





## Table des matières

<b>1. Enjeux et cadre général de l’opération</b> .....	5
1.1. Enjeux et caractéristiques du projet.....	5
1.2. Cadre juridique .....	6
1.3. Avis sollicités avant l’enquête.....	7
1.3.1. Avis de l’Autorité environnementale .....	7
1.3.2. Avis des personnes publiques associées (PPI).....	7
1.4. Désignation d’un commissaire enquêteur .....	7
1.5. Déroulement de l’enquête publique.....	7
1.5.1. Composition du dossier soumis à l’enquête publique .....	8
1.5.2. Mesures de publicité.....	8
1.5.3. Participation du public .....	9
1.5.4. Réunion publique.....	10
1.5.5. Clôture de l’enquête et recueil des registres d’enquête .....	10
1.5.6. Remise du procès-verbal de synthèse et réponse du maître d’ouvrage .....	10
<b>2. Analyse du projet</b> .....	11
<b>Thème 1. Impacts socio-économiques</b> .....	13
1.1. Transformation du cœur de Paris. ....	13
1.2. Activité économique et commerciale .....	14
<b>Thème 2. Impacts environnementaux</b> .....	15
<b>Thème 3. Trafic</b> .....	16
3.1. Report du trafic.....	16
3.2. Partage de l’espace public .....	17
3.3. Création et sécurisation de pistes cyclables.....	18
3.4. Intermodalité.....	18
3.5. Accès à la zone .....	19
3.6. Périmètre de la ZTL.....	19
3.7. Autres sujets en lien direct avec le trafic.....	19
<b>Thème 4. Contrôles</b> .....	20
<b>Thème 5. Accompagnement, communication, évaluation</b> . ....	20
<b>3. Conclusions et avis de la commissaire enquêteure</b> .....	22
3.1. Déroulement de l’enquête publique.....	22
3.2. Avis recueilli avant l’enquête.....	22
3.3. Réponses du maître d’ouvrage aux questions posées.....	22

3.4. Intégration de la ZTL dans la politique menée par la Ville de Paris .....	23
3.5. Intérêt de l'enquête publique .....	23



La Ville de Paris a retenu ce scénario qui présente une cohérence géographique dans la mesure où c'est l'ensemble de l'arrondissement Paris Centre qui est retenu, à l'exception de ses frontières extérieures. Il correspond aussi aux quartiers historiques de Paris et concentre de nombreux sites patrimoniaux, musées, parcs et lieux de grand intérêt.

S'ajoutent à cela des questions de sécurité. L'inclusion dans la ZTL des quais hauts rive droite et des îles permettrait d'avoir un itinéraire plus fluide pour les véhicules de secours et de police. A l'inverse, l'exclusion des quais entraînerait des taux de saturation élevés, notamment sur les quais de l'Hôtel de Ville et Henri IV et sur le pont de Sully. Enfin, l'exclusion des îles les transformerait en circuit de transit, au détriment des institutions présentes (comme la préfecture de police et le palais de justice).

Ce projet, qui sera mis en œuvre à l'automne 2024 à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, vise à interdire le trafic de transit des véhicules motorisés dans Paris Centre, seuls étant autorisés les véhicules en provenance ou à destination du secteur, ainsi qu'un certain nombre d'ayants droits identifiés à l'issue d'un processus de concertation engagé en 2021.

## 1.2. Cadre juridique

A la différence d'autres pays d'Europe, notamment l'Italie, la zone à trafic limité n'a pas de statut officiel en France. Le fondement réglementaire pour limiter le trafic de transit tout en gardant les règles de partage d'une rue classique est inscrit dans le code général des collectivités territoriales, article L 2213-2 qui dispose que « *le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :*

*1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;*

*2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains. »*

Cet article du CGT fait référence à la notion de « voie réservée » (article R. 412-7 du code de la route).

Certaines voies sur l'ensemble du territoire parisien ont une compétence soit portée par la Ville de Paris, soit portée par la préfecture de police, soit partagée entre les deux. La ZTL parisienne devra donc être instaurée par un arrêté cosigné par la maire de Paris et le préfet de police.

Cet arrêté précisera le périmètre de la ZTL et les catégories de véhicules autorisés à circuler dans la zone.

### 1.3. Avis sollicités avant l'enquête

#### 1.3.1. Avis de l'Autorité environnementale

L'étude d'impact du 25 novembre 2023 fait suite à un examen au cas par cas concluant à la nécessité de réaliser une étude environnementale (décision du préfet de la région Île-de-France, DRIEAT-2022-023 du 27 janvier 2022).

Dans son avis délibéré du 7 février 2024, l'autorité environnementale a formulé un avis sur les principaux enjeux environnementaux du projet qui concernent :

- Les conditions de mobilité ;
- La santé humaine et les nuisances associées au trafic automobile ;
- Les émissions de gaz à effet de serre ;
- Le patrimoine architectural et paysager.

Le maître d'ouvrage a répondu précisément aux recommandations de l'Autorité environnementale et sa réponse figurait au dossier d'enquête publique.

#### 1.3.2. Avis des personnes publiques associées (PPI)

Conformément à l'article L 122-1 du code de l'environnement, le projet de zone à trafic limité dans Paris Centre a été soumis à l'avis des personnes publiques intéressées, en l'occurrence les gestionnaires de voirie et de mobilité sur le territoire parisien ainsi que les territoires limitrophes. Seule la ville de Saint-Mandé a formulé un avis. Cet avis est défavorable au projet, sans autre commentaire.

