

Enquête publique relative au projet de zone à trafic limité dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements)

Enquête publique du 11 avril 2024 au 13 mai 2024

Rapport



Sylviane Dubail
Commissaire enquêteure
14 juin 2024

Table des matières

1. Objet et cadre général de l'enquête publique	7
1.1. Cadre juridique et objectifs du projet	7
1.1.1. Cadre juridique	7
1.1.2. Principes de la ZTL	8
1.1.3. Objectifs	8
1.2. Maîtrise d'ouvrage	9
1.2. Place de l'enquête publique dans le processus de délivrance des autorisations.....	9
1.4. Evaluation environnementale	10
1.5. Composition du dossier d'enquête publique	10
2. Organisation de l'enquête publique	12
2.1. Désignation du commissaire enquêteur	12
2.2. Préparation de l'enquête publique	12
2.3. Modalités de l'enquête publique	12
3. Présentation du projet	16
3.1. Un périmètre qui a évolué.....	16
3.2. Périmètre de la ZTL présenté dans le cadre de l'enquête publique	17
3.3. Trafic routier dans Paris Centre	18
3.4. Mise en œuvre opérationnelle	19
4. Avis émis avant l'enquête publique	21
4.1. Avis de l'Autorité environnementale	21
4.2. Avis sollicités des personnes publiques intéressées (PPI).....	24
5. Les zones à trafic limité en Europe	25
6. Déroulement de l'enquête publique	26
6.1. Publicité de l'enquête publique	26
6.2. Permanences de la commissaire enquêteure et observations sur le registre numérique.....	27
6.3. Personnes rencontrées.....	28
6.4. Réunion publique.....	29
7.4. Clôture de l'enquête et recueil des registres d'enquête.....	31
7. Analyse des observations du public	32
7.1. Observations du public.....	32
7.2. Remise du procès-verbal de synthèse et réponses de la Ville de Paris	33
7.3. Procès-verbal de synthèse et réponses du maître d'ouvrage	34
1 Thème : Impacts socio-économiques.....	34
1.1 Synthèse des éléments du dossier.....	34
1.1.1 Une zone apaisée, plus attractive pour les familles et les seniors	34

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

1.1.2	Commerces et activités économiques.....	34
1.2	Analyse et synthèse des observations recueillies	34
1.2.1	Transformation du centre de Paris.....	34
1.2.2.	Impact sur l'activité économique et commerciale.....	35
1.3.	Questions posées par le public et la commissaire enquêteure	36
1.3.1.	Transformation du centre de Paris.....	36
1.3.2.	Impacts sur l'activité économique et culturelle.....	38
2.	Thème. Impacts environnementaux.....	42
2.1.	Synthèse des éléments du dossier.....	42
2.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	42
2.3.	Questions posées par le public et la commissaire enquêteure	43
3.	Thème. Trafic	45
3.1.	Synthèse des éléments du dossier.....	45
3.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	46
3.2.1.	Report du trafic.....	46
3.2.2.	Partage de l'espace public	46
3.2.3.	Création et sécurisation de pistes cyclables.....	47
3.2.4.	Intermodalité	47
3.2.5.	Accès à la zone	47
3.2.6.	Périmètre de la ZTL.....	47
3.2.7.	Autres sujets en lien direct avec le trafic.....	48
3.3.	Questions posées par le public et la commissaire enquêteure	49
3.3.1.	Report de trafic.....	49
3.3.2.	Partage de l'espace public	50
3.3.4.	Intermodalité	54
3.3.5.	Accès à la zone	55
3.3.6.	Périmètre de la ZTL	55
4.	Thème. Contrôles.	58
4.1.	Synthèse des éléments du dossier.....	58
4.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	59
4.3.	Questions posées par le public et la commissaire enquêteure	59
5.	Thème. Accompagnement, communication, évaluation.....	61
5.1.	Synthèse des éléments du dossier.....	61
5.2.	Analyse et synthèse des observations recueillies	61
5.3.	Questions posées par le public et la commissaire enquêteure	62
8.	Appréciation du projet.....	65
Annexes	68
	Annexe 1. Décision du tribunal administratif de Paris désignant la commissaire enquêteure.	68

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Annexe 2. Arrêté de la maire de Paris du 26 mars 2024 prescrivant l'enquête publique.....	68
Annexe 3. Avis d'enquête publique.	68
Annexe 4. Compte rendu de la réunion publique du 30 avril 2024.....	68
Annexe 5. Observations du public, sous format numérique :.....	68
• fichier Excel des contributions du public ;	68
• courriers reçus durant l'enquête.	68

De grandes villes européennes ont 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 (ZTL) ont été instaurées depuis de nombreuses années.

La création d'une zone à trafic limitée dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} 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.

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.

Par arrêté du 26 mars 2024, la maire de Paris a prescrit une enquête publique portant sur le projet de création d'une zone à trafic limitée dans Paris Centre.

1. Objet et cadre général de l'enquête publique

1.1. Cadre juridique et objectifs du projet

1.1.1. 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 (CGT), 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. »

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

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.

1.1.2. Principes de la ZTL

C'est dans le cadre des assises nationales de la mobilité de 2017 qu'est apparue la notion de zone à trafic limité. La ZTL y est définie comme un intermédiaire entre la zone de rencontre et l'aire piétonne, un outil de reconquête des centres villes. Contrairement à la zone à faibles émissions (ZFE) qui limite l'accès aux véhicules en fonction de leurs émissions de polluant, la zone à trafic limité (ZTL) vise à réduire l'occupation de l'espace public par les véhicules motorisés, en transit.

La ZTL se définit comme une zone dont l'accès est restreint à certains types d'usagers de véhicules routiers afin d'apaiser la circulation dans la zone, en réorganisant la mobilité en faveur des transports en commun et des mobilités actives, dont la marche et le vélo. Le trafic de transit est autorisé aux véhicules des services de police, de secours, aux transports en commun, aux taxis et VTC, aux véhicules en autopartage, aux personnes à mobilité réduite, aux artisans. Pour les autres, il ne sera pas possible de transiter à travers la zone à trafic limité.

En revanche, le trafic de destination en voiture est autorisé pour tous les usagers qui ont besoin d'accéder à la zone.

1.1.3. Objectifs

« L'objectif principal de la ZTL est de réorganiser le trafic en centre-ville afin d'aboutir à un nouveau partage de l'espace public mettant au centre les mobilités actives et les transports en commun. L'amélioration de la qualité de l'air n'est qu'une externalité positive à la suite de la mise en place du dispositif. » (Extrait de l'étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME, sur « Les zones à trafic limité en Europe », juin 2019).

Des initiatives ont d'ores et déjà été prises à Nantes (2012), Grenoble (2018), Rennes (2023) qui ont créé des ZTL limitées à un axe. Ces expériences se sont révélées extrêmement positives et d'autres villes s'engagent aujourd'hui dans cette voie, sur des périmètres plus larges, comme la Presqu'île à Lyon et Paris Centre.

Le projet porté par Paris ne se limite pas à un axe mais à la zone de Paris Centre (1^{er}, 2^{ème},

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

3^{ème} et 4^{ème} arrondissements). Son périmètre est de 10 km pour une surface de 5,4 km² et 131 kilomètres de voies cumulées.

Il correspond aux quartiers historiques de Paris et concentre sites patrimoniaux, musées, parcs qui en fait un lieu prestigieux et emblématiques de Paris où se côtoient des touristes, certes, mais aussi les Parisiens, professionnels, etc.

Outil d'apaisement des cœurs d'agglomération, la ZTL redéfinira le partage de l'espace public en faveur des piétons, des vélos, des transports en commun, tout en profitant de la réduction de la circulation routière pour imaginer de nouveaux aménagements, végétalisation ou nouveaux usages.

Réduire la circulation, c'est réduire les risques d'accidents, rééquilibrer l'espace public au profit des piétons, cyclistes, transports en commun ; c'est lutter contre la pollution de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques, lutter contre le bruit ; c'est aussi faciliter les déplacements des personnes circulant dans la zone (visiteurs, résidents, PMR, artisans, commerçants, taxis, services publics, etc. Car une ZTL n'interdit pas le trafic routier : elle le limite au « trafic de destination » et à une liste d'ayants-droits.

1.2. Maîtrise d'ouvrage

La Ville de Paris est maître d'ouvrage du projet.

Cependant, compte tenu du statut administratif des voies parisiennes, la compétence est parfois partagée entre la Ville de Paris et la Préfecture de Police pour la gestion de la voirie. Ainsi, le périmètre de la ZTL intègre des voies de compétence préfectorale. La ZTL de Paris Centre devra donc être instauré par un arrêté de police cosigné par la Maire de Paris et le Préfet de Police (Cf. 1.1.1. ci-dessus).

1.2. Place de l'enquête publique dans le processus de délivrance des autorisations

L'enquête publique intervient après une phase de dialogue préalable qui s'est déroulée du 12 mai 2021 au 5 avril 2022. Un questionnaire mis en ligne portant sur trois thèmes (le périmètre du projet, les véhicules à autoriser dans ce périmètre ainsi que les objectifs et nouveaux usages attendus) a permis d'obtenir près de 7 000 réponses. Une réunion publique a été organisée et des ateliers ont réuni différents publics de professionnels et de riverains. Le 5 avril 2022, au cours d'une réunion plénière en présence des élus, les principaux résultats et enseignements tirés de cette première phase de concertation ont été présentés.

Le projet a ensuite été soumis à une évaluation environnementale avant de faire l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 11 avril 2024 au 13 mai 2024.

L'enquête est prescrite en application du code général des collectivités territoriales, notamment son article L 2213-2 et du code de l'environnement, notamment ses articles

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants. Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. A l'issue de l'enquête publique, la commissaire enquête rédigera un rapport et formulera un avis sur le projet.

Le projet de ZTL, éventuellement modifié, sera soumis à délibération du Conseil de Paris qui se prononcera sur l'opération (déclaration de projet),

L'arrêté instituant la zone à trafic limité dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris) sera co-signé par la maire de Paris et le préfet de police.

1.4. Evaluation environnementale

En application de l'article L 122-1 du code de l'environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics ou privés, qui par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Une synthèse des recommandations de l'Autorité environnemental (Ae) et les réponses du maître d'ouvrage figurent au chapitre 4.1. du présent rapport.

1.5. Composition du dossier d'enquête publique

- 0. Guide de lecture.
- Pièce I. Informations juridiques et administratives.
 - I.1. Présentation du projet et déroulé de la procédure.
 - I.2. Projet d'arrêté instituant la zone à trafic limité.
- Pièce II. Etude d'impact.
 - II.1. Résumé non technique de l'étude d'impact.
 - II.2. Périmètre, description du projet et de l'évolution de l'état initial de l'environnement avec et sans le projet.
 - II.3. Description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet – état initial.
 - II.4. Evaluation environnementale.
 - II.5.a. Compatibilité avec les documents de planification environnementale et de stratégie.
 - II.5.b. Description des méthodes de prévisions ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement.
 - II.5.c. Noms, qualités et qualifications du ou des experts de l'étude d'impact et des études ayant contribué à sa réalisation.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

- Pièce III. Annexes à l'étude d'impact.
 - III.1.a. Annexe 1 : étude trafic -- AIMSUN
 - III.1.b. Annexe 2a : état initial -Air/Santé --ARIA
 - III.1.c. Annexe 2b : étude air/Santé -- ARIA

 - III.2.a. Annexe 3 : étude bruit – CAP HORN
 - III.2.b. Annexe 4 : étude déplacements et stationnement -- ETC

 - III.3.a. Annexe 5a : état initial – activités économiques et commerciales -- PIVADIS
 - III.3.b. Annexe 5b : étude activités économiques et commerciales -- PIVADIS

 - III.4.a. Annexe 6 : bilan carbone -- SYMOE
 - III.4.b. Annexe 7 : diagnostic faune/flore/habitat -- RAINETTE

 - III.5.a. Annexe 8 : scénario variante – Etude trafic -- AIMSUN
 - III.5 .b. Annexe 9 : scénario variante – Etude air/santé -- ARIA

 - III.6.a. Annexe 10 : scénario variante – Etude bruit – CAP HORN
 - III.6.b. Annexe 11 : scénario variante – Bilan carbone -- SYMOE

- Pièce IV. Documents juridiques et administratifs attenants à l'enquête publique.
 - IV.1.a. Décision de la MRAe
 - IV.1.b. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de ZTL
 - IV.1.c. Mémoire en réponse de la Ville de Paris

 - IV.2.a. Consultation sur le projet de la ZTL
 - IV.2.b. Avis de délibération de la Ville de Saint-Mandé

- Pièce V. Bilan du dialogue préalable.
 - V.1. Résultats des questionnaires, synthèse des avis exprimés.
 - V.2. Document de la réunion publique de restitution du dialogue préalable.

2. Organisation de l'enquête publique

L'enquête publique est prescrite en application du code général des collectivités territoriales, notamment son article L 2213-2, et en application du code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants.

L'article L 123-1 du code de l'environnement précise les objectifs de l'enquête publique : *« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. »*

2.1. Désignation du 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^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris (annexe 1).

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

2.2. Préparation de l'enquête publique

Dès la désignation de la commissaire enquêteure, plusieurs réunions de travail ont été organisées avec la ville de Paris (direction de la voirie et des déplacements, agence de la mobilité), la commissaire enquêteure et, ponctuellement, Stratéact (agence de communication dédiée aux sujets d'intérêt général) et Publilégal (logistique de l'enquête publique).

2.3. Modalités de l'enquête publique

Par arrêté du 26 mars 2024 (annexe 2), la maire de Paris a prescrit l'ouverture d'une enquête publique relative au projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête :

- L'enquête se déroulera du 11 avril 2024 à 9h au 13 mai 2024 à 17h, soit pendant 33 jours consécutifs.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

- Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Paris Centre, rue Eugène Spüller, 75003 Paris. Le dossier et le registre d'enquête seront également déposés en mairies des 8^{ème} et 10^{ème} arrondissements.
- Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés sur le territoire de la Ville de Paris.

Cet avis sera également affiché, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, à l'Hôtel de Ville de Paris, dans les mairies d'arrondissement et de secteur de Paris Centre, sur le territoire correspondant au secteur de Paris-Centre et aux limites adjacentes des arrondissements limitrophes.

L'avis sera mis en ligne sur le site internet de la Ville (paris.fr).

- Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consulter le dossier d'enquête sous forme dématérialisée via :
 - le site internet dédié à l'enquête publique
www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Un poste informatique sera mis à disposition du public au siège de l'enquête, mairie de Paris Centre, ainsi que dans les mairies des 8^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Paris.

- Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire papier du dossier d'enquête sera mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la mairie de Paris Centre, des mairies du 8^{ème} et du 10^{ème} arrondissements de Paris.
- Un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par la commissaire enquêteuse, sera mis à disposition du public qui pourra y consigner ses observations et ses propositions.

Les observations et propositions pourront également être déposées par le public de manière électronique, sur un registre dématérialisé, du 11 avril 2024 à 9h au 13 mai 2024 à 17h via le site internet dédié à l'enquête : www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Ces observations et propositions déposées de manière électronique seront consultables par le public sur le registre dématérialisé, durant toute la durée de l'enquête.

Les observations pourront également être adressées à la commissaire enquêteuse :

- par courrier, au siège de l'enquête, la mairie de Paris Centre,
- par mail à l'adresse suivante : ztl-paris@mail.registre-numerique.fr

- La commissaire enquêteure se tiendra à la disposition du public lors de permanences.

Mairie de Paris Centre, 2 rue Eugène Spüller, 75003 Paris

- jeudi 11 avril 2024 de 14h à 17h,
- samedi 20 avril 2024 de 9h à 12h,
- mercredi 24 avril 2024 de 14h à 17h,
- jeudi 2 mai 2024 de 9h à 12h,
- lundi 6 mai 2024 de 14h à 17h,
- lundi 13 mai 2024 de 9h à 12h.

Mairie du 8^{ème} arrondissement, 3 rue de Lisbonne, 75008 Paris

- mercredi 17 avril 2024 de 9h à 12h,
- lundi 29 avril de 9h à 12h,
- lundi 13 mai de 14h à 17h.

Mairie du 10^{ème} arrondissement, 72 rue du Faubourg Saint-Martin, 75010 Paris

- vendredi 12 avril de 9h à 12h,
- mercredi 24 avril de 9h à 12h,
- mardi 7 mai de 14h à 17h.

