | 2 | 2 | | | | | 6 |
| 95 | 67 | 119 | 124 | 215 | 187 | 5 | 1 | 718 |
| Total | 2580 | 2261 | 1796 | 3319 | 2083 | 382 | 118 | 12539 |

Nombre de bus immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1998 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| Bus | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| 75 | 27,9% | 17,3% | 12,7% | 24,5% | 13,4% | 3,6% | 0,6% | 100,0% |
| 77 | 13,6% | 19,1% | 15,1% | 26,2% | 20,1% | 5,0% | 0,9% | 100,0% |
| 78 | 11,7% | 23,4% | 21,1% | 24,0% | 15,9% | 0,6% | 3,3% | 100,0% |
| 91 | 7,3% | 20,6% | 20,9% | 24,5% | 21,6% | 5,1% | 0,0% | 100,0% |
| 92 | 1,4% | 6,1% | 5,2% | 54,0% | 29,5% | 0,0% | 3,7% | 100,0% |
| 93 | 12,8% | 34,3% | 22,2% | 14,1% | 16,0% | 0,5% | 0,0% | 100,0% |
| 94 | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| 95 | 9,3% | 16,6% | 17,3% | 29,9% | 26,0% | 0,7% | 0,1% | 100,0% |
| Total | 20,6% | 18,0% | 14,3% | 26,5% | 16,6% | 3,0% | 0,9% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des bus immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1998 et le 1^{er} septembre 2016.

Cars

Les données présentées ci-dessous sont relatives au parc de cars immatriculés en Ile de France et dont la première mise en circulation a été effectuée entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} septembre 2016.

| Cars | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|-------------|------------|------------|------------|------------|----------|------------|-------------|
| 75 | 143 | 261 | 189 | 349 | 388 | | | 1330 |
| 77 | 222 | 394 | 428 | 542 | 307 | | | 1893 |
| 78 | 212 | 281 | 352 | 424 | 328 | 10 | 7 | 1614 |
| 91 | 125 | 221 | 204 | 318 | 228 | 33 | | 1129 |
| 92 | 89 | 220 | 277 | 2226 | 1540 | 3 | | 4355 |
| 93 | 190 | 166 | 91 | 122 | 70 | 2 | | 641 |
| 94 | 81 | 127 | 99 | 96 | 133 | | | 536 |
| 95 | 213 | 211 | 137 | 182 | 287 | | | 1030 |
| Total | 1275 | 1881 | 1777 | 4259 | 3281 | 48 | 7 | 12528 |

Nombre de cars immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} septembre 2016, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016.

| Cars | Non Classés | Classe 5 | Classe 4 | Classe 3 | Classe 2 | Classe 1 | Electrique | Total |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| 75 | 10,8% | 19,6% | 14,2% | 26,2% | 29,2% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| 77 | 11,7% | 20,8% | 22,6% | 28,6% | 16,2% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| 78 | 13,1% | 17,4% | 21,8% | 26,3% | 20,3% | 0,6% | 0,4% | 100,0% |
| 91 | 11,1% | 19,6% | 18,1% | 28,2% | 20,2% | 2,9% | 0,0% | 100,0% |
| 92 | 2,0% | 5,1% | 6,4% | 51,1% | 35,4% | 0,1% | 0,0% | 100,0% |
| 93 | 29,6% | 25,9% | 14,2% | 19,0% | 10,9% | 0,3% | 0,0% | 100,0% |
| 94 | 15,1% | 23,7% | 18,5% | 17,9% | 24,8% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| 95 | 20,7% | 20,5% | 13,3% | 17,7% | 27,9% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| Total | 10,2% | 15,0% | 14,2% | 34,0% | 26,2% | 0,4% | 0,1% | 100,0% |

Part, selon la classification de l'arrêté du 21 juin 2016, par département, des cars immatriculés en Ile de France dont la première mise en circulation est comprise entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} septembre 2016.

V. OBLIGATIONS CONCERNANT LA CRÉATION D'UNE ZONE À CIRCULATION RESTREINTE

V.1 LES MODALITÉS DE CONSULTATION

De fait, et c'est l'objet de ce dossier de consultation, la Ville de Paris a procédé, en collaboration avec la DRIEA et l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air de la région d'Île-de-France AIRPARIF, à l'évaluation environnementale et sanitaire de ces mesures.

L'article 13 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte indique en effet :

« III. - Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures, justifiant sa nécessité et exposant les bénéfices environnementaux attendus de sa mise en œuvre, est soumis par l'autorité compétente pour avis aux autorités responsables de la mobilité compétentes dans la ou les zones et dans ses abords, aux communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V, cet avis est réputé rendu. »

Les modalités de cette consultation sont précisées dans le décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte :

« Art. R. 2213-1-0-1. – L'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte telle que mentionnée au III de l'article L. 2213-4-1 comporte notamment un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation:

«1. De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air;

«2. Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée;

«3. De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues;

«4. Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

« Les avis prévus au III de l'article L. 2213-4-1 sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans un délai de deux mois.

En accord avec le décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte, sont présentés dans ce dossier de consultation les éléments suivants :

- un résumé non technique de l'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte à Paris ;
- un état du parc statique et circulant à Paris
- le projet d'arrêté comprenant les étapes des 1^{er} janvier 2017 et 1^{er} juillet 2017 ;
- l'étude réalisée par AIRPARIF comportant :
 - la part des émissions liées au trafic routier ;
 - l'état initial de la qualité de l'air à Paris ;
 - l'évaluation de la mise en œuvre d'une ZCR à Paris.

V.2 LES MODALITÉS D'ÉVALUATION

Préalablement à la mise en place de la zone à circulation restreinte, la ville de Paris a procédé, en collaboration avec l'Association Interdépartementale pour la gestion du Réseau automatique de surveillance de la Pollution atmosphérique et d'Alerte en Région Ile-de-France (AIRPARIF), à son évaluation environnementale et sanitaire, incluant notamment son impact sur les émissions de polluants (particules fines et oxydes d'azote), sur la qualité de l'air et sur l'exposition de la population parisienne à la pollution atmosphérique..

Par ailleurs, afin d'assurer le suivi des mesures progressives de restriction et d'anticiper leur évaluation postérieure, la Ville de Paris et AIRPARIF établiront des indicateurs de suivi des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre du trafic routier.

Ces évaluations seront au moins de deux types :

- un processus de traitement des données issues du terrain, notamment des axes de circulation instrumentés par la Ville de Paris, sera développé afin de créer des indicateurs trimestriels de suivi des émissions (particules – carbone suie, PM10 et PM2.5, NO2, NOx, CO2) ;
- la réalisation de nouvelles enquêtes plaques qui permettront de déterminer si les mesures de restriction ont eu un effet positif sur le rajeunissement du parc circulant à Paris.

PROJET D'ARRÊTÉ
« ZONE A
CIRCULATION
RESTREINTE »

**ÉTUDE PROSPECTIVE
JUSTIFIANT LA CRÉATION
D'UNE ZONE À
CIRCULATION
RESTREINTE À PARIS**