### 1.4. Désignation d'un commissaire enquêteur

Par décision n° E23000006/75 du 6 novembre 2023, M. le président du tribunal administratif de Paris a désigné Mme Sylviane Dubail, inspectrice de l'administration au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, retraitée, en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique relative au projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre, 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements de Paris (annexe 1).

M. Frédéric Féral, consultant en développement durable, est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

### 1.5. Déroulement de l'enquête publique

Dès le début du mois de décembre 2023, des réunions de travail ont été organisées avec la direction de la voirie et des déplacements (DVD) de la Ville de Paris, chargée du projet ainsi que de la préparation et du suivi de l'enquête publique, prescrite par arrêté de Mme la maire. Les sociétés Stratéact et Publilégal ont participé ponctuellement aux réunions.

Depuis le 6 décembre 2023, date de notre première réunion, j'ai travaillé en étroite relation avec Cécile Honoré, adjointe au pôle partage de l'espace public et qualité de l'air, agence de la mobilité et Bastien Thibault-Turba, chef de projet transition écologique des mobilités, agence de la mobilité. Tous deux ont montré un très grand professionnalisme, répondant toujours avec rapidité et précision à mes demandes d'informations complémentaires.

L'enquête publique, prescrite par arrêté du 26 mars 2024 de la Mme la maire de Paris, s'est déroulée du 11 avril 2024 au 13 mai 2024.

### 1.5.1. Composition du dossier soumis à l'enquête publique

La composition du dossier d'enquête et son contenu sont conformes aux textes en vigueur.

Un guide de lecture permettait au public d'accéder facilement aux informations dans les différentes pièces du dossier :

Pièce 1. Informations juridiques et administratives.

Pièce 2. Étude d'impact, accompagnée d'un résumé non technique.

Pièce 3. Annexes à l'étude d'impact.

Pièce 4. Documents juridiques et administratifs :

- décision et avis de la mission régionale d'Autorité environnementale ; mémoire en réponse de la Ville de Paris.
- consultations et avis de la Ville de Saint-Mandé.

Pièce 5. Bilan du dialogue préalable.

### 1.5.2. Mesures de publicité

L'avis d'enquête publique a été publié dans la presse quinze jours avant l'ouverture de l'enquête :

- Le 26 mars 2024 : Le Parisien (75) ; Les Echos ; Libération.

Le second avis a été publié dans les huit premiers jours de l'enquête :

- Le 12 avril 2024 : Le Parisien (75) ; Les Echos ; Libération.

Ce même avis a été affiché, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, à l'Hôtel de ville de Paris, dans les mairies d'arrondissement, ainsi que sur le territoire correspondant au secteur de Paris Centre et dans les arrondissements limitrophes.

Les sociétés Stratéact et Publilégal, mandatées par la maîtrise d'ouvrage, ont assuré la mise en place des avis d'enquête publique dans les mairies et l'affichage sur le terrain (photos horodatées). Publilégal en a également assuré le suivi et le contrôle pendant toute la durée de l'enquête (photos horodatées). Lorsque les panneaux légaux étaient dégradés (tag), ils ont été remplacés lors des visites de contrôle. Aucun problème n'a été signalé.



Un dépliant en trois volets et une plaquette d'information ont également été mis à disposition du public pour une approche aisée du projet.

### 1.5.3. Participation du public

Afin de permettre au public de pouvoir obtenir toute explication nécessaire, douze permanences ont été organisées : six permanences en mairie de Paris Centre, siège de l'enquête ; trois permanences en mairie du 8<sup>ème</sup> arrondissement et trois permanences en mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

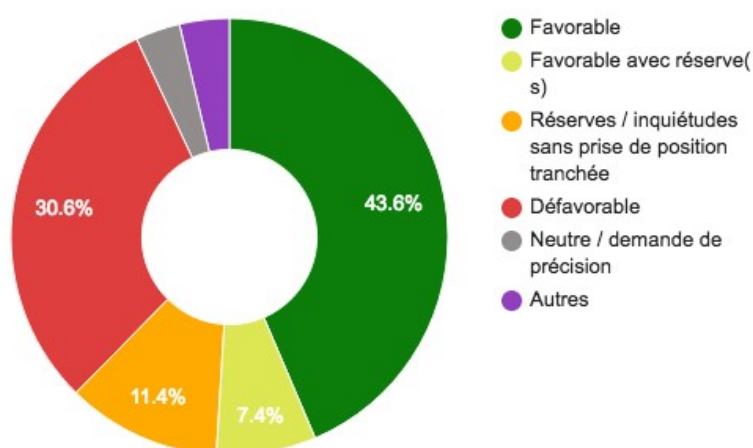
Au cours de ces permanences, 70 personnes se sont présentées pour obtenir des informations, consulter le dossier d'enquête en version papier, échanger sur le projet, exprimer des inquiétudes ou des propositions, etc.

Le public a largement participé à l'enquête : 811 contributions au total, l'essentiel des contributions émanant de particuliers domiciliés à Paris.

- 718 contributions sur le registre numérique,
- 46 contributions par courriel,
- 40 contributions sur les registres papier,
- 7 contributions par courrier postal.

Les statistiques illustrent que les Parisiens se sont manifestés pour témoigner de leur soutien au projet de création d'une zone à trafic limité dans le centre de Paris.

Orientations des contributions (dédupliqué)



#### 1.5.4. Réunion publique

Afin de permettre un échange direct avec les porteurs du projet, une réunion publique a été organisée le 30 avril 2024 à la mairie de Paris Centre. Compte tenu du nombre important de personnes (150 personnes), deux salles ont été mises à disposition, la deuxième salle étant reliée à la première par vidéo.