- Une réunion publique sera organisée le mardi 30 avril 2024 à la mairie de Paris Centre, 2 rue Eugène Spüller, 75003 Paris.
- A l'issue de l'enquête publique, les registres d'enquête seront transmis sans délai à la commissaire enquêteure qui devra les clore et les signer. Dans la huitaine, la commissaire enquêteure rencontrera le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai maximum de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.
- Dans un délai de trente jours à compter de la date de réception des registres, la commissaire enquêteure remettra le rapport et ses conclusions motivées à l'autorité organisatrice de l'enquête, la maire de Paris, ainsi qu'au président du tribunal administratif de Paris.
- La maire de Paris adressera copie du rapport et des conclusions motivées de la commissaire enquêteure à :
 - la mairie du secteur de Paris Centre (2 rue Eugène Spüller, 75003 Paris),
 - la préfecture de police (1 bis rue de Lutèce 75004 Paris),
 - la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris (5 rue Leblanc, 75911

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

- Paris Cedex 15),
- la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris (121 avenue de France, 75639 Paris Cedex 13),

Le rapport et les conclusions de la commissaire enquêteuse seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Ces mêmes documents seront mis en ligne sur le portail internet de la Ville de Paris.

- A l'issue de l'enquête publique, et sous réserve des résultats de celle-ci, le projet de zone à trafic limité dans Paris Centre, éventuellement modifié, sera soumis à délibération du Conseil de Paris qui se prononcera par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération.
Puis la maire de Paris cosignera avec le préfet de police de Paris l'arrêté de police de circulation instituant la zone à trafic limité dans Paris Centre.

3. Présentation du projet

La Ville de Paris s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique de mobilité plus écologique et inclusive, une politique d'apaisement de l'espace public en réduisant l'usage des véhicules individuels motorisés au profit des modes doux, des transports en commun et véhicules partagés.

Depuis dix ans, la Ville de Paris a affiché la ferme volonté de donner davantage d'espace aux mobilités douces et aux piétons : en 2014, création de « zones de rencontre » (vitesse limitée à 20km/h et piéton prioritaire, y compris sur la chaussée) ; en 2016, les berges de la Seine (centre de Paris et 7^{ème} arrondissement) ont été ouvertes aux piétons ; 27 zones « Paris Respire » offrent un espace piéton le week-end dans tous les arrondissements ; en 2022, mise en œuvre du programme « Rue aux écoles » (fermeture des rues devant les établissements scolaires) ; enfin, la vitesse maximale dans Paris est désormais de 30km/h.

La Ville de Paris considère que l'opération de réaménagement de la rue de Rivoli constitue une préfiguration de la ZTL.

Le projet de zone à trafic limité s'inscrit donc dans cette politique d'apaisement de l'espace public. C'est un engagement pris par la maire de Paris lors des élections municipales de 2020.

3.1. Un périmètre qui a évolué

C'est en 2021 qu'a été étudié le premier projet de zone à trafic limité dont le périmètre comprenait Paris Centre et le nord du boulevard Saint-Germain : « Paris Respire – Paris centre & Saint-Germain ». Cette option impliquait la mise à double sens du boulevard Saint-Germain afin de disposer d'axes de circulation suffisamment dimensionnés pour faciliter l'organisation des flux.

Une phase de dialogue avec les différents acteurs a été lancée en mai 2021 pour aider à la préfiguration du projet « Paris Respire – Paris centre & Saint-Germain ». Cette phase de dialogue a non seulement permis d'exprimer une attente forte d'apaisement de l'espace public, mais elle a conforté le périmètre proposé et la liste des ayants-droits. Les VTC ont ainsi été intégrés à la suite de cette concertation.

En 2022, à la demande de la Préfecture de Police, le projet de ZTL a été recentré sur le périmètre de Paris Centre. La Préfecture de Police est en effet responsable de la sécurité de la capitale, compétente sur certains axes d'importance stratégique pour l'État et cogestionnaire avec la Ville de Paris d'une partie de la voirie.

Aussi, le projet de ZTL a-t-il été revu et l'étude d'impact lancée par la Ville de Paris au printemps 2022 a porté sur un périmètre redéfini : Paris Centre, îles Saint-Louis, île de la Cité et quais hauts.

Les échanges se sont poursuivis avec la Préfecture de Police et ils ont abouti à deux scénarios, l'un avec les quais hauts rive droite, l'autre sans les quais. En mars 2023, la

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Préfecture de Police a officiellement fait part de son avis positif pour une « ZTL sur le périmètre de Paris Centre sans les quais hauts rive droite, et sans les îles, et incluant le boulevard Morland, les quais des Célestins et de l'Hôtel de Ville, sens est-ouest. »

Ce scénario constitue une variante (ou solution de substitution) au projet de ZTL défendu par la Ville.

3.2. Périmètre de la ZTL présenté dans le cadre de l'enquête publique

Le périmètre de la ZTL retenu dans le cadre de l'enquête publique correspond au secteur de Paris Centre, c'est-à-dire les 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements, comprenant les quais hauts rive droite ainsi que les îles Saint-Louis et de la Cité. Le périmètre de la ZTL correspond au cœur historique de Paris.

Son périmètre est de 10 kilomètres, sur une surface 5,4 km² et 131 kilomètres de voies cumulées. Il est délimité par la Seine au sud, les Grands Boulevards au nord, la place de la Concorde à l'ouest et le boulevard Bourdon. Ces axes ne sont pas inclus dans la ZTL.



Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

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 entrainerait 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).

La zone à trafic limité dans Paris Centre devrait être mise en œuvre à l'automne 2024, après les Jeux Olympiques et Paralympiques

3.3. Trafic routier dans Paris Centre

La ZTL s'inscrit dans la politique de la Ville de Paris de réduire la circulation motorisée et d'encourager les modes de déplacement actifs et l'usage des transports en commun.

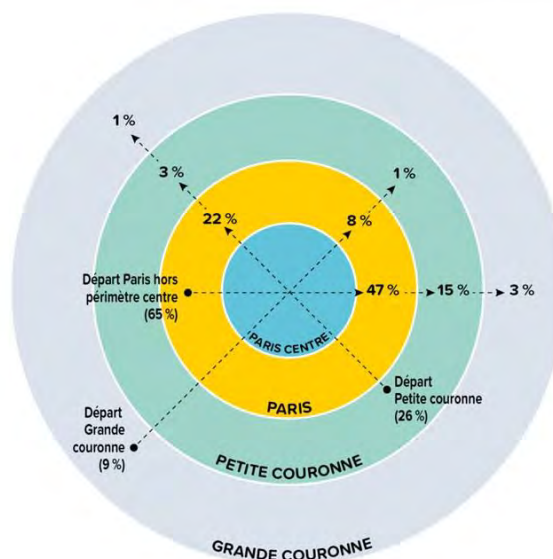
Alors que le centre de Paris est particulièrement bien desservi par les transports en commun et le réseau de pistes cyclables, le cœur de la capitale est encore traversé à 50% par des véhicules motorisés en transit. Cette part du trafic de transit dans le périmètre envisagé pour la ZTL varie entre 35% et 65% en fonction des heures de la journée. Il concerne plus les Parisiens hors ZTL que les habitants du secteur de la ZTL qui utilisent déjà des moyens de déplacement alternatifs au véhicule individuel motorisé.

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), ainsi que sur le boulevard périphérique extérieur (augmentations maximales de 1% en période de pointe du matin et 1,8% en période de pointe du soir) et sur le boulevard périphérique intérieur (augmentations maximales de 3% en période de pointe du matin et 4,4% en période de pointe du soir).

En limitant la circulation automobile, la ZTL offre plus de place et de confort de déplacement aux piétons (elle s'inscrit ainsi dans la stratégie *Paris Piéton* élaborée en 2017) et aux cyclistes.

Enfin, en diminuant le trafic dans la zone, les conditions de circulation des transports en commun sera améliorée.

Décomposition du trafic de transit selon les origines et les destinations des conducteurs



3.4. Mise en œuvre opérationnelle

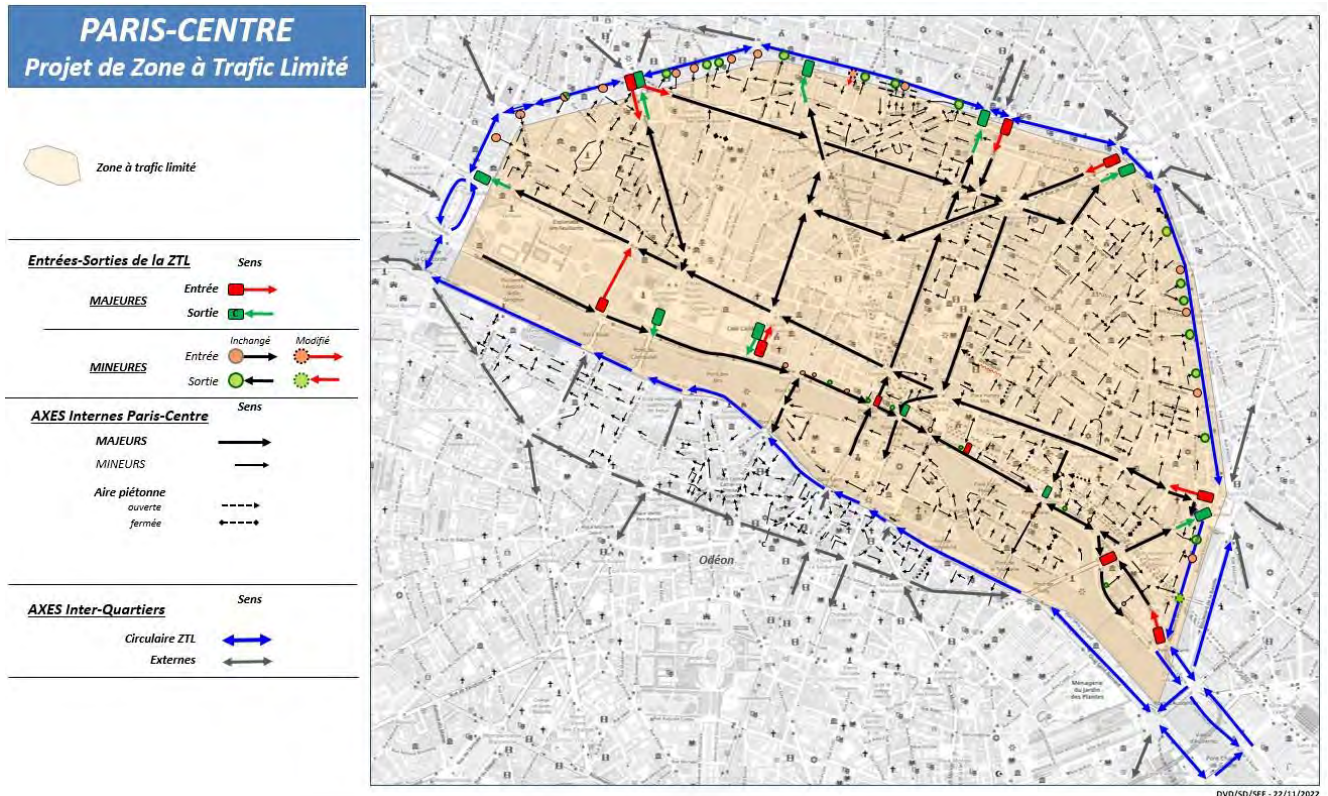
La ZTL sera instauré par un arrêté cosigné par la maire de Paris et le préfet de Police.

Le respect des règles de circulation au sein de la ZTL reposera sur un ensemble de dispositifs qui se complètent : l'information des usagers ; des modifications des plans de circulation afin d'éviter que des rues de desserte locale ne deviennent des itinéraires de transit ; l'intégration des nouvelles règles de circulation par les assistants de navigation.

Les entrées de la ZTL seront matérialisées par des panneaux de signalisation complétés d'une mention « Accès réservé » et par un marquage au sol.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Dans son ensemble, la zone comptera 11 entrées majeures et 16 mineures, 11 sorties majeures et 16 mineures.



Après une phase pédagogique de six mois, la police engagera des contrôles ponctuels et ciblés. A terme, une vidéoverbalisation pourra être mise en place en lien avec la réglementation nationale.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

4. Avis émis avant l'enquête publique

4.1. Avis de l'Autorité environnementale

En décembre 2021, le projet a été soumis pour avis par la Ville de Paris à l'Autorité environnementale au titre de la « clause filet ». Cette disposition du code de l'environnement a pour effet de soumettre à évaluation environnementale les projets ayant potentiellement une incidence sur l'environnement, même s'ils n'entrent pas dans la liste des projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique.

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 n°DRIEAT-2022-023 du 27 janvier 2022).

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

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

L'Autorité environnementale rappelle qu'elle ne se prononce pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Son avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour autoriser ou non le projet.

L'Autorité environnementale a fait des recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a répondu dans un mémoire, joint au dossier d'enquête. Ci-dessous, une synthèse de ces échanges.

- Clarifier les conditions qui permettront au dispositif de produire pleinement les effets attendus.

Plusieurs leviers seront mobilisés par la Ville de Paris pour assurer la bonne information du public et le respect du dispositif : actions d'information et de communication, phase pédagogique, intégration des nouvelles règles de circulation dans les assistants de navigation, modification des plans de circulation dans la ZTL, modalités de contrôle et de sanction.

La Ville de Paris a fondé son dispositif sur la distinction entre le trafic de transit et le trafic de destination. Une liste des ayants droit de transiter dans la ZTL sera précisée.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

- Compléter l'étude d'impact par un exposé précis des modalités de contrôles prévus, y compris en phase 3 (fonctionnement dans la durée).

La ZTL est un ensemble de voies réservées et, en application du code de la route, l'utilisateur non autorisé peut être verbalisé par une contravention de 4^{ème} classe (135 €).

Plusieurs phases sont envisagées pour une familiarisation avec ce nouveau dispositif : une phase pédagogique ; une seconde phase avec des contrôles ponctuels et ciblés.

A terme, la vidéo verbalisation et/ou contrôle sanction automatisé pourront être mis en place, si la législation le permet pour les ZTL.

- Présenter les modalités d'association du public et les résultats de la concertation tenue en 2021, les joindre au dossier et expliquer comment les contributions ont été prises en compte dans l'élaboration du projet.

Une synthèse du dialogue préalable qui s'est déroulé du 11 mai 2021 au 30 juin 2021, figure au dossier d'enquête publique.

- Joindre au dossier la demande d'autorisation relative au projet de ZTL.

Le projet d'arrêté instituant la ZTL est joint au dossier d'enquête.

- Analyser les effets cumulés, notamment en termes de trafic et de pollutions associées, du projet de ZTL avec les projets de réaménagements des abords de Notre-Dame, la reconfiguration de l'Hôtel-Dieu et la rénovation de l'ancien palais de justice.

La ZTL n'aura pas d'effets négatifs sur les projets cités.

- Actualiser l'étude d'impact et réévaluer les potentiels incidences du projet en cas d'évolution du périmètre ou des modalités de mise en œuvre de la ZTL.

La Ville de Paris a d'ores et déjà évalué les potentielles incidences du projet en cas d'évolution du périmètre de la ZTL.

- Exposer la cohérence et la complémentarité de la ZTL de Paris Centre et des projets arrêtés en 2023 du PLU et du PCAET.

Le nouveau plan d'urbanisme bioclimatique (PLUb) comporte des orientations concernant les espaces piétonniers, l'augmentation des surfaces végétalisées, la réduction des surfaces dévolues à la circulation et au stationnement, ce qui s'inscrit bien dans les objectifs de la ZTL, tout comme l'objectif de santé environnementale.

Les objectifs du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) sont également cohérents avec les objectifs de la ZTL.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

- Etudier le fonctionnement des voies et des carrefours affectés par des reports de trafic pour évaluer la nécessité de mesures destinées aux véhicules prioritaires.

Le système de régulation du trafic parisien permet de prendre en charge et d'atténuer d'éventuelles situations de congestion et de report de trafic liées à la ZTL.

- Evaluer la diminution de trafic attendue sur le secteur de Paris Centre, voire à une échelle plus large, avec la réalisation de la ZTL.

Dans l'étude d'impact figurent les diminutions estimées de trafic selon les secteurs et les tronçons plutôt qu'une baisse globale qui cache souvent des réalités différentes (ainsi, une rue déjà très peu circulée sera peu impactée).

La mise en œuvre de la ZTL fera diminuer la circulation dans Paris Centre (-15% boulevard de Sébastopol, -11 à 17% quai Henri IV, -7 à 9% rue Réaumur). Le maître d'ouvrage écrit : « Une partie de la diminution du trafic attendue suite à la mise en place de la ZTL reste difficilement évaluable et est probablement sous-estimée. En effet, depuis le début des années 2000, il est observé ex post le phénomène « d'évaporation de trafic » : la fermeture d'un axe de circulation peut produire des baisses durables de trafic qu'on ne retrouve pas sur les axes de déchargement alentours et partiellement dans les reports modaux, par les évolutions de comportement qu'ils induisent en matière de déplacement (...). Le phénomène d'évaporation de trafic n'a pas été inclus dans les modélisations du projet ZTL, les rendant ainsi plutôt conservatrices sur les effets réellement attendus en matière de baisse de trafic, de bruit, de qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre associées. »

- Evaluer les bénéfices sanitaires induits par le développement des modes actifs.

Evaluer les bénéfices induits directement par la ZTL pourra se faire par le biais d'enquêtes déclaratives auprès des cyclistes et marcheurs au sein de la ZTL. Des appuis méthodologiques seront nécessaires, en lien avec le CEREMA, l'ARS ou l'observatoire régional de santé.