Étaient présents en tribune pour présenter le projet, préciser le rôle de l'enquête, écouter et répondre aux questions du public :

- Ariel Weil, maire de Paris Centre ;
- David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie ;
- François Wouts, directeur de la voirie et des déplacements (DVD), Ville de Paris ;
- Florent Giry, adjoint au maire de Paris Centre en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers ;
- Sylviane Dubail, commissaire enquêteure.

Après la séquence de présentation du projet et des modalités de l'enquête publique, les questions ont été fort nombreuses. Elles ont porté sur les modalités de fonctionnement de la ZTL, les accès à la ZTL et les contrôles, les impacts socio-économiques, les impacts des reports de trafic (pollution et bruits dans les arrondissements limitrophes), le périmètre de la ZTL, le problème des autocars de touristes, les plans de circulation, la création et la sécurisation des pistes cyclables et l'offre de transports en commun.

Le compte rendu de la réunion publique figure en annexe 4 du rapport.

#### 1.5.5. Clôture de l'enquête et recueil des registres d'enquête

Les registres d'enquête déposés en mairie de Paris Centre, en mairies des 8<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements de Paris ont été recueillis par la société Publilégal qui les a remis à la commissaire enquêteure le 16 mai 2024.

Le registre électronique s'est clos automatiquement le 13 mai 2024 à 17h.

Notons deux incidents qui n'ont fort heureusement eu aucune incidence pour la suite de l'enquête : la perte d'un registre d'enquête à la mairie de Paris Centre et un autre à la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement. Toutes les pages de ces registres ayant été scannées, ils ont pu être reconstitués et les contributions ont été intégralement traitées.

#### 1.5.6. Remise du procès-verbal de synthèse et réponse du maître d'ouvrage

Le procès-verbal de synthèse a été remis le 22 mai 2024 aux représentants de Mme la maire de Paris, direction de la voirie et des déplacements (DVD). Le 5 juin 2024, le maître d'ouvrage m'a transmis son mémoire en réponse (Cf. chapitre 7.3. du rapport d'enquête).

## 2. Analyse du projet

Il semble important de rappeler que l'enquête publique intervient après une phase de dialogue préalable avec les professionnels et les résidents de Paris Centre. Elle s'est déroulée de mai 2021 à avril 2022 et a permis de travailler sur les sujets suivants : le périmètre du projet de ZTL, les véhicules à autoriser dans ce périmètre, les objectifs et nouveaux usages attendus. Le projet soumis à l'enquête résulte des enseignements de cette concertation.

L'analyse du projet se fonde sur l'avis de l'Autorité environnementale, les contributions du public et les entretiens qui m'ont été accordés par :

### La Ville de Paris

- Anne Hidalgo, maire de Paris ;
- David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie ;
- Ariel Weil, maire de Paris Centre ;
- Jeanne d'Hauteserre, maire du 8<sup>ème</sup> arrondissement ;
- Delphine Bürkli, maire du 9<sup>ème</sup> arrondissement ;
- Alexandra Cordebard, maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement ;
- Florent Giry, adjoint au maire de Paris Centre, en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers ;
- Pierre Lombard, directeur adjoint du cabinet de la maire, chargé des Jeux olympiques et paralympiques/Mobilités ;
- Jonathan Sorel, conseiller espace public, transports, mobilités, nature en ville ;
- Elise Delaître, conseillère en charge des entreprises, de l'emploi, du commerce et du tourisme ;
- Adrien Sartre, conseiller technique ;
- Jimmy Golhen, directeur de cabinet de la maire du 8<sup>ème</sup> arrondissement ;
- François Wouts, directeur de la voirie et des déplacements (DVD) ;
- Nicolas Roy, chargé de mission auprès du directeur de la voirie et des déplacements (DVD) ;
- Cécile Honoré, adjointe au pôle partage de l'espace public et qualité de l'air (PEPQA), agence de la mobilité (DVD) ;
- Bastien Thibault-Turba, chef de projet transition écologique des mobilités, pôle PEPQA, agence de la mobilité (DVD).

### La Préfecture de Police

- Christian Chassaing, directeur des transports et de la protection du public ;
- Charles Barbier, sous-directeur des déplacements et de l'espace public ;
- Karima Hathroubi, cheffe du bureau de la réglementation et de la gestion de l'espace public.

Airparif

- Karine Léger, directrice générale.

L'Alliance du Commerce

- Yohann Petiot, directeur général.

L'office du Tourisme et des Congrès de Paris

- Corinne Mennegaux, directrice générale.

La fédération des associations des commerçants et des artisans de Paris

- Thierry Véron, président de la FACAP

Le musée du Louvre

- Matthieu Decraene, adjoint au directeur de la direction de la médiation et du développement des publics.

Le théâtre Mogador

- Laurent Bentata, directeur du théâtre

L'association « Vivre le Marais »

- Gérard Simonet, président de l'association.

L'analyse du projet d'instauration d'une zone à trafic limité dans Paris Centre s'est articulée autour des thèmes suivants :

- **Thème 1. Impacts socio-économiques.**
- **Thème 2. Impacts environnementaux.**
- **Thème 3. Trafic.**
- **Thème 4. Contrôles.**
- **Thème 5. Accompagnement, communication, évaluation.**

**Le procès-verbal de synthèse des contributions du public et les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées figurent au chapitre 7.3. du rapport.**

## Thème 1. Impacts socio-économiques

Les contributions du public portent sur la transformation du cœur de Paris et l'impact du projet sur l'activité économique et commerciale.

### 1.1. Transformation du cœur de Paris.

Le projet a l'ambition d'apaiser le cœur de Paris, avec un effet attractif pour les familles et les seniors. Mais cette transformation du cœur de Paris suscite des réactions diamétralement opposées.

La ZTL inspire souvent de l'enthousiasme, l'attente d'un cœur de ville apaisé où familles et seniors vivront en toute sérénité. Certains souhaitent même son élargissement à d'autres arrondissements, voire à tout Paris, valorisant ainsi l'image d'une « capitale écologique et exemplaire ».

Pour d'autres, au contraire, la ZTL risque de créer un ghetto de privilégiés, une zone de « surtourisme », une « bulle infranchissable » dans le paysage parisien. Ils redoutent un potentiel changement d'âme de Paris Centre, déshumanisé et privé de toute authentique vie de quartier.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage affirme que la volonté de la Ville est au contraire « de garantir au centre de Paris ses fonctions commerciales, touristiques, culturelles, économiques et institutionnelles tout en maintenant la vie des quartiers qui les composent. »

Pour illustrer son propos, quelques axes de la politique de la Ville de Paris sont cités. Ainsi, depuis plusieurs années déjà, le développement des appartements type Airbnb est limité, ce qui était à l'époque une mesure novatrice. De plus, afin d'éviter les flux de touristes sur les sites les plus emblématiques, la Ville développe des circuits alternatifs, sur d'autres secteurs de la capitale, tout aussi intéressants mais moins connus. D'une façon générale, la Ville veille à préserver la qualité de vie de l'ensemble des quartiers de Paris.

S'il est légitime que des craintes s'expriment lors de tels changements, il est cependant clair que la reconquête du cœur de Paris au profit de ses habitants est l'objectif premier de la Ville. La mise en œuvre de la ZTL est en effet la poursuite d'une politique engagée depuis plusieurs années et qui trouve ici un moyen d'affirmer davantage encore cette volonté de construire une « capitale écologique et solidaire ».

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sur les mesures de régulation des flux de touristes dans le cœur de Paris sont convaincantes. Je note également que la vie de quartier, dans sa diversité, est d'ores et déjà préservée par la politique de mixité sociale menée depuis 2001. La ZTL ne changera rien ; elle ne fera du cœur de Paris ni une enclave de privilégiés, ni un lieu livré au surtourisme.

## 1.2. Activité économique et commerciale

Le MEDEF Paris et l'Union du grand commerce de centre-ville (UCV) se sont inquiétés de l'impact de la ZTL sur l'activité économique et commerciale, dans la zone et dans les zones limitrophes. De plus, il existerait un risque important de mutation du tissu d'entreprises et des commerces, plus adaptés à une clientèle touristique qu'aux Parisiens.

L'autre préoccupation concerne l'impact qu'aura l'interdiction de circulation des cars de touristes dans la ZTL. Cette interdiction pourrait pénaliser l'activité commerciale (les grands magasins sont souvent inscrits dans les circuits) et l'activité culturelle (Le Louvre, les théâtres, etc.).

Enfin, les acteurs de la livraison (lorsqu'ils ne circulent pas à vélo) et la RATP demandent à figurer dans la liste des ayants droits de traverser la ZTL.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage précise que le lien entre les réductions de circulation en centre-ville et la baisse prévue du chiffre d'affaires des commerçants est une idée reçue totalement fautive. En effet, les études menées depuis plusieurs années démontrent précisément le contraire : les clients des commerces de centre-ville viennent majoritairement à pied ou en transports en commun. L'étude menée en 2019 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) sur les ZTL en Europe démontre que, « finalement, les impacts suite à la mise en place d'une ZTL sont positifs sur le cadre de vie en général » et sur l'activité commerciale en particulier.

La Ville de Paris est particulièrement attentive à la sauvegarde du grand commerce de centre-ville et elle a préservé la possibilité du trafic de destination. Les parkings des Halles, comme les autres parkings publics du secteur, resteront donc pleinement accessibles.

De plus, les collectivités territoriales ont pris des dispositions pour accompagner les mutations du commerce de centre-ville, notamment du commerce de proximité, déjà impactés par le commerce en ligne et la livraison à domicile. « En témoigne la création de Paris Commerces en 2017 et de la foncière commerciale de la Métropole du Grand Paris en 2023 (...). Cette SEM a pour but de racheter et d'installer en moyenne 50 à 60 nouveaux commerces de proximité par an dans tout Paris (...). Il s'agit donc d'un puissant outil de sauvegarde de l'âme de nos quartiers et de lutte contre la spéculation immobilière. »

Quant à la circulation et au stationnement des cars, ils seront interdits dans le périmètre de la ZTL mais ils conservent la possibilité de stationner dans le parking du Louvre, permettant ainsi l'accès au musée.

Enfin, pour les demandes de la RATP et des professionnels de la livraison, il est rappelé que le trafic de destination est autorisé dans la ZTL.

Les réponses du maître d'ouvrage témoignent de la grande attention apportée à l'activité économique et commerciale. Notons aussi les concertations engagées avec les professionnels du tourisme, de la culture, du transport, du commerce et de l'hôtellerie qui ont permis de progresser dans la recherche de solutions pour limiter les impacts négatifs que pourrait avoir la ZTL.

Il sera important de maintenir les échanges avec ce réseau de professionnels et d'évaluer les impacts effectifs de la ZTL.