- Illustrer plus précisément les bénéfices pour les piétons de la mise en place du dispositif, en incluant des informations relatives aux nouveaux aménagements piétons prévus dans le secteur après la mise en place de la ZTL, ainsi que leur localisation prévisionnelle.

La ZTL en tant que telle ne comporte pas d'aménagements piétons, mais elle jouera un rôle de facilitateur pour des « démarches de pacification de l'espace public » : végétalisation et agrandissement des trottoirs, aménagement de pistes cyclables, nouvelles « rues aux écoles », etc. Des points précis de localisation ont été donnés dans la réponse du maître d'ouvrage.

- Décrire et localiser les aménagements cyclables principaux privilégiés à l'intérieur de la zone et sur sa périphérie à la faveur de la mise en place de la ZTL, ainsi que les réaménagements prévu du réseau secondaire à l'intérieur de la zone.

La ZTL est conçu comme un maillon de la politique cyclable parisienne, réduisant la Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

circulation dans tout son périmètre et intégrant plusieurs aménagements.

- Préciser les modalités de suivi de la qualité de l'air, avec des points de mesure, notamment près des établissements sensibles concernés par des reports de trafic, et mettre en œuvre des mesures correctives en cas de dégradation additionnelle de la qualité de l'air.

Une campagne de mesure de la qualité de l'air sera réalisée en 2025, au moins six mois après la mise en œuvre de la ZTL afin qu'un nouvel équilibre du trafic soit atteint. Ces mesures seront mises à disposition d'Airparif pour apprécier l'impact de la ZTL sur la qualité de l'air, par comparaison des situations avant/après ZTL.

- Préciser la localisation des stations de mesures utilisées pour le suivi acoustique des effets de la ZTL.

Des stations de mesure du bruit routier sont installées dans Paris intra-muros, sur le boulevard périphérique et en petite couronne. Les stations implantées sur le boulevard périphérique permettront de caractériser les éventuelles (faibles) augmentation de trafic sur cet axe.

Deux stations sont situées au cœur de la ZTL, trois sur les voies limitrophes et trois autres dans des zones de report potentiel du trafic routier (quai Anatole France, boulevard Saint-Germain, place Saint-Michel). En plus de ces stations réseau permanent de Bruitparif, quatre stations ponctuelles ont été installées en 2022 (1^{er}, 8^{ème} et 12^{ème} arrondissements).

4.2. Avis sollicités des personnes publiques intéressées (PPI)

Conformément à l'article L 122-1 du code de l'environnement, le projet de zone à trafic limité dans Paris Centre doit être 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.

L'étude d'impact du projet a été transmise pour avis dans un délai de deux mois à compter de la date de consultation, le 22 décembre 2023 : au département des Hauts de Seine, au département de Seine Saint-Denis, au département du Val de Marne, à l'établissement public territorial de Plaine Commune, à l'établissement public territorial de Grand Orly Seine Bièvre, aux villes de Bagnolet, Boulogne Billancourt, Charenton, Clichy la Garenne, Fontenay -sous-bois, Issy les Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Joinville le Pont, Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Levallois Perret, Malakoff, Montreuil, Montrouge, Neuilly-sur-Seine, Nogent-sur-Marne, Pantin, Puteaux, Saint-Cloud, Saint-Mandé, Saint-Maurice, Suresnes, Vanves, Vincennes ; Le projet a également été transmis pour avis à Île-de-France Mobilités et à la Métropole du Grand Paris.

Seule la ville de Saint-Mandé a formulé un avis. Cet avis est défavorable au projet, sans autre commentaire.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

5. Les zones à trafic limité en Europe

L'étude réalisée en 2019 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) sur les zones à trafic limité dans huit pays européens est intéressante à plus d'un titre. Elle nous renseigne sur les objectifs recherchés, les conditions de fonctionnement, les impacts environnementaux et sociaux.

L'exemple de l'Italie est le plus intéressant car elle compte à elle seule 228 ZTL, apparues dans les années 1970 pour protéger le patrimoine historique (Ferrare, Florence, Sienne), avant de se développer plus largement pour s'intégrer aux politiques de mobilité et aux objectifs d'amélioration de l'environnement.

Les ZTL se sont développées en Italie en s'adaptant au contexte et aux attentes de la population. Dans certaines grandes agglomérations, comme Milan, le dispositif a évolué vers un péage urbain. A Turin, une bonne partie de la ZTL du centre est en aire piétonne. L'acceptabilité de ces mesures a été difficile pour les commerçants au début du projet, même s'ils « n'envisageraient pas un retour en arrière » aujourd'hui.

Les résultats de ces ZTL sont une part modale des véhicules individuels motorisés qui est passée de 78% à 48% en une dizaine d'années.

Depuis les années 2000, l'Italie a adopté la lecture automatique des plaques d'immatriculation pour détecter les véhicules non autorisés qui circulent dans la zone ce qui permet un contrôle efficace.

Les principaux enseignements tirés par l'ADEME à partir de ces retours d'expérience italiens sont les suivants :

- Les villes ayant mis en place ces zones ont également fortement avancé sur la piétonisation.
- Les ZTL peuvent être aménagées de manière "légère" sans interventions lourdes.
- L'institution de ce type de zone nécessite de revoir le plan de circulation, notamment pour prévoir et signaler des "échappatoires" et de prévoir en parallèle des aménagements favorables aux modes actifs pour permettre les reports.
- Elles ont permis un report modal important sur les modes actifs, et une amélioration des transports collectifs.

Nantes puis Grenoble ont créé leur propre ZTL limitée à un axe en adaptant des dispositifs réglementaires existants. Elles ont ainsi démontré l'efficacité que pouvait offrir ce type d'approche. Ainsi, un boulevard auparavant assez circulé a vu son trafic limité aux cyclistes et transports public, sur les 10 000 véhicules motorisés présents auparavant, 5 000 véhicules se sont "évaporés", 3 500 reportés sur d'autres modes, et 1 500 sur d'autres itinéraires. Localement l'ambiance a pu être complètement modifiée assurant une reconquête de l'espace public.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

En France, l'absence de réglementation spécifique à la ZTL complique la communication et l'efficacité des contrôles. L'information, la communication et les contrôles ponctuels sont les outils utilisés.

L'étude menée par l'ADEME confirme tout l'intérêt de la ZTL pour apaiser centre-ville et quartiers, améliorer le cadre de vie, favoriser les activités locales et le développement touristique. Les retours d'expérience ont montré que, quelle que soit la taille de l'agglomération ou la ville concernée, la ZTL donne des résultats très satisfaisants, avec une réduction du trafic motorisé et un important report modal en faveur des modes actifs et des transports collectifs.

6. Déroulement de l'enquête publique

6.1. Publicité de l'enquête publique

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 Publiégal, 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).

Publiégal 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 rapide du projet.

6.2. Permanences de la commissaire enquêteure et observations sur le registre numérique.

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^{ème} arrondissement et trois permanences en mairie du 10^{ème} 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, etc. La plupart des personnes ont préféré apporter leur contribution sur le registre numérique plutôt que le registre papier.

Les permanences, notamment les permanences en mairie de Paris Centre, ont été l'occasion d'échanges fort intéressants, parfois passionnés, entre partisans du projet et opposants. Cela a eu le grand avantage de permettre aux uns et aux autres, de mieux comprendre les arguments de personnes ne partageant pas leur opinion.

Des plaquettes d'information et flyers étaient à disposition des visiteurs.

Notons deux incidents qui n'ont fort heureusement eu aucune conséquence.

Le premier concerne le registre d'enquête de la mairie du 10^{ème} arrondissement qui a disparu au cours de « la nocturne » (ouverture au public un soir par semaine) du 18 avril 2024. Déposé sur le meuble contenant le dossier d'enquête, le registre a sans doute été confondu avec les plaquettes d'information et emporté par mégarde, mais non rapporté. Aucune observation du public ne figurait sur le registre, et les scans avaient été faits par Publilégal et la mairie. Un second registre a été mis à disposition du public. Afin de bien identifier les registres d'enquête, des stickers jaunes ont été collés sur leurs couvertures et les consignes de surveillance stricte ont été renouvelées dans les trois mairies d'arrondissement.

L'autre incident s'est produit le 2 mai 2024 à la mairie de Paris Centre, à la suite d'une permanence à laquelle une quinzaine de personnes s'était présentée. Sept observations ayant été déposées, des feuillets ont été rajoutés par le commissaire enquêteure qui a pris soin de photographier les pages du registre avant de quitter la permanence à midi. Or, l'après-midi, le registre avait disparu alors qu'il n'y avait pas de confusion possible avec les plaquettes d'information compte tenu des feuillets rajoutés et des stickers jaunes sur les couvertures. Un nouveau registre a été déposé immédiatement et les personnes chargées d'accueillir le public ont pris toutes les précautions pour surveiller davantage encore le registre. Toutes les contributions du premier registre, scannées, ont pu être traitées normalement.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

6.3. Personnes rencontrées

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 la maire.

La commissaire enquêtrice a travaillé en étroite relation avec Cécile Honoré, adjointe au pôle partage de l'espace public et qualité de l'air, agence de la mobilité (DVD), Bastien Thibault-Turba, chef de projet transition écologique des mobilités, agence de la mobilité (DVD), Stratéact (agence de communication dédiée aux sujets d'intérêt général) et, plus ponctuellement, Publilégal (logistique de l'enquête publique).

La commissaire enquêtrice a également rencontré :

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^{ème} arrondissement ;
- Delphine Bürkli, maire du 9^{ème} arrondissement ;
- Alexandra Cordebard, maire du 10^{ème} 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^{ème} 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.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

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.

6.4. 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, de 18h à 21h. Compte tenu du nombre de personnes (150 personnes), deux salles ont été mises à disposition, la deuxième salle étant reliée à la première par vidéo.

La réunion publique, animée par Frédéric Chaussée (Stratéact), a été séquencée en deux temps :

- un premier temps d'introduction et de présentation du projet par les élus, la commissaire enquêteuse, puis les équipes de la Ville de Paris ;
- un second temps de questions-réponses avec le public. Les participants dans la deuxième salle ont également pu poser leurs questions grâce à des « fiches questions » que les équipes de la mairie transmettaient à la commissaire enquêteuse dans la salle des mariages tout au long de la réunion.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Étaient présents en tribune pour présenter le projet, 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 sécurisation des pistes cyclables et l'offre de transports en commun.

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



Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

7.4. Clôture de l'enquête et recueil des registres d'enquête

Les registres d'enquête déposés en mairie de Paris Centre, en mairies des 8^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Paris ont été recueillis par 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.

7. Analyse des observations du public

7.1. Observations du public

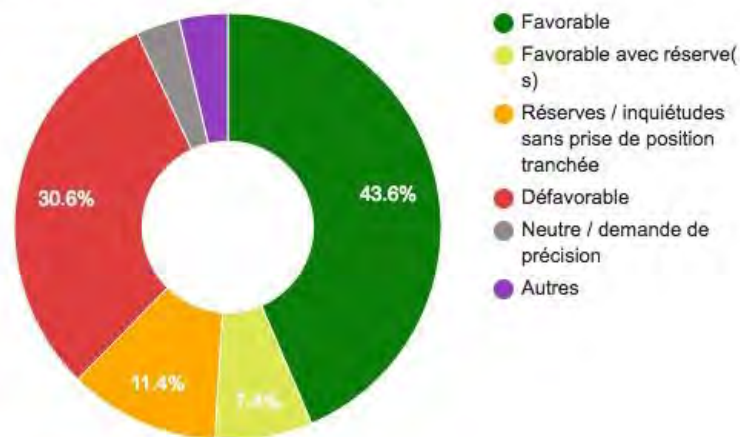
Les observations du public ont été recueillies via le registre numérique (88,5 %), les courriers envoyés à la commissaire enquêteuse au siège de l'enquête, les courriels, les registres papier mis à disposition au siège de l'enquête (mairie de Paris Centre) et en mairies des 8^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Paris.

Le public a largement participé à l'enquête. 76,7 % des contributions émanent de particuliers domiciliés pour l'essentiel à Paris :

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

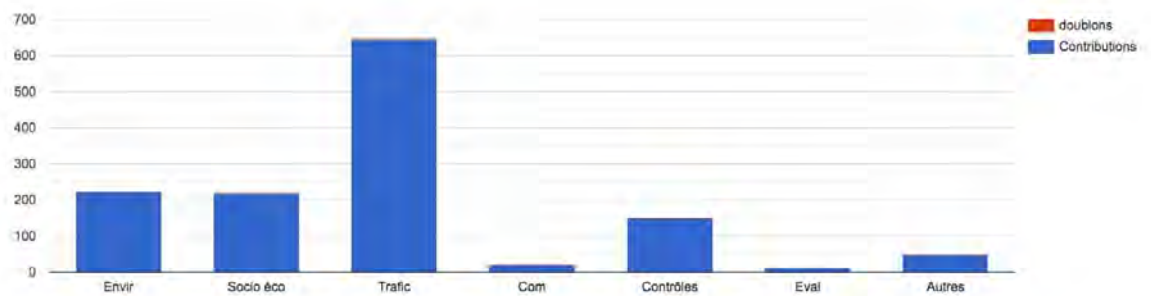
Les statistiques illustrent que les Parisiens se sont manifestés pour témoigner de leur soutien au projet de création d'une zone à trafic limité dans le centre de Paris.

Orientations des contributions (déduplié)



Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Les contributions ont été analysées selon les thèmes suivants : impacts socio-économiques, impacts environnementaux, trafic, contrôles, communication, évaluation de la ZTL, autres sujets. Les contributions classées dans « Autres sujets » sont celles qui n'ont aucun lien avec le projet de création de la zone à trafic limité dans Paris Centre.



7.2. Remise du procès-verbal de synthèse et réponses de la Ville de Paris

Le mercredi 22 mai 2024, la commissaire enquêteuse a remis le procès-verbal de synthèse aux représentants de la mairie de Paris, direction de la voirie et des déplacements (DVD) : Nicolas Roy, chargé de mission auprès du directeur de la voirie et des déplacements, Cécile Honoré, adjointe au pôle partage de l'espace public et qualité de l'air, PEPQA ; Bastien Thibault-Turba, chef de projet transition écologique des mobilités, pôle PEPQA, agence de la mobilité.

Après avoir commenté les contributions du public, regroupées par thème, la commissaire enquêteuse a invité le maître d'ouvrage à apporter des réponses aux questions posées, dans un délai maximum de quinze jours à compter de la remise du procès-verbal de synthèse.

Le 5 juin 2024, le représentant du maître d'ouvrage a transmis à la commissaire enquêteuse le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Des réponses précises et éclairantes ont été apportées par le maître d'ouvrage, :

- **Impacts socio-économiques.**
- **Impacts environnementaux.**
- **Trafic.**
- **Contrôles.**
- **Accompagnement, communication, évaluation.**

7.3. Procès-verbal de synthèse et réponses du maître d'ouvrage

1 Thème : Impacts socio-économiques

1.1 Synthèse des éléments du dossier

1.1.1 Une zone apaisée, plus attractive pour les familles et les seniors

Selon l'analyse développée dans l'étude d'impact, le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur le contexte sociodémographique. Il est même légitime de penser que cette zone apaisée aura un effet attractif pour les familles et les seniors.

La ZTL participera ainsi au partage harmonieux de l'espace public entre piétons, cyclistes et transports en commun, les rues devenant de véritables lieux de rencontre.

1.1.2 Commerces et activités économiques

Les commerces, très denses dans ce secteur, génèrent un fort flux de marchandises « dont l'organisation ne sera pas remise en cause par la ZTL mais celle-ci pourrait conduire à un allongement des temps de livraison, en fonction des niveaux des reports de circulation (...). Le secteur Bastille est potentiellement l'un des plus sensibles, avec le secteur Madeleine dans une moindre mesure, à l'impact du report des flux sur l'activité commerciale et la livraison de marchandises aux établissements implantés sur ces secteurs. Une attention particulière sera à porter à l'organisation du marché de la Bastille, le plus important du centre de Paris » (Cf. étude d'impact, II.4).

1.2 Analyse et synthèse des observations recueillies

1.2.1 Transformation du centre de Paris

Cette transformation du cœur de Paris suscite des réactions diamétralement opposées.