## **Thème 2. Impacts environnementaux.**

Bien que n'entrant pas dans la liste des projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique, le projet de ZTL a été spontanément soumis par la Ville de Paris à l'Autorité environnementale (Ae) au titre de la « clause filet ». Un avis a été formulé par l'Ae. Son avis et les réponses de la Ville ont été intégrés au dossier d'enquête publique.

La limitation du trafic aura des incidences sur la pollution de l'air et le bruit.

*« Le majorité des voies au sein de la ZTL présente une diminution des émissions supérieures à 10 %, conformément à la baisse attendue de trafic sur ces axes. »* De plus, certaines voies dans la ZTL présentent des baisses d'émissions plus importantes : avenue de l'Opéra (-25%), boulevard de Sébastopol (-15%).

L'analyse des niveaux sonores dans et à proximité de la ZTL montre des diminutions des niveaux sonores (de -3 à -7 dBA) sur les principaux axes de la ZTL par rapport à l'état initial, ces diminutions étant la résultante des aménagements réalisés depuis 2017, à la baisse du trafic et à la limitation de la vitesse à 30km/h. Avec la mise en œuvre du projet, le niveau sonore va baisser par rapport au scénario « Fil de l'eau » (-2 à 3 dBA) dans certaines rues du périmètre d'étude et une légère augmentation dans d'autres (Cf. étude d'impact, II.4, p 52 à 62).

Des résidents de Paris Centre redoutent cependant que le bruit du trafic routier soit remplacé par le bruit des terrasses de cafés et restaurants

Se pose aussi l'important sujet du report de trafic et du report des nuisances. Il y a en effet un risque fort de transférer pollutions et bruit hors de la ZTL, d'où les inquiétudes des habitants des zones riveraines. Si l'impact sur la qualité de l'air semble peu important, selon l'étude d'impact, il n'en est pas de même pour le transfert du trafic et du bruit.

La ZTL aura pour effet de « desserrer » la pression routière qui s'exerce sur Paris Centre et les impacts environnementaux qui en résultent. Le maître d'ouvrage précise que les modélisations de trafic montrent des reports de trafic assez limités dans les zones limitrophes de la ZTL (Grands Boulevards, boulevard Saint-Germain dans sa partie Est, boulevard des Invalides, etc.). *« Quelques points connaissent des évolutions plus importantes*

*(quai Anatole France, quai Saint-Bernard, pont de la Concorde...). Ce sont des lieux où d'une part, la pollution atmosphérique et sonore est atténuée par la présence de la Seine, d'autre part la population notamment résidente est relativement faible. Dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse faite à l'Autorité environnementale, il a été mis en évidence que les bénéficiaires de la mesure seront nettement plus nombreux que ceux qui pourraient pâtir d'une aggravation localisée et relative des nuisances. ce qui se traduit par la baisse de l'indice pollution-population à l'échelle de tout Paris grâce à la ZTL. »*

Les services de la Ville annoncent vouloir prendre en charge le suivi et l'évaluation de la ZTL dans plusieurs de ses composantes :

- le suivi des conditions de circulation,
- l'étude sur les clients des commerces de Paris Centre qui a été lancée par l'agence de la mobilité (AM) et l'atelier parisien d'urbanisme (APUR) ;
- les partenariats de la Ville avec les organismes régionaux agréés de surveillance de qualité de l'air (Airparif) et du bruit (Bruitparif) permettront d'avoir un suivi régulier de la diminution des nuisances.

Enfin, le maître d'ouvrage rappelle que la ZTL n'est pas un projet de transformation de l'espace public : si elle limite la circulation de transit, elle ne débouche pas sur un assouplissement des conditions d'octroi des terrasses de restaurants et cafés. De plus, la mairie de secteur indique qu'à ce stade, il n'y a plus de places supplémentaires pour faire de nouvelles terrasses sans mettre en danger les circulations piétonnes.

Sur les différents impacts environnementaux de la ZTL, le maître d'ouvrage apporte des informations convaincantes et positives, fondées sur les études qui figurent d'ailleurs dans l'étude d'impact. Il expose également les modalités de suivi et d'évaluation régulière des effets de la ZTL, dispositif de politique publique innovant et ambitieux.

La Ville de Paris devra cependant s'engager formellement sur un calendrier d'évaluations régulières, suivies de mesures correctrices si celles-ci se révèlent nécessaires.

### **Thème 3. Trafic.**

Ce thème a inspiré un nombre très important de contributions qui se sont développées autour du report du trafic, du partage de l'espace public, de la création et sécurisation des pistes cyclables, de l'intermodalité, de l'accès à la ZTL et de son périmètre.

#### **3.1. Report du trafic**

Une baisse générale du trafic sera sensible dans la ZTL. On notera des reports de trafic aux abords immédiats de la zone, notamment pour les traversées de la Seine (pont de la Concorde, pont Alexandre III, pont Charles de Gaulle), sur le boulevard Saint-Germain, le boulevard Bonne Nouvelle, boulevard Poissonnière, ainsi que sur le boulevard périphérique extérieur.



Les habitants du 10<sup>ème</sup> et du 11<sup>ème</sup> arrondissements ainsi que les maires du 8<sup>ème</sup> et du 9<sup>ème</sup> arrondissements ont témoigné de leur inquiétude.

La maire du 8<sup>ème</sup> arrondissement demande notamment qu'une «*évaluation des flux soit menée in situ, avec des outils de comptage déployés avant la mise en œuvre de la ZTL afin de disposer d'une situation de référence stabilisée*». La maire du 9<sup>ème</sup> arrondissement estime qu'un «*plan global de décongestion de la circulation doit être menée à l'échelle de Paris.*»

Les outils de suivi et de régulation de la circulation (PC Lutèce et système expert SURF), seront pleinement mobilisés pour gérer les éventuelles congestions induites par la ZTL, dans et en dehors de celle-ci. Ce suivi permanent sera mis à disposition des mairies d'arrondissement.

Je note que, dès la mise en œuvre de la ZTL, une attention toute particulière sera apportée aux données délivrées par les outils de suivi de la circulation, avec une information des maires des arrondissements limitrophes qui pourront proposer des évolutions du plan de circulation ou des aménagements de sécurisation et d'apaisement.

### 3.2. Partage de l'espace public

La zone à trafic limité entraînera une augmentation du nombre de cyclistes, ce que redoutent certains qui les considèrent comme un danger pour les piétons.

Quant aux partisans des modalités douces, ils revendiquent la place des cyclistes dans l'espace public. Ils demandent la création de nouvelles pistes cyclables, le doublement de la piste du boulevard de Sébastopol ainsi que la sécurisation des pistes existantes.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage rappelle que la ZTL ne comporte pas d'aménagements spécifiques (piétons ou cyclistes). Elle permet cependant d'agir comme «*un levier efficace de transformation de l'espace public*» du fait de la réduction du trafic automobile. Pour répondre à des conflits d'usages de plus en plus nombreux, le Conseil de Paris a adopté un Code de la rue (juillet 2023) qui place le piéton en tête des usagers vulnérables ; en novembre 2023, le nouveau Plan Piéton parisien (2023-2030), doté d'un budget de 300 millions d'euros, identifie les actions concrètes pour remplir les objectifs édictés par le Code de la Rue (démarche «*Embellir votre quartier*», rues aux écoles...)

La Ville de Paris a adopté une politique volontariste pour un meilleur partage de l'espace public. Comme l'écrit le maître d'ouvrage, la ZTL a vocation à jouer «*le rôle de catalyseur et de facilitateur des aménagements à venir*».

### 3.3. Création et sécurisation de pistes cyclables

Paris en selle demande « *la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone, notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du boulevard de Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite.* »

Cette demande a été largement relayée au cours de l'enquête, tout comme la sécurisation des pistes existantes (suppression des séparateurs de pistes, adoption d'une même couleur de bitume pour matérialiser les pistes dans tout Paris, etc.).

Faire de Paris une ville 100% cyclable est un des objectifs de la Ville de Paris avec son plan vélo (2021-2026) qui doit « *offrir partout des infrastructures adaptées et sécurisées* ».

Un certain nombre de projets de pistes cyclables sont envisagés dans la ZTL :

- le doublement de la piste boulevard de Sébastopol ;
- l'axe 4 septembre/Réaumur/Temple, « *très structurant pour relier l'Opéra à la place de la République par le cœur de Paris Centre, est inscrit au plan vélo* » ;
- la mairie Paris Centre appuie la création d'une voie bus et/ou d'une piste cyclable sur les quais hauts rive droite (études de faisabilité en cours).

Les ambitions de la Ville de Paris en matière de développement et sécurisation des pistes cyclables sont bien affirmées dans la réponse au procès-verbal de synthèse. De plus, le maillage et les continuités envisagés sont très importants pour le développement des mobilités douces.

Je note avec intérêt la volonté de la mairie de Paris Centre de créer une voie bus et/ou une piste cyclable sur les quais hauts rive droite.

### 3.4. Intermodalité

Pour accompagner la limitation du trafic automobile, l'offre de transports en commun de surface doit être améliorée tant en terme de fréquence que de régularité.

Bien que la Ville de Paris ne soit pas décisionnaire de l'organisation des transports en commun, elle peut orienter ou appuyer les décisions. La Ville de Paris et la RATP ont engagé une feuille de route et une gouvernance rapprochée pour améliorer la qualité du service. La ZTL et les baisses de trafic attendues faciliteront le passage des bus à l'intérieur de la zone.

La diminution du trafic dans la ZTL ne peut en effet que faciliter la fluidité des bus, point qui est revenu très fréquemment au cours de l'enquête publique.

### 3.5. Accès à la zone

L'accès à la zone est un sujet récurrent auquel il est aisé de répondre : trajet de transit ou trajet de destination. Des riverains de la ZTL ont souhaité pouvoir traverser la ZTL et être considérés comme habitant la ZTL, prétextant que l'allongement de leurs trajets que nécessiterait le contournement de la zone serait source de pollution.

La Ville de Paris souhaite un système lisible par tous : elle ne reviendra donc pas sur le système des ayants droits.

Cette réponse se comprend aisément : il faut avant tout préserver la lisibilité des principes de fonctionnement de la ZTL.

### 3.6. Périmètre de la ZTL

Dans l'étude d'impact, la Ville de Paris a présenté une variante, dite « scénario 5 », résultant des échanges avec la Préfecture de Police qui demande d'exclure les îles et les quais hauts rive droite. L'impact de la variante 5 est détaillé dans le dossier d'enquête publique. Elle entraînerait notamment d'importantes hausses de trafic sur le quai Henri IV jusqu'au quai de Bercy, des hausses de fréquentation de la place et du tunnel de la Concorde. On noterait une diminution du trafic sur le quai Saint-Bernard et le pont Charles de Gaulle, ainsi qu'une légère baisse des reports sur le périphérique.