Pour les jeunes couples, dont certains se sont même déplacés lors de mes permanences, « *la présence des voitures nuit énormément à nos déplacements piétons quotidiens. Le bruit, la pollution, le stress, le danger lié au trafic des voitures et des motos sont le point négatif de nos*

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

quartiers. De nombreuses familles partagent notre opinion. La zone apaisée encouragerait ces familles à rester dans Paris. »

« Avec des enfants, la rue est très agressive, la vie est dévalorisée. Je souhaiterais l'élargissement de la zone à tout Paris. L'image de Paris serait une fois de plus, plus attractive et valorisée, exemplaire. »

Pour d'autres, au contraire, *« ce projet tout vélo va exclure de Paris les parents de jeunes enfants et les personnes âgées au bénéfice exclusif des touristes et résidents jeunes. »*

Selon eux, il existe un risque de transformation de Paris en « ville-musée » créant un exode de la population et un recentrage sur une « enclave de privilégiés », créant un « Paris à deux vitesses ». *« Paris Centre va devenir un ghetto pour les riches, les cyclistes et les amateurs de terrasses estivales. »*

« Vous allez transformer le cœur de la capitale en une ville musée, dépourvue de son caractère urbain, vivant et laborieux. »

Le groupe « Changer Paris » l'exprime ainsi : *« La ZTL dessine l'horizon d'une ville débarrassée de ses forces vives et volontairement figée. Cette ville dévitalisée, ce n'est pas le Paris que nous voulons : le groupe Changer Paris tient donc à marquer son opposition formelle au projet de ZTL tel que proposé. »*

1.2.2. Impact sur l'activité économique et commerciale

Le MEDEF Paris rappelle que *« la zone de Paris Centre est caractérisée par une densité commerciale très forte, sans lien avec sa population (...). Les enjeux d'une juste appréciation des conséquences de la création de la ZTL sont donc primordiaux. Ceci est d'autant plus vrai que les zones adjacentes à la ZTL, touchées par les effets de reports, sont également des quartiers d'affaires et de commerces. »*

L'Union du grand commerce de centre-ville (UCV) appelle l'attention sur la nécessité de préserver l'activité économique et l'attractivité commerciale de Paris, tout particulièrement pour les commerces situés dans le centre et aux abords du projet de ZTL. *« Le dernier rapport de l'APUR relève une augmentation du taux de vacance commerciale à Paris de 10,9% (+0,7 point en 3 ans) ». Si le taux de vacance est encore supérieur à la moyenne parisienne dans les arrondissements 1 à 3, il est inférieur dans les arrondissements 4 à 7.*

L'UCV redoute que le report de la circulation dans les zones limitrophes, sur des axes déjà congestionnés, impacte de fait l'activité commerciale.

Si le projet de ZTL était mis en œuvre, l'UCV demande que *« la rue de Rivoli puisse bénéficier du même usage que celui applicable à l'ensemble de la voirie de la zone en permettant le trafic de destination. »*

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

La ZTL pourrait conduire à un changement de nature des commerces et à la fuite des commerces de proximité (baux commerciaux devenus trop chers, concurrence des enseignes de luxe), qui aurait pour conséquence la fuite des résidents.

A ce sujet, les observations de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris Île-de-France méritent d'être prises en compte. Elle estime qu'il y a un risque important de « *mutation du tissu d'entreprises et de l'appareil commercial existant vers un tissu d'entreprises et des commerces qui seront sans doute plus adaptés à la clientèle touristique mais moins tourné vers les clients franciliens.* » La CCI demande un soutien et un accompagnement pour « *maintenir un équilibre* » entre ces deux types de commerces. La chambre des métiers et de l'artisanat d'Île-de-France partage ces inquiétudes et ces propositions.

La circulation des cars de touristes dans la ZTL sera interdite : ils sont en effet générateurs d'une très forte pollution, y compris lorsqu'ils stationnent (moteur non coupé et en bloquant la circulation). Sans mesure d'accompagnement (navettes, zones de parking extra-muros, par exemple), cette interdiction pourrait avoir un impact fort sur l'activité commerciale (les grands magasins sont souvent inscrits dans leur circuit) et l'activité culturelle (Le Louvre, les théâtres, etc.).

La liste des ayants-droits de transiter dans la ZTL figure dans l'article 4 du projet d'arrêté instituant la zone. Un certain nombre de professionnels sollicitent de figurer également dans cette liste. Il s'agit des acteurs de la livraison lorsqu'ils ne circulent pas à vélo. La RATP demande elle aussi un élargissement de la liste pour certains de ses véhicules destinés à l'entretien et l'exploitation, de Tootbus, voire de ses agents (voir courrier de la RATP joint en annexe).

D'autres souhaiteraient que les « *véhicules propres 100% électriques* » aient l'autorisation de transiter dans la zone. Enfin, au nom de l'égalité, il est demandé que « *tous les Parisiens puissent circuler dans la ZTL.* »

Certains observent cependant que si la liste des ayants-droits était amenée à s'allonger, la zone à trafic limité perdrait sa vocation.

1.3. Questions posées par le public et la commissaire enquêteure

1.3.1. Transformation du centre de Paris

Si certains attendent avec impatience l'apaisement du cœur de Paris, d'autres estiment que le projet risque de changer le cadre de vie, l'âme de Paris Centre en le privant de toute authentique vie de quartier. Il risque aussi de couper Paris Centre des autres arrondissements, voire de la banlieue, constituant une « bulle infranchissable » dans le paysage parisien.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Ces risques ont-t-il été bien évalués et des actions sont-elles envisagées pour les limiter ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Dès la genèse du projet, les élus ont manifesté le désir que la ZTL ne soit pas une zone impénétrable ou imperméable. L'objectif est toujours de garantir au centre de Paris ses fonctions résidentielles, commerciales, touristiques, culturelles, économiques et institutionnelles tout en maintenant la vie des quartiers qui les composent.

Afin de répondre à cette question, il faut pouvoir dissocier les politiques publiques qui répondent aux problématiques légitimes mentionnées dans l'enquête publique et la justification de la mesure prévue.

Ainsi, la Ville de Paris mène depuis plusieurs années des actions, parfois très novatrices, pour lutter contre les excès du surtourisme, notamment en inspirant des évolutions de la réglementation pour limiter le développement des locations d'appartement meublés de courte durée (type AirBnB), une problématique particulièrement prégnante dans le centre de Paris. De même, des actions de promotion de secteurs relativement peu touristiques (Père Lachaise, La Villette...) sont entreprises pour limiter la concentration des flux de touristes sur les sites les plus connus de la capitale (Champs-Élysées, Louvre, Tour Eiffel, etc.) sans réduire le nombre global de touristes accueillis. Ces démarches s'inscrivent dans la volonté de la Ville de conserver la qualité de vie dans l'ensemble des quartiers parisiens.

Alors pourquoi mettre en place une Zone à Trafic Limité dans Paris Centre ? D'une part, cette mesure s'inscrit dans la continuité des dispositifs de pacification de l'espace public mis en place par la Ville ces dernières années, notamment pour ce qui concerne le centre : les berges de Seine, la Rue de Rivoli (qui sera fondue dans la ZTL), les rues aux écoles. D'autre part, les études de trafic montrent qu'une proportion importante (de l'ordre de 50%) de la circulation dans ce secteur de Paris est constituée par un trafic de transit ne participant donc en aucune manière à la vie locale, et que la réorganisation de l'espace public au profit des piétons et vélos, qui sont en contact direct avec la rue et ses aménités y compris commerciales, nécessite une diminution de la place accordée à la voiture, à l'instar de ce qui se fait dans les centres ville d'autres collectivités, en France comme dans les autres métropoles internationales.

L'expérience des ZTL hors de France n'a pas montré que les quartiers concernés par ces politiques d'apaisement avaient été asséchés, tant du point de vue de l'accès pour les visiteurs, les travailleurs ou en termes de vie de quartier, bien au contraire. Citons le rapport de l'ADEME sur les ZTL en Europe ¹ qui indique que « *finalement, les impacts suite à la mise en place d'une ZTL sont positifs sur le cadre de vie en général* ».

Alors que le cœur de Paris est un secteur particulièrement bien desservi par les transports collectifs, que la marche est le premier mode de déplacement et que l'usage du vélo se développe rapidement, ce dispositif de ZTL limite le trafic de transit motorisé dans Paris Centre. Le trafic de destination (dont le point de départ et/ou d'arrivée se situe dans les 4

¹ ADEME, « Les Zones à Trafic Limité en Europe », 2019.

<https://bibliothèque.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/113-zones-a-traffic-limite-ztl-en-europe-les.html>

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

arrondissements centraux) restera quant à lui autorisé à toutes et tous dans la ZTL : tous les travailleurs, les livreurs, les visiteurs (y compris clients des commerces) pourront librement venir dans la ZTL modulo des dispositifs de contrôle qui se voudront le plus simple possible pour l'usager.

Il faut rappeler enfin que seuls 4 % des déplacements intramuros et 12 % des trajets Paris/petite couronne sont aujourd'hui réalisés en voiture². Les restrictions imposées au trafic routier n'impactent donc qu'une petite minorité des déplacements, et c'est plutôt les infrastructures routières lourdes comme le périphérique qui constituent aujourd'hui des barrières physiques entre Paris et sa banlieue.

Commentaire de la commissaire enquêteure

Les arguments apportés sont clairs et convaincants, notamment en ce qui concerne la politique déjà mise en œuvre par la Ville de Paris pour éviter à la fois le « surtourisme » et la transformation du cœur de la Capitale en une enclave déconnectée du reste du paysage parisien et de l'Île-de-France. La ZTL vise une véritable reconquête du centre de Paris au profit de ses habitants.

1.3.2. Impacts sur l'activité économique et culturelle

Quelle analyse faites-vous des craintes exprimées pour l'activité économique et culturelle, dans la zone et à proximité de la zone ?

Quelles actions la Ville de Paris envisage-t-elle d'engager pour accompagner les mutations du tissu commercial ? Notons aussi que, durant l'enquête, la société civile du forum des halles de Paris a mis l'accent sur l'impact de la limitation du trafic automobile sur leur activité de location de parkings (quelles indemnités ?) et sur les dispositifs d'accompagnement pour faciliter le changement de destination de ces parkings. Merci de préciser ce que la Ville envisage pour ce sujet particulier.

L'interdiction des cars de touristes interviendra-t-elle également à l'automne 2024 ou sera-t-elle différée pour permettre d'en préparer les conditions de mise en œuvre ? Quels contacts ont été pris pour préparer ce changement ? Quels dispositifs allez-vous mettre en place pour permettre aux groupes de touristes de se déplacer dans la ZTL ? Quels seront les impacts en zone limitrophe ?

Quelle analyse faites-vous des demandes émanant d'une part des professionnels de la livraison et, d'autre part, de la RATP ? Et quelle réponse apportez-vous à la demande concernant les véhicules propres 100% électriques ?

² Institut Paris Région, « Enquête régionale sur la mobilité des franciliens », 2024.

<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le lien supposément étroit entre les réductions de circulation en centre-ville et la baisse prévue du chiffre d'affaires des commerçants est une idée reçue particulièrement tenace, largement répandue en France (« No Parking, no business » : l'antienne vient des États Unis des années 1950). Les études réalisées depuis une vingtaine d'années ont montré au contraire trois choses :

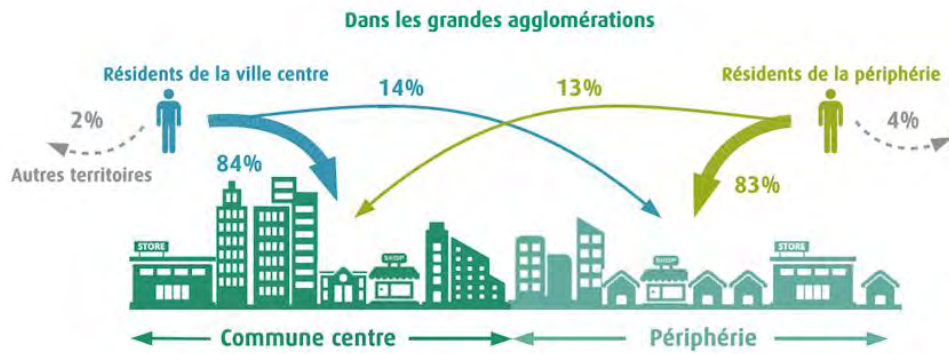
- Les clients des commerces de centre-ville viennent majoritairement à pied ou en transports en commun³, et ce point se vérifie particulièrement à Paris : l'enquête EGT 2010 d'IDFM a montré que la part modale de la voiture pour les achats dans Paris Centre était de 5% (chiffre certainement encore plus bas aujourd'hui vu la tendance à la diminution du trafic). Une enquête avec l'APUR est en cours pour actualiser les données disponibles.
- Les clients des commerces et des institutions culturelles sont attachés à la qualité des parcours piétons lors de leurs achats. En témoigne le centre-ville de Strasbourg, entièrement piéton, qui est régulièrement cité comme centre-ville commerçant le plus agréable par les associations professionnelles. Le Marais est également très fréquenté le week-end alors qu'il est rendu piéton le dimanche par l'opération « Paris Respire ».
- Les clients piétons des centres-villes sont de meilleurs clients que les automobilistes : en effet, un piéton dépenserait 40 €/ semaine contre moitié moins pour les automobilistes⁴

³ CHASSIGNET Mathieu, « « no parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire », The Conversation, 12/05/2024.

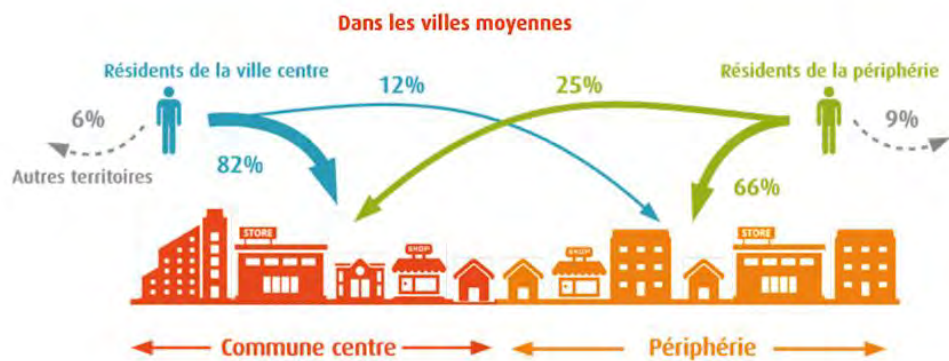
Consulté en ligne le 29/05/2024

⁴ : HERAN Frédéric, BRICHET Marie, « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », publication ADEME, 2003.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).



Source: Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017



Les achats, majoritairement réalisés à proximité du domicile. Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017. Mobilité et commerces quels enseignements des enquêtes déplacements ? Cerema, CC BY-NC-ND

Une étude a été spécifiquement conduite sur la rue de Rivoli par le bureau d'étude spécialisé JLL pour objectiver les impacts des restrictions de circulation imposées depuis 2020, qui préfigurent en quelque sorte la ZTL⁵. Les données relevées en juillet 2023 montrent une baisse continue de la vacance commerciale sur l'axe Saint-Antoine / Rivoli, réduite à 5,3 % c'est à dire légèrement meilleure que son niveau avant la crise COVID. La fréquentation est en hausse, la rue se plaçant juste derrière les Champs Elysées (15 millions de de passage / an en 2023), au 2^e rang des rues parisiennes.

Toutefois, la Ville de Paris étant particulièrement attentive à la sauvegarde d'un tissu commercial diversifié, y compris en centre-ville, et pour répondre aux craintes exprimées, le projet de ZTL prévoit la possibilité du trafic de destination pour tous, y compris pour les clients des commerces qui viendraient en voiture. Les parkings des Halles, comme les autres parkings publics du secteur resteront donc pleinement accessibles. De plus, la mise en œuvre des objectifs des Etats Généraux du Stationnement (-50% de stationnement en voirie sur la mandature, incitation des usagers à stationner leur véhicule en ouvrage) devrait permettre d'améliorer le taux de remplissage de ces ouvrages.

D'autre part, on note depuis quelques années, un investissement grandissant des collectivités territoriales pour accompagner les mutations du commerce de centre-ville et

⁵ Source : JLL, « étude et analyse du tissu commercial parisien sur l'ensemble de la rue de Rivoli », Janvier 2024. <https://cdn.paris.fr/paris/2024/01/16/reunion-publique-11-01-2024-les-commerces-a-paris-centre-compressed-sefb.pdf>

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

particulièrement celui du commerce de proximité, menacé par les évolutions des modes de consommation et notamment l'essor du commerce en ligne et de la livraison à domicile. En témoigne la création du Groupement d'Intérêt Economique Paris Commerces en 2017 (qui rassemble les pieds d'immeuble commerciaux des bailleurs sociaux de la Ville) et de la foncière commerciale de la Métropole du Grand Paris en 2023. Fin 2022, la Ville de Paris a lancé un nouveau plan parisien du commerce, avec la transformation de la SEMAEST en SEM Paris commerces, son rapprochement avec le GIE et sa recapitalisation avec la Caisse des Dépôts et des Consignations à hauteur de 200 millions d'Euros sur cinq ans. Cette SEM a pour but de racheter et d'installer en moyenne 50 à 60 nouveaux commerces de proximité par an dans tout Paris. Au global, « Paris commerces » dispose d'environ 13% des locaux commerciaux en pied d'immeubles à Paris : il s'agit donc d'un puissant outil de sauvegarde de l'âme de nos quartiers et de lutte contre la spéculation immobilière. Dans Paris Centre, plusieurs rues ont historiquement bénéficié de cette intervention publique en faveur de la diversité commerciale, avec des évolutions très positives et reconnues des rues des Gravilliers ou Notre-Dame-de-Nazareth par exemple.