Si la Préfecture de Police confirmait sa volonté d'une ZTL sans les îles et les quais hauts, la Ville de Paris étudiera alors la possibilité d'aménager les quais hauts afin de faciliter la circulation des bus, des vélos et des véhicules de secours et de sécurité, ce qui devrait permettre de limiter l'impact de l'augmentation de trafic attendue dans ce cas.

La réponse est précise sur les impacts d'une ZTL sans les îles et les quais hauts, ainsi que les dispositifs d'aménagement qui seraient alors proposés par la Ville à la Préfecture de Police, compétente sur cet axe.

### 3.7. Autres sujets en lien direct avec le trafic

Le nombre des places de stationnement sera effectivement réduit, mais la Ville encouragera le redéploiement vers les parkings en ouvrage et veillera à conserver les zones de livraison et les places PMR.

Enfin, et cela a parasité en partie l'enquête, bon nombre de résidents du Marais ne comprennent pas le nouveau plan de circulation, ce qui permet de mesurer les difficultés à communiquer pour faire comprendre et accepter les changements.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage explique que le nouveau plan de circulation du Marais a été mis en place pour empêcher la circulation de transit via les petites rues, tout en permettant aux lignes de bus de continuer à circuler. « *Permettre aux résidents d'emprunter les couloirs de bus à contresens de la circulation générale risquerait de limiter le bénéfice de ces mesures pour les lignes de bus et poserait un problème de lisibilité et de contrôle.* »

Les informations données sont très claires. On peut cependant regretter que les résidents du Marais ne les aient pas comprises ou acceptées, au regard de l'intérêt général de ces mesures.

#### **Thème 4. Contrôles.**

Après une première phase dite « pédagogique », les contrevenants pourront être sanctionnés lors de contrôles ponctuels et ciblés. La vidéo-verbalisation et/ou le contrôle sanction automatisé (CSA), système le plus efficace, ne pourra être mis en place avant plusieurs années car il n'est pas prévu par la législation actuelle.

Se pose donc la question de l'organisation et de l'efficacité des contrôles.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage ne cache pas que *« le système de contrôle est encore en gestation. Le dispositif prévu pour cette phase se basera sur un système de gestion des ayants droit le plus simple possible pour les usagers et pour les agents sur le terrain. »* Les usagers permanents auront un droit d'accès permanent sous forme, par exemple, d'un macaron. Les usagers temporaires pourraient se déclarer sur un « téléservice » et éditer un macaron temporaire, à l'instar des collectivités italiennes ayant mis en œuvre une ZTL.

On comprend aisément que, sans dispositif type vidéo-verbalisation, les contrôles ne seront pas faciles, d'autant plus que la phase 2 (contrôles ponctuels ciblés) est appelée à perdurer. Or la ZTL n'aura d'existence que si son fonctionnement est assuré, c'est-à-dire si la circulation de transit est effectivement supprimée.

Au-delà des contrôles, il faudra donc chercher à faire appel au civisme des automobilistes, à leur bonne compréhension et à leur acceptation des objectifs poursuivis via la mise en œuvre d'une zone à trafic limité. Un beau défi !

#### **Thème 5. Accompagnement, communication, évaluation.**

Comme nous venons de le voir, des actions d'accompagnement et de communication seront nécessaires pour une pleine réussite du projet de zone à trafic limité dans Paris Centre.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage met l'accent sur l'accompagnement du changement des mobilités *« en déployant trois leviers qui forment un véritable continuum de politiques publiques intégrées : le levier réglementaire (ZFE, ZTL plans de circulation, etc.) ; le levier « déploiement d'alternatives » (via l'amélioration du confort piéton, des pistes cyclables, voies bus...) ; Le levier incitation (remboursement du pass Navigo pour les enfants et adolescents, aides à l'acquisition d'un vélo, etc.).*

L'évaluation des différents impacts de la ZTL est essentielle afin que d'éventuelles mesures correctrices puissent être rapidement mises en œuvre et participer ainsi à son acceptabilité.

Dans son avis délibéré du 7 février 2024, l'Autorité environnementale recommande « *d'évaluer les bénéfices sanitaires induits par le développement des modes actifs du fait de la ZTL, par exemple en utilisant les outils développés par l'Organisation mondiale de la santé.* » Les impacts sur l'activité économique et commerciale, l'activité culturelle devront également être évalués, tout comme le trafic.

Dans le thème 2, « Impacts environnementaux » (ci-dessus, p16), le maître d'ouvrage a donné des précisions sur les modalités d'évaluation qu'il estime devoir mettre en place.

On pourrait d'ailleurs aisément imaginer la constitution d'un comité de suivi de la ZTL, auquel participeraient des représentants des arrondissements limitrophes.

## 3. Conclusions et avis de la commissaire enquêteure

### 3.1. Déroulement de l'enquête publique

A l'issue de l'enquête publique, il apparaît que :

- les mesures de publicité ont été respectées et le public disposait de toutes les conditions pour être parfaitement informé,
- le dossier d'enquête était de qualité, complet et facilement compréhensible,
- les termes de l'arrêté de Mme la maire de Paris du 26 mars 2024 ont été respectés,
- aucun incident n'a été à signaler durant l'enquête publique,
- les observations recueillies au cours de l'enquête et les personnes rencontrées (élus, représentants du monde de l'économie et de la culture, associations) ont permis d'appréhender le projet dans toutes ses composantes,
- la réunion publique à laquelle participaient 150 personnes a permis d'engager un échange intéressant entre le public et les porteurs du projet.

### 3.2. Avis recueilli avant l'enquête

L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) a été pris en compte. Cet avis et la réponse du maître d'ouvrage étaient joints au dossier d'enquête publique.