Au sujet des cars de tourisme, l'objectif de la Ville de Paris est bien d'interdire la circulation et le stationnement des autocars dans le périmètre de la ZTL (à l'instar de ce qui a été fait il y a une vingtaine d'années dans le périmètre de la butte Montmartre), en conservant la possibilité pour les cars de stationner dans le parking dédié du Louvre, en entrée de zone. À cette fin, la Ville de Paris prendra un arrêté spécifique, dans une temporalité similaire à la mise en place de la ZTL. Cette mesure permettra de lutter contre les externalités négatives importantes liées à la circulation intense des cars de tourisme en centre-ville (encombrement de la voirie, arrêts en pleine voie, stationnement avec moteur allumé en permanence pour conserver la climatisation / le chauffage...), tout en permettant de conserver l'accès des groupes au secteur du musée du Louvre. Cette évolution de la réglementation a fait l'objet d'une concertation spécifique (été 2023) avec les milieux économiques concernés et sera mise en place en visant à maintenir le dialogue avec les professionnels. Les mini-navettes électriques (maximum 15 personnes) seront autorisées dans la zone. Le parking du Louvre, aujourd'hui très fortement sous-exploité, restera accessible aux autocars de tourisme et permettra ainsi aux touristes de visiter la zone de manière encore plus qualitative.

Concernant les demandes de la RATP et des professionnels de la livraison, le maintien du trafic de destination ouvert à tous véhicules permettra d'éviter les difficultés, par définition. Des dispositions spécifiques pourront cependant être étudiées afin de permettre une facilité d'usage et une lisibilité des règles applicables pour les logisticiens et trans

Commentaire de la commissaire enquêteure

La Ville de Paris a toujours apporté une grande attention à l'évolution et au soutien de l'activité économique et commerciale. La ZTL ne devrait pas avoir d'impacts négatifs, toutes les études démontrant qu'aucun lien n'existe entre baisse du trafic et baisse de l'activité commerciale. Un suivi et des évaluations régulières sont cependant nécessaires pour le confirmer.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Je note que des concertations ont été engagées ces derniers mois avec les professionnels du tourisme, de la culture, du transport, du commerce et de l'hôtellerie. Ces différentes consultations ont permis de progresser dans la recherche de solutions pour limiter les impacts de certaines interdictions, notamment la circulation des cars de touristes dans la ZTL.

2. Thème. Impacts environnementaux

2.1. Synthèse des éléments du dossier

« *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%) » (Cf. Etude d'impact, pièce II.4).

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).

2.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Beaucoup estiment que « *la ZTL est une évolution indispensable pour faire entrer Paris dans la modernité urbaine. Une ville qui respire, une ville qui respecte ses habitants et l'environnement, une ville accueillante pour ses hôtes de passage, une ville qui se donne les moyens de s'ouvrir vers l'avenir.* »

Se pose néanmoins 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.

Les partisans de la ZTL, dont « Paris en selle », mettent l'accent sur la nécessité « *de penser la circulation et le partage des espaces de manière globale à l'échelle de Paris, sous peine de créer des inégalités criantes sur la qualité de vie des Parisiens.* »

D'autres stigmatisent une politique qui « *va recréer une frontière, une sorte de périphérie dans la ville séparant les quartiers qui ont le droit de « respirer » et ceux qui n'ont pas le droit de* Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

« circuler ». C'est choquant et contraire au dessein d'une ville solidaire. »

Le collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés), quant à lui, exprime son inquiétude sur « le report de la circulation en périphérie directe de la ZTL et surtout sur le boulevard Beaumarchais. »

Voir aussi le chapitre 3.2.1. sur le report de trafic.

2.3. Questions posées par le public et la commissaire enquêteure

Comment la Ville de Paris envisage-t-elle de gérer les impacts environnementaux hors de la ZTL ? Quelle évaluation en sera faite, éventuellement avec quelles mesures correctrices ?

Quelle réponse apportez-vous au collectif BBA ? La ZTL ne risque-t-elle pas d'augmenter le trafic, le bruit et la pollution ?

Des résidents de Paris Centre redoutent que le bruit du trafic routier soit remplacé par le bruit des terrasses de cafés et restaurants. Avez-vous des garanties à leur donner pour les rassurer ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

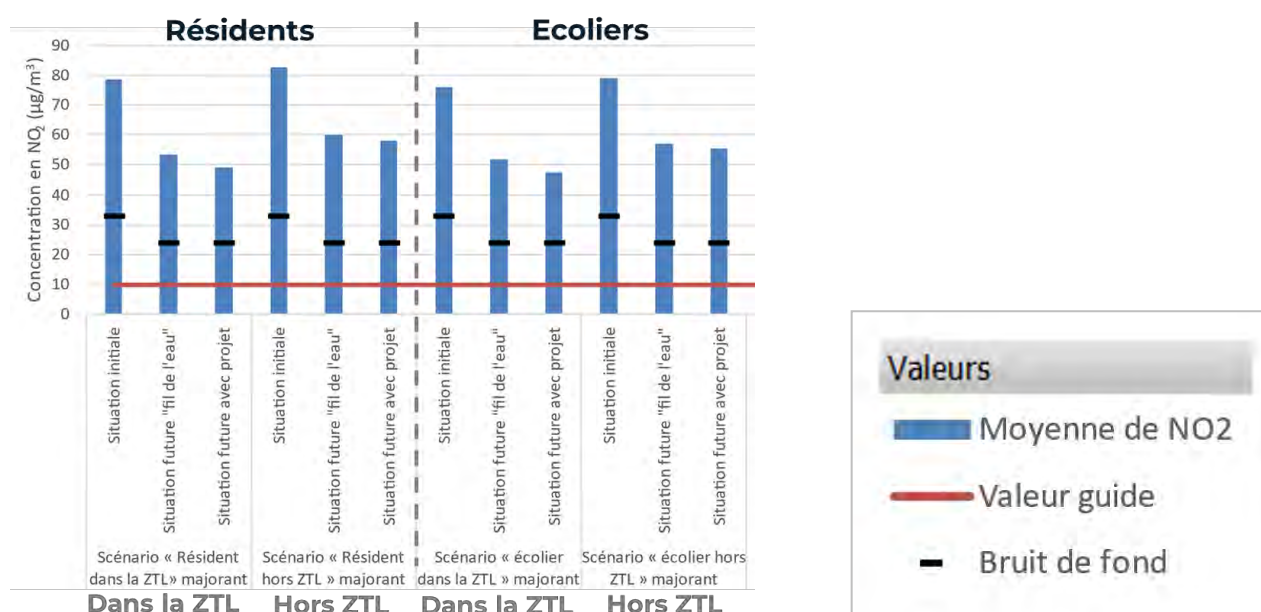
La ZTL a pour but de rendre la vie des quartiers et des visiteurs du centre de Paris plus agréable. La Ville de Paris s'est assurée d'une certaine modération dans la mesure (le trafic de destination reste admis, il ne s'agit pas d'une « piétonisation » de l'ensemble du secteur de Paris Centre) afin de limiter les impacts sur le pourtour de Paris Centre, dans quartiers extrêmement denses. A l'instar de ce qui est fait en matière de tourisme (Cf. réponse 1.3.1), la ZTL aura pour effet de « desserrer » la pression routière qui s'exerce sur Paris Centre et les impacts environnementaux qui en résultent.

Le projet de la Zone à Trafic Limité s'inscrit dans le contexte d'une réduction de 50 % du trafic sur la période 2002 à 2022. Ces résultats observés sont le fruit de politiques ambitieuses croisant réduction de la place de la voiture individuelle dans l'espace public et un choc d'offre inédit concernant les autres mobilités (transports en commun, politiques cyclables...). La ZTL s'inscrit dans ce cadre et contribuera à poursuivre ces tendances.

D'une manière générale, les modélisations de trafic montrent des reports de trafic assez limités à la fois en absolu et en relatif, dans les zones limitrophes de la ZTL (Grands Boulevards, Bd Saint-Germain dans sa partie Est, Bd des Invalides...); ces modélisations étant plutôt conservatrices sur les hypothèses de réduction global du trafic. Quelques points connaissent des évolutions plus importantes (quai Anatole France, quai Saint-Bernard, pont de la Concorde...) mais ce sont des lieux où la pollution atmosphérique et sonore est atténuée par la présence de la Seine (favorable à la dispersion des polluants et percée non bâtie qui ne réfléchit pas le bruit) et où la population résidente y est très faible. Dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse faite à l'Autorité environnementale, il a été mis en

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

évidence que les bénéficiaires de la mesure seront significativement 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.



Plus généralement, ces questions posent celle de l'évaluation des politiques publiques. La ZTL du centre de Paris étant un dispositif de politique publique innovant, les élus ont voulu un suivi et une évaluation régulière pour en suivre ses effets dans le temps.

Outre le suivi des conditions de circulation dans et autour de la ZTL, permis par les nombreuses boucles de comptage sous les chaussées dont les données sont disponibles en open data, les services de la Ville prendront en charge son évaluation via divers outils :

- Une étude sur les clients des commerces de Paris Centre a été lancée par l'Agence de la Mobilité (AM) et l'APUR ; Cette étude sociologique pourra être renouvelée régulièrement.
- Les partenariats de la Ville avec les organismes régionaux agréés de surveillance de qualité de l'air et du bruit permettront d'avoir un suivi régulier de la diminution des nuisances ;

Ainsi, les réseaux Airparif et Bruitparif permettront un suivi au fil du temps ; des campagnes de mesure seront réalisées quelques mois après la mise en œuvre afin de suivre l'évolution de la ZTL et identifier d'éventuels points noirs (même si pour le bruit, les modélisations n'ont pas montré de changements significatifs).

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

La crainte de voir remplacer le bruit de la circulation par le bruit des lieux de festivité et les terrasses correspond à une confusion entre ZTL et piétonisation. Il est observé que dans certains quartiers historiquement piétons, de nouveaux usages de la rue se développent progressivement et peuvent générer des nuisances sonores (type terrasses de bars et restaurants). Si ces nuisances font l'objet d'une attention particulière de la Ville et de la Mairie de Paris Centre, qui a par exemple financé une étude de Bruitparif sur le secteur des Halles – Montorgueil pour les objectiver, elles ne sont pas systématiques dans les aires piétonnes (exemple des rues aux écoles). Dans tous les cas, la ZTL n'est pas un projet de piétonisation et ne correspond pas à une modification du statut de voies : elle n'ouvre ainsi aucun droit supplémentaire au titre du règlement des étalages et terrasses ou pour d'autres activités économiques susceptibles d'occasionner des nuisances sonores. La ZTL n'est pas un projet d'aménagement mais de réglementation des flux.

Pour le cas particulier du boulevard Beaumarchais, les modélisations de trafic dans l'étude d'impact ne montrent pas d'impact du projet (ni positif ni négatif). A l'inverse, la réduction du trafic arrivant depuis le Boulevard Henri IV sur la Place de la Bastille pourrait simplifier la gestion de ce carrefour complexe qui génère les remontées de files et nuisances associées sur le boulevard Beaumarchais. Indépendamment du projet de ZTL, la Mairie de Paris Centre a demandé une étude, par la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, des options possibles pour faciliter l'écoulement des véhicules vers la place de la Bastille et réduire les nuisances identifiées.

Commentaire de la commissaire enquêteure

La Ville déclare vouloir prendre en charge le suivi et l'évaluation des impacts environnementaux avec des organismes agréés, tels Airparif et Bruitparif.

De plus, il est rappelé que l'objectif de la ZTL est de réduire la circulation de transit, non pas de transformer l'espace public et, quoi qu'il en soit, cela ne débouchera pas sur un assouplissement des conditions de délivrance des terrasses de restaurants et de cafés.

3. Thème. Trafic

3.1. Synthèse des éléments du dossier

L'étude réalisée fin 2015 montre que la circulation de transit dans le secteur du centre de Paris varie entre 35% et 65% en fonction des heures de la journée. Ce trafic de transit concerne plus les Parisiens hors ZTL que les habitants du secteur de la ZTL qui utilisent déjà des moyens de déplacement alternatifs au véhicule individuel motorisé.

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 Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Concorde, pont Alexandre III, pont Charles de Gaulle), ainsi que sur le boulevard périphérique extérieur (augmentations maximales de 1% en période de pointe du matin et 1,8% en période de pointe du soir) et sur le boulevard périphérique intérieur (augmentations maximales de 3% en période de pointe du matin et 4,4% en période de pointe du soir).

En limitant la circulation automobile, la ZTL offre plus de place et de confort de déplacement aux piétons (elle s'inscrit ainsi dans la stratégie *Paris Piéton* élaborée en 2017) et aux cyclistes.

Enfin, en diminuant le trafic dans la zone, les conditions de circulation des transports en commun sera améliorée.

3.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

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.

3.2.1. Report du trafic

Le report de trafic sera significatif boulevard Saint-Germain, boulevard Bonne Nouvelle, Poissonnière, pont de la Concorde, etc. Les habitants du 10^{ème} et du 11^{ème} arrondissements ainsi que les maires du 8^{ème} et du 9^{ème} arrondissements sont particulièrement inquiets.

La maire du 8^{ème} 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 (...). Si l'objectif de la ZTL est d'améliorer le confort de vie des habitants, en diminuant le bruit et la pollution, il ne doit pas conduire à créer un Paris à deux vitesses. L'un, privilégié, où la circulation serait effectivement réduite avec des effets sur le bruit et la pollution qui restent encore à consolider ; l'autre subissant des reports et aggravant un état déjà difficile sur le plan des nuisances issues du trafic automobile.* »

La maire du 9^{ème} arrondissement met l'accent sur le fait que «*d'importants reports de circulation sont à prévoir sur les boulevards Poissonnière, Montmartre, Haussmann, des Italiens et des Capucines* » et elle considère qu'un «*plan global de décongestion de la circulation doit être menée à l'échelle de Paris.* » De plus, elle souhaite qu'une réflexion soit engagée sur «*la création d'un outil de régulation du trafic routier aux entrées de Paris.* »

3.2.2. Partage de l'espace public

La zone à trafic limité entraînera une augmentation des cyclistes. Or, pour certains contributeurs à l'enquête, les cyclistes sont considérés comme un danger pour les piétons car ils ne respectent pas le code de la route.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Lorsque des pistes cyclables existent, il semble que l'accès aux bus soit rendu dangereux par le passage d'une piste cyclable entre le trottoir et le bus. Pour davantage de sécurité, la piétonisation complète de certaines rues serait nécessaire : rue des Francs Bourgeois, rue Sainte-Anne, rue Vieille du Temple.

En revanche, les partisans des modalités douces revendiquent la place des cyclistes dans l'espace public. Ils demandent la création de nouvelles pistes cyclables, le doublement de la piste cyclable du boulevard de Sébastopol ainsi que leur sécurisation.

3.2.3. 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.).

3.2.4. Intermodalité

Pour accompagner la limitation du trafic automobile, il importe que l'offre de transports en commun de surface soit améliorée tant en terme de fréquence que de régularité. C'est une demande forte exprimée au cours de l'enquête publique et c'est un moyen de renforcer l'acceptabilité des changements culturels qu'induit le projet de ZTL.

3.2.5. 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.

3.2.6. Périmètre de la ZTL

Le périmètre initial de la ZTL intégrait Paris Centre et le nord du boulevard Saint-Germain. Il a été revu afin de répondre aux demandes de l'État et le projet mis à l'enquête couvre Paris Centre, l'île Saint-Louis, l'île de la Cité et les quais hauts.

En mars 2023, la préfecture de police a fait part officiellement de son avis positif concernant une ZTL sur le périmètre de Paris Centre sans les îles et sans les quais hauts rive droite. Ce scénario constitue une variante (ou solution de substitution) au projet porté par la ville de Paris.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Les échanges doivent se poursuivre après l'enquête publique pour aboutir à un arrêté, co-signé par la maire de Paris et le préfet de police, instituant la zone à trafic limité dans Paris Centre.

L'association des riverains du quai Henri IV exprime son « *opposition à l'éventuelle exclusion des quais hauts de la zone ZTL. Cette mesure maintiendrait le quai dans une situation similaire à celle d'une autoroute, engendrant bruit et pollution, avec des niveaux de pollution dépassant la moyenne actuelle.* » Ne pas inclure les quais hauts « *créerait une rupture d'égalité entre les résidents.* »

On note des demandes d'élargissement de la ZTL aux arrondissements ou partie d'arrondissements limitrophes, voire à tout Paris.

« *Pour une ville apaisée, inclusive et au nom de l'égalité, nous demandons qu'une étude globale de trafic soit réalisée à l'échelle de la capitale pour envisager plusieurs ZTL dans tout Paris, c'est-à-dire dans chaque arrondissement* » (association « Vivre boulevard de Strasbourg et faubourgs St-Denis St-Martin »).