### 3.3. Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées

Dans ses réponses aux questions du public et de la commissaire enquêteure, le maître d'ouvrage a toujours cherché à prendre en considération les principales attentes et propositions qui lui sont remontées, chaque fois que cela était possible, sans dénaturer l'esprit de la ZTL.

Il a apporté des réponses précises et convaincantes aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse sur :

- les impacts socio-économiques,
- les impacts environnementaux,
- le trafic : report de trafic, partage de l'espace public, création et sécurisation de pistes cyclables, intermodalité, accès à la zone, périmètre de la ZTL,
- les contrôles,
- l'accompagnement, la communication, l'évaluation.

Les réponses apportées témoignent de la volonté de préserver les objectifs recherchés par la mise en œuvre de la ZTL qui, loin de livrer Paris Centre aux touristes, apaisera au contraire le cœur de la capitale au profit de ses habitants.

De plus, la Ville de Paris s'engage à évaluer régulièrement les impacts de la mise en œuvre de la ZTL, en lien avec les arrondissements limitrophes et les différents partenaires afin de faire d'éventuels correctifs si cela se révélait nécessaire.

### 3.4. Intégration de la ZTL dans la politique menée par la Ville de Paris

La création d'une zone à trafic limitée dans Paris Centre (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements) s'inscrit dans le cadre de la politique engagée par la Ville de Paris depuis plus de dix ans pour la réduction du trafic automobile et de ses externalités environnementales négatives. Le périmètre de la ZTL intègre d'ailleurs plusieurs axes ayant déjà fait l'objet de mesures d'apaisement comme les quais bas, fermés à la circulation en 2016 et la rue de Rivoli avec les restrictions de circulation instaurées en 2020.

De grandes villes européennes ont déjà choisi de s'engager dans un mouvement vertueux de reconquête de leur centre, de partage de l'espace public en offrant une plus grande place aux piétons, aux modes de déplacements doux et en s'adaptant au changement climatique. Ces démarches pour créer une ville écologique et solidaire sont notamment à l'œuvre en Italie où des zones à trafic limité ont été instaurées depuis de nombreuses années.

### 3.5. Intérêt de l'enquête publique

Le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre a suscité un grand nombre de réactions, ce qui a rendu l'enquête publique particulièrement utile et intéressante. L'enquête a ainsi pleinement joué son rôle d'écoute et de relais des préoccupations liées au projet.

Les différentes personnes rencontrées (élus, représentants du monde de l'économie et de la culture, associations) ont toutes montré une grande attention et ont enrichi la réflexion, permettant ainsi d'appréhender de façon complète les différentes composantes de la ZTL et de ses impacts.

Dans le même esprit, la large participation du public a témoigné de l'intérêt pour le projet. Lors des permanences en mairies, les échanges entre les personnes présentes ont souvent été l'occasion d'une meilleure compréhension mutuelle des partisans et opposants au projet. Il en a été de même au cours de la réunion publique du 30 avril qui a réuni 150 personnes pour des échanges très riches avec les porteurs du projet. L'enquête publique a ainsi pris tout son sens.

La zone à trafic limité dans Paris Centre va engager des changements culturels sur la place de la voiture dans la ville. La large mobilisation du public durant l'enquête est sans nul doute un gage de meilleure compréhension des objectifs poursuivis, ce qui est essentiel pour l'acceptabilité sociale du projet.

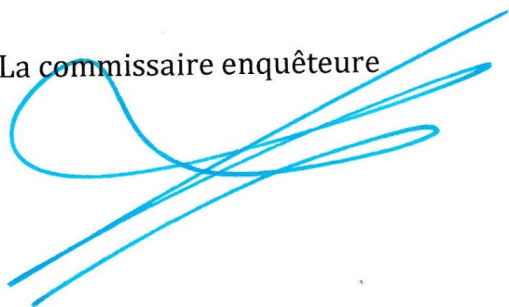
Compte tenu de l'ensemble des analyses et conclusions qui précèdent, je constate que :

- l'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté de Mme la maire de Paris du 26 avril 2024 ;
- l'avis de l'Autorité environnementale a été pris en compte par le maître d'ouvrage ;
- l'enquête publique a permis de recueillir de nombreuses contributions, les avis exprimés étant largement favorables au projet ;
- le projet de zone à trafic limité dans Paris Centre (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements) participe à l'ambition de la Ville de Paris d'améliorer le cadre de vie, la qualité de l'air, le partage de l'espace public et la mise en valeur du centre historique de Paris,
- le maître d'ouvrage a répondu de façon précise et convaincante aux questions et inquiétudes exprimées au cours de l'enquête publique, tout en préservant les objectifs recherchés par la mise en œuvre de la ZTL.

Aussi, je donne un **avis favorable** à l'instauration d'une zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements) avec deux recommandations :

- **Recommandation 1.** Tout mettre en œuvre, en s'appuyant éventuellement sur les réseaux de professionnels, pour engager une politique de communication efficace afin que chacun puisse appréhender l'intérêt de la ZTL et en comprendre le fonctionnement, gage de son acceptabilité sociale.
- **Recommandation 2.** Mener des évaluations régulières des différents impacts de la ZTL (trafic, environnement, activité économique et commerciale, activité culturelle), en lien avec les arrondissements limitrophes et les différents partenaires, en s'appuyant sur un comité de suivi afin d'en tirer des enseignements utiles pour un éventuel élargissement de la zone à trafic limité.

La commissaire enquêteure



Sylviane Dubail