3.2.7. Autres sujets en lien direct avec le trafic

Les places de stationnement font partie des préoccupations. Leur nombre sera effectivement réduit, mais il convient de veiller aux handicapés. Une initiative intéressante a été présentée lors d'une permanence. Ainsi, à Bordeaux, certaines places de stationnement ont une double vocation : livraison et handicapés, leur utilisation intervenant à des moments différents de la journée (photo de la signalisation horizontale a été transmise à la mairie de Paris Centre).

De plus, beaucoup de résidents de Paris Centre font remarquer que « *les artisans rechignent déjà à venir dans le quartier et, avec la ZTL, ne voudront plus venir. Quid des professions médicales qui se déplacent à domicile ?* »

Enfin, un sujet a parasité en partie l'enquête publique : le nouveau plan de circulation du Marais. Il a fait réagir les résidents qui disposent d'une voiture et sont dans l'obligation de faire de longs détours pour atteindre leur parking (« *Il faut autoriser les tronçons suivants : 200 m rue des Archives, 100 m rue des Quatre-Fils, 50 m rue de Turenne* »). Le président de « Vivre le Marais » a relayé la demande des habitants : « *Nous renouvelons notre demande au maire, comme l'ont fait les conseils de quartiers, d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ces tronçons de plein droit, sur le modèle de la rue de Rivoli.* »

3.3. Questions posées par le public et la commissaire enquêteure

3.3.1. Report de trafic

Comment la Ville de Paris envisage-t-elle de gérer les reports de circulation ?

Quel sera le rôle des plans de circulation et à quelle échelle seront-ils conçus (quartier par quartier ou à l'échelle de plusieurs arrondissements) ?

Quelle réponse pouvez-vous apporter à la demande de la maire du 9^{ème} arrondissement de créer un outil de régulation du trafic routier aux portes de Paris ?

Quelle évaluation sera faite de l'impact du report de trafic, éventuellement avec quelles mesures correctrices ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les données de circulation sont suivies en temps réel depuis maintenant près de 50 ans, par le Service d'Exploitation et d'Étude (PC Lutèce). Doté d'un système expert (SURF), il permet de moduler les temps d'attente dans les carrefours en temps réel afin de fluidifier les passages et réguler la circulation. Ainsi, il est déjà possible de favoriser la circulation pour désaturer un axe, ou de limiter les accès vers une voie ou un secteur.

Ce service sera pleinement mobilisé pour gérer les éventuelles congestions et effectuer un suivi des politiques publiques efficient au travers de :

- Un *reporting* spécifique et régulier sur le trafic, en lien avec la mise en œuvre de la ZTL, dans et en dehors de celle-ci. Ce suivi permettra d'identifier les rues où il y a des encombrements nouveaux, et d'engager, le cas échéant, de nouvelles initiatives pour les apaiser (en particulier envoyer la Police Municipale à des fins de pédagogie ou de sanction, questionner le phasage des feux tricolores, voire nourrir le diagnostic de futurs projets d'aménagement qui pourront contribuer à résorber la difficulté).
- Les services pourront aussi s'appuyer sur la transmission des données collectées via les opérateurs de navigation afin de réaliser un suivi des itinéraires de transit, des temps de parcours et identifier les points de congestion.

Ce suivi au fil du temps permettra de valider les hypothèses prises lors des études, à savoir un impact limité de la ZTL hors du secteur de Paris Centre, et sera mis à disposition des mairies d'arrondissement et de secteur qui ont la possibilité de proposer des évolutions du plan de circulation, ou des aménagements locaux de sécurisation et d'apaisement.

Concernant la régulation du trafic routier aux ports de Paris, chaque programme de transformation des portes de la Ville en place fait l'objet d'un diagnostic approfondi et débouche sur des méthodes concertées avec les services techniques des autres villes

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

concernées pour réduire les flux amont, à l'image des restructurations de la Porte Maillot.

Concernant le plan de circulation interne à Paris Centre, il répond au même objectif de réduction du trafic automobile, en complémentarité avec la ZTL. En effet, l'étude d'impact montre que son effet est positif en particulier sur les grands axes. Cependant, la ZTL n'a aucun effet sur la répartition du trafic restant au sein de Paris Centre. Pourtant, les voies n'ont pas les mêmes gabarits ni les mêmes usages et il faut donc maintenir une hiérarchie viaire au sein de Paris Centre avec des grands axes clairement identifiés qui accueillent l'essentiel des flux, et des petites rues où seule la desserte locale doit circuler :

- Le plan de circulation mis en place dans le Marais, et celui qui va être mis en place dans l'Ouest de Paris Centre d'ici 2026, visent précisément à faire en sorte que les flux internes à Paris Centre passent prioritairement par les grands axes du secteur. Par exemple, il permet de renvoyer une part importante du flux qui passait auparavant dans la rue des Archives (1 voie mélangée voitures / bus et beaucoup de fréquentation piétonne et cycliste) vers le boulevard de Sébastopol (qui a des trottoirs larges, une voie bus et une piste cyclable protégée).
- Ce plan de circulation a aussi permis la création de nouvelles voies réservées aux bus (et ouvertes aux taxis et vélos comme dans tout Paris) qui permettent d'améliorer sensiblement la régularité des lignes de bus qui traversent le Marais. Comme dans tout Paris, ces voies bus ne sont pas ouvertes aux riverains, dès lors que toutes les adresses restent accessibles en voiture sans les emprunter, par d'autres chemins (ce qui est le cas dans le Marais). Cela peut conduire à des détours parfois importants mais cet inconvénient est jugé proportionné par rapport aux bénéfiques objectifs de ce plan de circulation sur la sécurité et le confort des piétons, cyclistes, la régularité des bus et la facilité d'intervention des véhicules d'urgence (exemple de la rue Michel le Comte où la congestion a totalement disparue). Un bilan du plan de circulation est en cours et des ajustements sont déjà prévus (sous réserve d'acceptation par les pompiers) pour faciliter la desserte en voiture pour les riverains des rues Elzévir et Barbette, sans modifier les voies bus.

Commentaire de la commissaire enquêteure

Dès la mise en œuvre de la ZTL, une attention toute particulière devra être apportée aux données délivrées par les outils de suivi de la circulation avec une information des maires des arrondissements impactés.

3.3.2. Partage de l'espace public

Les tensions entre piétons et cyclistes étant très sensibles, pouvez-vous assurer qu'aucune piste cyclable, existante ou à créer, ne rendra dangereux l'espace public, notamment pour les personnes âgées ou handicapées ?

Quid de la piétonisation de certaines rues dans le Marais ?

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La Zone à Trafic Limité en tant que telle ne comporte pas d'aménagements piétons (ni cyclables) dans le cadre du projet mais elle permettra d'agir comme un levier efficace de transformation de l'espace public parisien en faveur des piétons, car elle amènera des réductions de trafic favorisant leurs conditions de déplacement.

La Ville de Paris s'est mobilisée de longue date pour répondre à des conflits d'usages de plus en plus nombreux entre piétons et cyclistes, liés à l'augmentation importante du nombre de déplacements à vélo, mais aussi à pied, depuis 10 ans :

- En juillet 2023, le Conseil de Paris a adopté un Code de la rue pour répondre aux conflits d'usage. Ce Code de la Rue place le piéton en tête des usagers vulnérables, et doit le protéger en priorité. Les actions prévues relèvent de la Direction de la Voirie et des Déplacements (développement d'aménagements favorables aux circulations piétonnes, et permettant le partage de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers...), de la Direction de la Police Municipale et de la Prévention (actions pédagogiques de terrain, tolérance zéro sur les incivilités...), de la Direction de la Communication.
- En novembre 2023, le nouveau Plan Piéton parisien a été adopté pour la période 2023-2030 : doté d'un budget de 300 millions d'euros, il identifie les actions concrètes pour remplir les objectifs édictés par le Code de la Rue (démarche « Embellir votre quartier », rues aux écoles...).

La ZTL jouera le rôle de catalyseur et de facilitateur des aménagements à venir. La baisse de trafic attendue sur les grands axes et les axes de desserte locale pourra faciliter le déploiement des rues aux écoles ou de piétonisation, notamment dans le Marais :

- Agrandissement des trottoirs et végétalisation de la rue de Richelieu, du quai aux Fleurs ;
- Nouvelles rues aux écoles où la circulation est supprimée : rue Vaucanson, rue Louvois ou réduite avec des trottoirs élargis (rue Béranger)
- De nouvelles places piétonnes prises sur l'espace jusqu'ici dévolu à la circulation : Place Olympe de Gouge, rues Pavée et Malher, place Gaillon, Place Mireille, rue Poissonnière ...

Cependant, la question du partage de l'espace public et notamment des conflits d'usage de la chaussée est souvent une source d'inquiétudes, notamment pour nos séniors avec le développement de la pratique du vélo en ville. Si l'inconfort ressenti est réel, les accidents impliquant des piétons sont en réalité très majoritairement le fait des véhicules motorisés (deux-roues motorisés, véhicules légers ou véhicules lourds). Par exemple, en 2022, 75 % des accidents impliquant des piétons résultent d'un conflit avec un véhicule motorisé. Cette proportion passe à 91% pour ce qui est des accidents graves ou mortels impliquant au moins

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

un piéton. Il faut rappeler que les accidents graves et mortels ont baissé de 57 % en 10 ans à Paris, en lien avec la politique de réduction du trafic routier (entre 2011 et 2022).

La conception des aménagements cyclables prend également en compte cet enjeu, avec désormais la systématisation des feux vélos aux traversées piétonnes équipées de feux pour les voitures sur les nouveaux aménagements. Une étude est en cours pour ajouter des feux sur la piste cyclable du boulevard de Sébastopol qui concentre des tensions à ce titre. A Paris Centre, le « comité des mobilités actives » qui conseille la Mairie sur les futurs aménagements cyclables et piétons est composé à la fois d'associations représentant les cyclistes, les piétons, et de membres du conseil local du handicap, justement pour concilier au mieux les besoins de chaque type d'usager.

Enfin, suite à une votation citoyenne voulue par la Ville de Paris, le choix a été fait d'interdire les trottinettes en freefloating, en particulier au regard des conflits d'usage avec les piétons. Elles ont disparu des rues parisiennes depuis le 31 août 2023.

Mémo : Parmi le nombre total d'accidents ayant impliqué au moins un piéton en 2022, 92 (=8%) sont des accidents mortels et graves non mortels. Ci-dessous la répartition des conflits pour ces accidents graves ou mortels :

- 6 contre un vélo = 7%
- 2 contre un EDPM (trottinette électrique, gyropode...) = 2 %
- 22 contre 2RM = 24 %
- 46 contre VL ou VU = 50%
- 16 contre PL ou TC = 17 %

Commentaire de la commissaire enquêteure

La Ville de Paris a adopté une politique pour un meilleur partage de l'espace public. Et, comme l'écrit le maître d'ouvrage, il faudra veiller à ce que « *la ZTL joue le rôle de catalyseur et de facilitateur des aménagements à venir.* »

3.3.3. Création et sécurisation de pistes cyclables

Quels sont les objectifs de la Ville en matière de pistes cyclables, qu'il s'agisse de création ou d'élargissement ? Quid de leur sécurisation ? Ainsi des contributeurs ont formulé quelques idées intéressantes, qu'il semble aisé de mettre en œuvre : adopter une couleur pour la chaussée cyclable, couleur identique pour tout Paris ; suppression des séparateurs de piste ?

Si le quai haut de Seine est exclu de la ZTL, sera-t-il possible d'y créer une piste cyclable comme beaucoup le demandent ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'équipe municipale et l'administration poursuivent un objectif : faire de Paris une ville 100% cyclable. Elle s'est ainsi doté d'un Plan vélo 2021-2026 ambitieux qui doit offrir partout des infrastructures adaptées et sécurisées à quiconque voulant faire du vélo.

Ce plan vélo qui place Paris comme métropole cyclable de première importance, représente près de 130 km de nouvelles pistes et 52 km de « coronapistes » pérennisées et qui porte, en 2024, à 1500 km de linéaires cyclables. A Paris Centre, ont par exemple été aménagés récemment le boulevard du Palais, les Grands Boulevards ou les rues Beaubourg / Renard, avec déjà des fréquentations importantes.

L'objectif est de développer un maillage cyclable sur tout le territoire parisien avec trois types de réseaux intégrés : un maillage de desserte locale dans les quartiers ; un réseau secondaire et principal pour les déplacements inter-arrondissements pour les trajets à vélo supérieurs à 1 km et des axes structurants « à haut niveau de service » intégrés dans les réseaux soutenus par les collectivités régionales et métropolitaines (RER-Vélo et Vélopolitain) avec des continuités particulièrement soignées entre les voies cyclables parisiennes et des communes limitrophes.

La Mission Vélo de la DVD travaille sur la base de doctrines internes et de cahiers des charges qui permettent son efficience :

- Les pistes des réseaux régionaux sont travaillées sur la base d'un cahier des charges du CEREMA qui offre une qualité de déplacement optimum sur les pistes cyclables nouvellement créés et une cohérence à l'échelle de la région.
- Les doctrines internes de la Ville permettent de s'adapter à la réalité du terrain, et au type d'aménagement cyclable voulu. Afin de garantir le meilleur niveau de sécurisation sur les axes primaires vis-à-vis de la circulation générale, les services mettent en place des séparateurs de piste. La question de la différence de colorisation des pistes est un sujet plus complexe. En effet, outre le problème d'homogénéité entre les axes à installer et les autres et des coûts de maintenance et d'installation élevés, le gestionnaire de voirie doit prendre en compte les prescriptions de sauvegarde du patrimoine édictées par les Architectes des Bâtiments de France.

Ainsi, la Ville porte un certain nombre de projets de création de pistes cyclables dans la ZTL :

- Le doublement de la piste boulevard de Sébastopol (l'une des pistes les plus pratiquées d'Europe) a été voté au conseil de Paris. Il est actuellement en phase d'étude. La baisse de trafic attendue du fait de la mise en place de la ZTL est évidemment un élément facilitateur pour ce projet ;
- 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 et la réalisation

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

d'une piste cyclable y est bien prévue avant la fin de la mandature (vraisemblablement courant 2025) ;

- D'autres études sont initiées pour les boulevards Beaumarchais et Henri IV, inclus dans le plan vélo, avec un calendrier de réalisation à préciser et dépendant de l'accord de la préfecture de police ;

La Mairie Paris Centre appuie fortement la création d'une voie de bus et/ou d'une piste cyclable sur les quais hauts rive droite. Des études de faisabilité sont en cours mais ces aménagements auraient un double avantage :

- Si les quais hauts rive droite sont inclus, il serait plus aisé d'installer des aménités cyclistes/piétons en profitant des baisses de trafic attendues
- Si les quais hauts rive droite sont exclus, ces aménités seraient amenés à faire baisser le trafic en réduisant la place de la voiture individuelle tout en permettant aux véhicules de secours de passer plus facilement.

Commentaire de la commissaire enquêteure

Les ambitions de la Ville de Paris sont bien développées (« *Faire de Paris une ville 100% cyclable* »). A noter aussi, la volonté de la mairie de Paris Centre de créer une voie bus et/ou une piste cyclable sur les quais hauts rive droite.

3.3.4. Intermodalité

La ville de Paris a-t-elle une vision suffisamment précise de l'évolution de l'offre de transports en commun de surface ? Sera-t-elle à la hauteur des enjeux d'évolution des mobilités lors de la mise en œuvre de la ZTL ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La Ville de Paris n'est pas décisionnaire de l'organisation des transports en commun (en voirie et en souterrain). Celle-ci revient à l'Autorité Organisatrice des Mobilités (IDFM - Ile-de-France Mobilités) et à son gestionnaire, la RATP.

Cependant, la Ville agit comme un prescripteur de normes et peut orienter ou appuyer des décisions en vertu de ses pouvoirs de police, de gestionnaire de voirie et de sa représentation au Conseil d'Administration d'IDFM.

Voulant rebondir sur la perte de confiance envers les transports en commun de surface de ces dernières années, liée à la dégradation de l'offre, la Ville de Paris et la RATP ont engagé une feuille de route et une gouvernance rapprochée. Cette feuille de route permettra d'améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité de ce mode de transport en prenant en compte les intérêts du bus dans le cadre des projets sur la voirie par le biais d'un suivi régulier des travaux et de rencontres récurrentes afin de partager de l'information. La ZTL et les baisses de trafic attendues faciliteront *in fine* le passage des bus à l'intérieur de la zone et permettra une augmentation de la vitesse commerciale.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Commentaire de la commissaire enquêteure

La collaboration entre la Ville de Paris et la RATP, associée à la réduction du trafic automobile au sein de la ZTL vont naturellement améliorer la fluidité des bus, point extrêmement sensible, souvent évoqué au cours de l'enquête.

3.3.5. Accès à la zone

Quelle réponse apportez-vous à la demande formulée par des riverains à la ZTL ? Dans l'affirmative, quelle définition et quelle limite donneriez-vous à cette notion de « riverain de la ZTL » et à la « zone tampon » considérée (jusqu'à 50 ou 100 mètres, par exemple) ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Dans la mesure où la Ville de Paris souhaite un système lisible par toutes et tous, il n'est pas prévu de revenir sur le système des ayants droits. Il sera toujours possible de se rendre dans la ZTL pour stationner s'il l'on dispose d'un abonnement à un parking ou une place de parking.

Commentaire de la commissaire enquêteure

La réponse de la maîtrise d'ouvrage se comprend aisément : il faut en effet préserver la lisibilité du fonctionnement de la ZTL.

3.3.6. Périmètre de la ZTL

Si les échanges avec la préfecture de police devaient conduire à l'adoption de la variante qui exclut les îles et les quais hauts de Seine, quels en seraient les impacts ? Quels types d'aménagement pourraient être autorisés sur les quais hauts de Seine ?

Dans cette hypothèse, l'association des riverains du quai Henri IV demande que vous reconsidériez « *la possibilité de rouvrir les quais bas au moins en partie de la voie aux automobilistes, à l'instar de ce qui a été fait sur la voie Pompidou dans le 16^{ème} arrondissement.* » Cette proposition est-elle envisageable ?

Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La Ville de Paris considère que la ZTL fonctionne mieux sur un périmètre incluant les quais et les îles. Ceci étant dit, les effets seront bénéfiques même si la ZTL est réduite au périmètre préconisé par la Préfecture de police.

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Dans l'étude d'impact présentée à l'autorité environnementale, la Ville de Paris présente une « variante ». La présentation des principaux résultats de la variante, dite « scénario 5 », est le fruit des échanges réguliers entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris : elle intègre les demandes d'exclure les îles et les quais hauts rive droite. Elle se base sur les mêmes méthodologies et les mêmes méthodes que pour les autres modélisations de l'étude d'impact et se base sur les simulations du trafic réalisées par AIMSUN.

L'intégralité des éléments de présentation de cette variante est contenue dans le dossier d'enquête publique, mais, par comparaison avec le scénario « Ville », nous pouvons retenir de ces modélisations que :

- Des hausses conséquentes de trafic sur le quai Henri IV jusqu'au quai de Bercy (jusqu'à +370 véh/h en heure de pointe du matin (PPM) sur la voie Mazas)
- Des hausses de la fréquentation de la place et du tunnel de la Concorde (jusqu'à 70 veh/h sur la place et 120 veh/h dans le tunnel en période de pointe du matin)
- Du fait de l'exclusion des quais rive droite de la ZTL, le quai Saint-Bernard et le pont Charles de Gaulle voient leur trafic diminuer respectivement de 260 véh/h et 280 véh/h dans le scénario 5 par rapport au scénario de ZTL complète (soit -30% et -24% en période de pointe du matin).
- Une légère baisse des reports sur le Périphérique (de l'ordre de - 0,5%) par rapport à la ZTL complète, qui ne correspond pas à une évolution significative.

Ainsi, si la Préfecture confirme sa volonté d'avancer vers une ZTL sans les îles et les quais hauts, la Ville de Paris étudiera 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. Tout aménagement devra être validé par la Préfecture de police qui est compétent sur cet axe.

La réouverture de la circulation sur les quais bas est exclue dans tous les cas puisque l'objectif de la ZTL est justement de pouvoir redonner plus de sécurité et de confort aux piétons. Il serait contradictoire d'y dégrader leurs conditions de déplacement.

Commentaire de la commissaire enquêteure

Réponse précise sur les impacts d'une ZTL sans les îles et les quais, ainsi que les dispositifs d'aménagement qui seraient alors proposés par la Ville.

3.3.7. Autres sujets en lien direct avec la ZTL

Est-il possible de s'inspirer de Bordeaux pour faciliter le stationnement des personnes handicapées ?

Quelles mesures sont envisagées (ou déjà mises en place) pour faciliter la vie des résidents de Paris Centre : stationnement des artisans, des professions médicales qui se déplacent à

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

domicile ?

Comment envisagez-vous de répondre à l'association « Vivre le Marais » qui considère le nouveau plan de circulation comme une gêne à la circulation des résidents dans leur quartier ?

Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

Il faut commencer par rappeler que $\frac{3}{4}$ des résidents de Paris Centre n'ont pas de véhicule motorisé. La ZTL et tous les projets de réduction de la place de la voiture en centre-ville sont donc des mesures explicitement et directement orientées vers l'amélioration de la qualité de vie de la grande majorité des résidents.

Pour ceux qui sont équipés d'un véhicule, la Ville de Paris porte une politique volontaire en matière de stationnement répondant à plusieurs objectifs issus des Etats Généraux du stationnement en 2021 :

- **Faciliter la vie des résidents et des professionnels motorisés** en facilitant leur stationnement résidentiel. La Ville met à disposition des professionnels mobiles (artisans, ouverts à tous les professionnels régionaux) et des professions médicales devant se rendre sur le terrain de tarifs de stationnement avantageux avec les cartes « pro-mobiles » et « pro santé mobile ». Les titulaires de ces cartes seront inclus dans les ayants droit permanent pouvant transiter par la ZTL. Pour les résidents, des tarifs avantageux sont négociés avec les concessionnaires de parkings en ouvrage à chaque renouvellement de contrat. Il faut aussi rappeler que le tarif de stationnement résidentiel est très peu cher à Paris (carte de résident à 90 € pour 3 ans puis 9 € par semaine, soit 38,5 € par mois pour un véhicule stationné en permanence sur l'espace public, et moitié moins pour un deux-roues motorisés. Cela correspond à 4 h de stationnement pour un véhicule visiteur équivalent).
- **Regagner de l'espace dans un territoire contraint** en baissant progressivement le volume de place de stationnement en voirie disponible : la Ville encourage le redéploiement vers les parkings en ouvrage, au bénéfice de l'espace dévolu aux piétons, mais aussi aux places de livraison et aux places PMR (1000 nouvelles places de chaque sont prévues à l'échelle parisiennes, dont plusieurs dizaines à Paris Centre déjà déployées et beaucoup encore prévues). Les artisans et professionnels bénéficient largement des nouvelles zones de livraison pour leurs activités. Pour répondre à la question des places mixtes (ZL/PMR) et de l'expérimentation bordelaise, les retours d'expérience n'ont pas montré un partage de l'espace public efficient et ont soulevé des conflits d'usage, ils plaident pour une séparation des places de livraison et PMR.

- **Engager la transition écologique des mobilités** en encourageant la démotorisation via le développement de 1400 places dédiés à l'autopartage et en augmentant significativement le prix du stationnement des véhicules les plus lourds.

Pour ce qui concerne le cas spécifique du Marais, le nouveau plan de circulation a été mis en place pour empêcher la circulation de transit via les petites rues du Marais, tout en permettant aux lignes de bus de continuer à circuler, et tout en conservant la possibilité d'accéder en voiture. Des panneaux « accès interdit sauf desserte locale » ont été essayés dans plusieurs rues de Paris Centre (rue Pavée, Rue du Figuier, rue du Roi de Sicile, etc.), avec un bilan mitigé, qui ont souvent été suivis de modification du plan de circulation pour tous les usagers afin d'obtenir des effets réels (inversion de la rue du Figuier, piétonisation à venir de la rue Pavée, inversion d'une partie de la rue de la Verrerie en amont de la rue du Roi de Sicile). Un exemple de voie bus ouverte aux riverains depuis plusieurs années est la rue La Feuillade (limite 1^{er} et 2^e arrondissements), dont l'observation montre qu'elle ne constitue pas un filtre effectif pour les véhicules qui l'empruntent avec en conséquence un signallement de difficulté pour les bus émis par la RATP, et qui sera transformée en voie bus classique prochainement devant ce constat.

Voir justification complète en 3. 3. 1.

Commentaire de la commissaire enquêteure

Les réponses relatives au stationnement des professionnels et des résidents sont de nature à rassurer les habitants de Paris Centre.

Les informations données sont 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.

4. Thème. Contrôles.

4.1. Synthèse des éléments du dossier

Une première phase dite « pédagogique » mêlera actions préventives sur le terrain par les agents de la police municipale (explication ou rappel des règles), actions de communication (totems, affiches, réseaux sociaux, presse, etc.). Pendant cette phase (six mois), la Ville communiquera aussi via les opérateurs d'assistants de navigation pour dissuader le trafic de transit dans Paris centre.

Dans une seconde phase, les contrevenants pourront être sanctionnés lors de contrôles ponctuels et ciblés. « *La Ville arrêtera définitivement les modalités de ce contrôle à l'automne* Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

2024, en lien étroit avec la préfecture de police (...). La Ville pourra également s'appuyer sur le dispositif de justificatifs mis en place pour réguler l'accès à la rue de Rivoli depuis son changement de régime de circulation en 2020. »

A terme, la vidéo-verbalisation et/ou le contrôle sanction automatisé (CSA) pourront être mis en place mais il n'est pas prévu par la législation actuelle.

4.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Le sujet de l'effectivité des contrôles est très souvent évoqué par les partisans du projet qui estiment que seul le système de contrôle sanction automatisé sera efficace. Or, cela pose actuellement un problème juridique qui ne pourra être réglé avant plusieurs années alors que la mise en œuvre de la ZTL est envisagée pour l'automne 2024, après les Jeux olympiques et paralympiques.

A la suite de la phase pédagogique pour expliquer le fonctionnement de la ZTL, les contrôles aléatoires assortis de verbalisations vont démarrer. Se pose donc la question cruciale des justificatifs à produire et les explications données lors de la réunion publique n'ont pas toujours convaincu.

La Chambre des métiers et de l'artisanat d'Île-de-France exprime ses doutes sur la faisabilité des contrôles : *« Au-delà de la complexité voire de l'impossibilité de produire certains justificatifs, devoir prouver son éligibilité à circuler risque de décourager une bonne partie du trafic de destination. »*

4.3. Questions posées par le public et la commissaire enquêteure

Comment seront organisés les contrôles ? Si des justificatifs devaient être demandés, quels seraient-ils ?

Les effectifs de la police municipale pourront-ils être mobilisés en nombre pour le démarrage de la seconde phase ? Quelles consignes/formation et quels moyens leur seront donnés pour effectuer ces contrôles ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La Zone à Trafic Limité est un ensemble de voies réservées institué par arrêté motivé du Maire. Les voies réservées, prévues à l'Article R. 412-7 du Code de la Route peuvent être verbalisables au titre du même article. Leur usage, si le conducteur n'y est pas autorisé, est puni d'une amende prévue pour les contraventions de 4ème classe (soit une amende

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

forfaitaire de 135 Euros, comme pour les infractions aux voies bus).

La Ville de Paris a choisi de séquencer les phases de contrôle et ce de façon incrémentale. Cette montée en puissance du contrôle de la ZTL permettra à tout un chacun de se familiariser avec ce nouveau dispositif de partage de l'espace public :

- La première phase dite « pédagogique » mêlera actions préventives sur le terrain par les agents de la Police Municipale, actions de communication de terrain et à distance. Pendant cette phase, qui devrait durer six mois, la Ville communiquera aussi via les opérateurs d'assistants de navigation pour dissuader le passage à travers la ZTL. Des comptages seront mis en place pour analyser les évolutions du trafic et axer les actions préventives sur les voies de la ZTL où le trafic excèdera manifestement la seule desserte de destination.
- Dans une seconde phase, les contrevenants pourront être sanctionnés, sur la base de contrôles de terrain ponctuels et ciblés. Même si 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. Ce système permettra de répondre aux besoins des usagers permanents (domiciliés dans la zone ou s'y rendant très régulièrement, et disposant donc d'un droit d'accès permanent, qui pourra être matérialisé sous forme d'un macaron). Les usagers temporaires (se rendant ponctuellement dans la zone) pourront par exemple se déclarer sur un « téléservice » et éditer un macaron temporaire, à l'instar des collectivités italiennes ayant mis en œuvre une ZTL. Ce système de gestion, en fonction des possibilités techniques et juridiques intégrera d'une part l'indispensable lisibilité et facilité d'accès pour les usagers et, d'autre part, l'objectif d'effectivité du contrôle.

La Ville arrêtera définitivement les modalités de ce dispositif de contrôle à l'automne 2024, en lien étroit avec la Préfecture de Police, après que cette dernière aura notamment pu partager son retour d'expérience concernant la mise en place des justificatifs et des contrôles qu'elle aura réalisés pour les périmètres de circulation pendant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. La Ville pourra également s'appuyer sur le retour d'expérience du dispositif de justificatifs mis en place pour réguler l'accès à la rue de Rivoli depuis son changement de régime de circulation en 2020.

A terme, la vidéoverbalisation pourra être mis en place, en accord avec la réglementation nationale à date. À ce stade, le contrôle sanction automatisé (CSA), utilisé pour le contrôle des ZTL en Italie, n'est pas prévu par la législation actuelle. Il convient toutefois de noter que même lorsqu'il est explicitement permis par la loi, le CSA peut ne pas être effectif avant plusieurs années. En effet, malgré les demandes de nombreuses collectivités auprès du gouvernement, le CSA n'est à date pas opérationnel pour le contrôle du respect des zones à faible émission.

Commentaire de la commissaire enquêteure

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage ne cache pas que « *le système de contrôle est encore en gestation.* »

Sans dispositif type vidéo-verbalisation, la phase 2 (contrôles ponctuels ciblés) est appelée à perdurer. Au-delà de ces contrôles, il faudra 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.

5. Thème. Accompagnement, communication, évaluation

5.1. Synthèse des éléments du dossier

Des actions d'accompagnement et de communication seront nécessaires pour une pleine réussite du projet de zone à trafic limité dans Paris Centre.

De plus, l'évaluation des différents impacts de la ZTL est essentielle afin que d'éventuelles mesures correctrices puissent être rapidement mises en œuvre.

Dans son avis du délibéré du 7 février 2024, l'Autorité environnementale « recommande d'évaluer la diminution de trafic attendue sur le secteur de Paris Centre, voire à une échelle plus large, avec la réalisation de la ZTL. » Elle recommande aussi « 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. »

5.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Pour faciliter l'abandon de la voiture, certains proposent d'accompagner la mise en œuvre du projet par la création de « *parkings relais aux abords des lignes de métro et RER, des parkings accessibles avec la carte Navigo.* »

La communication est un levier essentiel pour faire comprendre et accepter le changement. Or cette communication n'a manifestement pas été efficace pour les nouveaux plans de circulation, si l'on s'en tient aux remontées de l'enquête publique. Ainsi, la logique de casser les axes de circulation, donc la vitesse, n'a pas été comprise comme relevant d'une volonté d'améliorer la sécurité routière, ceci malgré les échanges avec les associations de quartier. Ces nouveaux plans de circulation sont souvent source d'incompréhension : « *La voie est interrompue soudainement et je dois m'engouffrer dans une rue perpendiculaire pour faire un détour ...* »

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Un effort important devra donc être fourni durant la phase de pédagogie de déploiement de la ZTL pour permettre l'adhésion la plus large possible.

5.3. Questions posées par le public et la commissaire enquêteure

Quelles actions d'accompagnement allez-vous mettre en œuvre pour faciliter les déplacements : plans de circulation, mise en place d'un combiné parking/transports en commun, transports collectifs de surface, prise en compte des personnes à mobilité réduite ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il faut de nouveau rappeler que la ZTL n'interdit pas le trafic de destination, et donc qu'il sera toujours possible d'accéder à Paris Centre en voiture, et que les déplacements en voiture ne représentent qu'une infime partie des déplacements totaux (4% des trajets intra-muros), les autres modes n'étaient pas impactés ou alors positivement par la ZTL.

La Ville œuvre au changement de comportement de mobilité en déployant 3 leviers qui forment un véritable continuum de politiques publiques intégrées :

- **Le levier réglementaire** : il s'agit de l'ensemble des dispositions qui viendront contraindre une transformation des usages. La ZFE et la ZTL font partie de cette catégorie, de même que les modifications de plan de circulation, ou la réservation d'emplacements de stationnements à ceux qui en ont besoin (professionnels, PMR) ;
- **Le levier « déploiement d'alternatives »** : il s'agit de rediriger les usagers vers d'autres alternatives à la voiture individuelle en transformant l'espace public au bénéfice des modes les moins nuisant pour l'environnement (amélioration du confort piéton, pistes cyclables, voies bus...) et en développant des possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture : accessibilité des transports publics aux PMR (notamment mises aux normes des quais bus), mises à disposition de vélos en libre-service, développement de l'autopartage... ;
- **Le levier incitatif** : il s'agit de l'argent public mobilisé pour accompagner ces changements de comportement de mobilité ou accompagner à un changement de motorisation en protégeant les publics les plus fragiles : remboursement du pass Navigo pour les enfants et adolescents, aides à l'acquisition d'un vélo....

Concernant le plan de circulation du Marais, qui est une initiative peu originale au regard du nombre de villes européennes et françaises ayant déjà réalisé ce type d'exercice parfois depuis des décennies, une communication extensive a été mise en œuvre lors de sa mise en œuvre avec de très nombreuses affiches positionnées dans tout le Marais pendant plusieurs semaines, en plus de la communication institutionnelle de la Mairie et des reprises dans la presse. Les assistants de navigation ont également été mis à jour très rapidement, facilitant la compréhension des règles de circulation pour les conducteurs qui les utilisent très fréquemment. Une « foire aux questions » a été mise en place sur le site de la Mairie de Paris

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Centre⁶.

Comment envisagez-vous d'accompagner les éventuelles mutations du tissu commercial, comme le demande la CCI Paris (voir plus haut, chapitre 1.2.2.) ?

Ce point a été traité au chapitre 1.2.2

Quelles actions de communication vont être engagées, avec quels arguments et quels réseaux ?

La Ville de Paris (la DVD, la DICOM, la DPMP) prépare un plan de communication complet mentionné au dossier d'enquête public. Il se décline en trois axes :

- La communication de terrain avec des totems posés à l'orée de la ZTL : ce volet de la communication devra permettre de faire vivre la ZTL avec les panneaux réglementaires à l'instar des panneaux installées en entrées de ZTL en Italie. Cette communication de terrain devra s'insérer au mieux dans le tissu urbain contraint du secteur de Paris Centre et veiller à ne pas gêner les circulations piétonnes : elle sera décomposée en de multiples supports en fonction des possibilités comme pour les « vélorues » ;
- La communication usagers avec des actions de sensibilisation sur le terrain par les agents de la DPMP pour expliquer le dispositif aux automobilistes et accompagner la phase pédagogique : cette communication usagers devra faire vivre cette phase pédagogique de 6 mois ;
- La communication globale notamment via le site paris.fr et les réseaux sociaux pour faire exister auprès de tous le dispositif.

La communication sera également conduite avec les assistants de navigation (tels que Waze, Google maps...) pour que les itinéraires conseillés par ces outils tiennent bien compte de la ZTL.

Comment va s'organiser l'évaluation des différents impacts de la ZTL ? Quels seront les domaines concernés ? Dans quels délais ?

Certes, comme le demande l'autorité environnementale, il faudra évaluer l'impact sur le trafic, la pollution, la santé, mais il faudra aussi évaluer plus largement l'impact sur l'activité économique et culturelle, dans la zone et en périphérie de la zone.

Ce point a été traité au chapitre 2. 3.

⁶ Mairie de Paris Centre, FAQ sur le plan de circulation « Marais, les îles ».

<https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/revision-du-plan-de-circulation-du-marais-et-de-iles-dans-le-cadre-de-la-demarche-embellir-19565>

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Commentaire de la commissaire enquêteure

Le maître d'ouvrage met l'accent sur l'accompagnement du changement des mobilités.

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.

Comme l'a recommandé l'Autorité environnementale dans son avis délibéré du 7 février 2024, les bénéfices sanitaires induits par la ZTL devront être évalués. Il devra en être de même pour les impacts sur l'activité économique et commerciale, culturelle ainsi que sur le trafic.

La constitution d'un comité de suivi de la ZTL pourrait être envisagée, en y associant des représentants des arrondissements limitrophes.

8. Appréciation du projet

Le projet de zone à trafic limité dans Paris Centre a suscité un grand nombre de réactions, ce qui a rendu l'enquête publique particulièrement utile et intéressante.

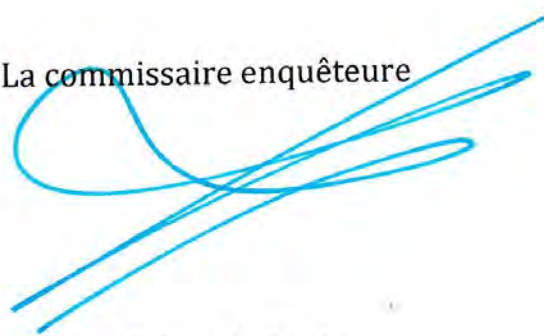
Les différentes personnes rencontrées (élus, représentants du monde de l'économie et de la culture, associations) ont toutes montré une grande attention et ont enrichi la réflexion, permettant ainsi d'appréhender de façon complète les différentes composantes de la ZTL et de ses impacts.

Dans le même esprit, la large participation du public a témoigné de l'intérêt pour la ZTL. 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. L'enquête publique a ainsi pris tout son sens.

Dans ses réponses aux observations du public, la Ville de Paris a cherché à prendre en considération les principales attentes et propositions exprimées, chaque fois que cela était possible, sans dénaturer l'esprit de la ZTL.

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 publique est sans nul doute un gage de bonne compréhension des objectifs poursuivis, voire de l'acceptabilité sociale du projet.

La commissaire enquêteure



Sylviane Dubail

Annexes

Annexe 1. Décision du tribunal administratif de Paris désignant la commissaire enquêteure.

Annexe 2. Arrêté de la maire de Paris du 26 mars 2024 prescrivant l'enquête publique.

Annexe 3. Avis d'enquête publique.

Annexe 4. Compte rendu de la réunion publique du 30 avril 2024.

Annexe 5. Observations du public, sous format numérique :

- fichier Excel des contributions du public ;
- courriers reçus durant l'enquête.

Annexe 1

DÉCISION DU

6 novembre 2023

N° E23000006 /75

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

Le président du tribunal administratif

Décision de désignation d'un commissaire enquêteur

Par une lettre du 27 octobre 2023, la maire de Paris demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique préalable à la création d'une zone à trafic limité concernant le secteur Paris centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissement)

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'urbanisme ;
- le code de justice administrative.

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023.

Vu les autres pièces du dossier.

Par une décision du 3 juillet 2023, le président du tribunal a donné délégation à Mme Martine Dhiver, vice-présidente du tribunal, pour signer les décisions de désignation de commissaires enquêteurs.

DÉCIDE

Article 1^{er} : Mme Sylviane Dubail, Inspectrice de l'administration au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, retraitée est désignée en qualité de commissaire enquêteur.

Article 2 : M. Frédéric Feral Consultant en développement durable, est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

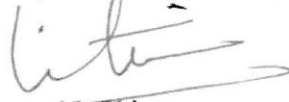
En cas d'empêchement de Mme Sylviane Dubail, celle-ci sera remplacé par M. Frédéric Feral.

Article 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, les commissaires enquêteurs sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

Article 4 : La présente décision sera notifiée à la maire de Paris, à Mme Sylviane Dubail et à M. Frédéric Feral, commissaires enquêteurs.

Fait à Paris, le 6 novembre 2023.

La vice-présidente du tribunal,



M. Dhiver

Annexe 2



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

**Arrêté d'ouverture de l'Enquête Publique
portant sur le projet de Zone à Trafic
Limité dans Paris Centre**

**ZONE À TRAFIC LIMITÉ
PARIS RESPIRE**

1

La Maire de Paris,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2213-2 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants ;

Vu le projet de Zone à Trafic Limité dans le Centre de Paris ;

Vu la décision n°DRIEAT-SCDD-2022-023 du 27 janvier 2022 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la synthèse des avis du dialogue préalable qui s'est tenu de mai à juin 2021 et la synthèse de la réunion publique de restitution du dialogue préalable ;

Vu la décision n°E23000006/75 du 6 novembre 2023 de la vice-présidence du tribunal administratif de Paris désignant la commissaire-enquêteur chargée de procéder à l'enquête publique concernant le projet susvisé ;

Vu les avis rendus par les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet consultés conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement ;

Vu les pièces du dossier soumis à enquête publique, notamment l'étude d'impact ;

Considérant que le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) doit faire l'objet d'une enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement ;

Après concertation avec la commissaire-enquêteur ;

ARRÊTE :

Article premier : Pendant 33 jours, du 11 avril 2024 à 9h00 au 13 mai 2024 à 17h00, il sera procédé à une enquête publique sur le projet de Zone à Trafic Limité dans le Centre de Paris.

Article 2 : L'enquête publique s'inscrit dans la procédure suivant l'évaluation environnementale réalisée sur le projet de Zone à Trafic Limité. La Zone à Trafic Limité a pour objet d'interdire le trafic de transit dans le Centre de Paris et de réserver la circulation à des ayants droit afin de rééquilibrer le partage de l'espace public et d'améliorer le cadre de vie.

Article 3 : La vice-présidente du tribunal administratif de Paris a désigné Madame Sylviane Dubail comme commissaire-enquêteur pour conduire cette enquête publique. En cas d'empêchement de Madame Sylviane Dubail, la conduite de l'enquête publique sera assurée par Monsieur Frédéric Feral.

Article 4 : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sera publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés sur le territoire de la Ville de Paris.

Cet avis sera également affiché quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée à l'Hôtel de Ville, dans les 17 Mairies d'arrondissement et de secteur de Paris-Centre, sur le territoire correspondant au secteur de Paris-Centre et aux limites adjacentes des arrondissements limitrophes et sera également mis en ligne sur le site internet de la Ville (paris.fr).

Article 5 : À compter de l'ouverture de l'enquête publique, des informations sur le projet de Zone à Trafic Limité soumis à l'enquête peuvent être demandées auprès de la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements – Agence de la Mobilité – 121 Avenue de France 75639 Paris CEDEX 13, ou à l'adresse électronique suivante :

DVD-ZTL@paris.fr

Article 6 : Conformément à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement, le dossier soumis à enquête publique comprend notamment :

- L'étude d'impact sur le projet de Zone à Trafic Limité
- Les annexes de l'étude d'impact
- Les pièces relatives à l'information juridique et administrative
- L'avis de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse de la Ville de Paris
- Les avis émis par les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet
- Le projet d'arrêté
- Le bilan du dialogue préalable

Article 7 : Ce même dossier sera déposé dans la Mairie de Secteur de Paris Centre (Mairie du 3^{ème} Arrondissement), à la Mairie du 10^{ème} Arrondissement et à la Mairie du 8^{ème} Arrondissement et mis à disposition du public qui pourra en prendre connaissance et consigner ses observations sur les registres déposés à cet effet - les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h00, les jeudis de 8h30 à 19h30.

Article 8 : Pendant la période d'enquête publique mentionnée à l'article premier, le dossier d'enquête publique sera, en outre, disponible en consultation et en téléchargement sur le site internet de l'enquête publique à l'adresse suivante :

www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Durant cette période, une borne électronique permettant l'accès au dossier sera disposée dans les Mairies d'arrondissement et de secteur mentionnées à l'article 7 et accessibles aux horaires précités.

Des observations et propositions pourront, durant la période d'enquête publique, être déposées par voie électronique sur le registre dématérialisé ouvert à cette effet, sur le site de l'enquête publique à l'adresse : www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Les observations et propositions pourront également être adressées :

- Par écrit à l'attention de Madame Sylviane Dubail, commissaire-enquêteur du projet « ZONE A TRAFIC LIMITE – PARIS CENTRE » au siège de l'enquête à la Mairie de Paris Centre, 2 Rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, en vue de les annexer aux registres d'enquête ;
- Par mail, à l'adresse suivante : ztl-paris@mail.registre-numerique.fr

Article 9 : Afin d'informer et de recevoir des observations du public, la commissaire-enquêteur assurera des permanences dans les mairies de secteur et d'arrondissement de la manière suivante :

Mairie Paris Centre – 2, rue Eugène Spüller, 75003 PARIS :

- Jeudi 11/04 de 14h à 17h
- Samedi 20/04 9h à 12h
- Mercredi 24/04 de 14h à 17h
- Jeudi 02/05 9h à 12h
- Lundi 06/05 de 14h à 17h
- Lundi 13/05 de 9h à 12h

Mairie du 8^{ème} Arrondissement – 3, rue de Lisbonne, 75008 PARIS :

- Mercredi 17/04 de 9h à 12h
- Lundi 29/04 de 9h à 12h
- Lundi 13/05 de 14h à 17h

Mairie du 10^{ème} Arrondissement – 72, rue du Faubourg Saint-Martin, 75010 PARIS :

- Vendredi 12/04 de 9h à 12h
- Mercredi 24/04 de 9h à 12h
- Mardi 07/05 de 14h à 17h

Article 10 : Conformément aux dispositions de l'article R. 123-17 du Code de l'environnement, une réunion publique aura lieu :

**Mardi 30 Avril 2024 à la Mairie Paris Centre (Mairie du 3^{ème} arrondissement)
de 18h à 21h en la Salle des mariages**

Article 11 : À l'expiration du délai fixé à l'article premier, les registres seront transmis à la commissaire-enquêteur, pour être clos et signés par ses soins.

La commissaire-enquêteur établira un rapport et rendra ses conclusions motivées sur le projet soumis à enquête publique, dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, à la Ville de Paris. La commissaire-enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif de Paris.

Article 12 : À l'issue de l'enquête publique, copies du rapport et des conclusions de la commissaire-enquêteur seront également transmises par la Maire de Paris, à la Mairie de Secteur de Paris-Centre au 2 rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, à la Préfecture de Police au 1 bis rue de Lutèce 75004 Paris, à la Préfecture de la Région Ile-de-France – Préfecture de Paris au 5 rue Leblanc 75911 Paris Cedex 15, à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris au 121 Avenue de France, 75639 Paris CEDEX 13, pour y être tenues à la disposition du public pendant 1 an à compter la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, toute personne intéressée pourra en obtenir communication en s'adressant par écrit à la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements – Sous-Direction des Ressources – Bureau des Affaires Juridiques – 121 Avenue de France – 75013 PARIS CEDEX 13.

Article 13 : Après l'enquête publique, le projet de Zone à Trafic Limité dans Paris Centre, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport de la commissaire-enquêteur, sera soumis à délibération du Conseil de Paris qui s'il prononcera, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Puis, la Maire de Paris co-signera avec le Préfet de Police de Paris l'arrêté de police de la circulation dont le projet figure au dossier d'enquête.

Article 14 : Le présent arrêté sera publié au Portail des Publications Administratives de la Ville de Paris. Copie du présent arrêté sera adressé à Monsieur le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris.

Fait à Paris, le 26 Mars 2024

Pour la Maire de Paris et par délégation.

Le Directeur de la Voirie et des Déplacements

Le Directeur
de la Voirie et des Déplacements

Francis WOUTS

5

Annexe 3



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Zone à Trafic Limité – Paris Centre

Pendant 33 jours, du 11 avril 2024 à 9h00 au 13 mai 2024 à 17h00, il sera procédé à une enquête publique sur le projet de Zone à Trafic Limité dans le Centre de Paris.

L'enquête publique s'inscrit dans la procédure suivant l'évaluation environnementale réalisée sur le projet de Zone à Trafic Limité. La Zone à Trafic Limité a pour objet d'interdire le trafic de transit dans le Centre de Paris et de réserver la circulation à des ayants droit afin de rééquilibrer le partage de l'espace public et d'améliorer le cadre de vie.

La vice-présidente du tribunal administratif de Paris a désigné Madame Sylviane Dubail comme commissaire-enquêteur pour conduire cette enquête publique. En cas d'empêchement de Madame Sylviane Dubail, la conduite de l'enquête publique sera assurée par Monsieur Frédéric Feral.

À compter de l'ouverture de l'enquête publique, des informations sur le projet de Zone à Trafic Limité soumis à l'enquête peuvent être demandées auprès de la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements – Agence de la Mobilité – 121 Avenue de France 75639 Paris CEDEX 13, ou à l'adresse électronique suivante : DVD-ZTL@paris.fr

Le dossier sera déposé dans la Mairie de Secteur de Paris Centre (Mairie du 3^{ème} Arrondissement), à la Mairie du 10^{ème} Arrondissement et à la Mairie du 8^{ème} Arrondissement et mis à disposition du public qui pourra en prendre connaissance et consigner ses observations sur les registres déposés à cet effet - les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h00, les jeudis de 8h30 à 19h30.

Pendant la période d'enquête publique, le dossier d'enquête publique sera, en outre, disponible en consultation et en téléchargement sur le site internet de l'enquête publique à l'adresse suivante : www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Durant cette période, une borne électronique permettant l'accès au dossier sera disposée dans les Mairies d'arrondissement et de secteur mentionnées ci-dessus et accessibles aux horaires précités.

Des observations et propositions pourront, durant la période d'enquête publique, être déposées par voie électronique sur le registre dématérialisé ouvert à cette effet, sur le site de l'enquête publique à l'adresse : www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Les observations et propositions pourront également être adressées :

- Par écrit à l'attention de Madame Sylviane Dubail, commissaire-enquêteur du projet « ZONE A TRAFIC LIMITE – PARIS CENTRE » au siège de l'enquête à la Mairie de Paris Centre, 2 Rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, en vue de les annexer aux registres d'enquête ;

- Par mail, à l'adresse suivante : ztl-paris@mail.registre-numerique.fr

Afin d'informer et de recevoir des observations du public, la commissaire-enquêteur assurera des permanences dans les mairies de secteur et d'arrondissement de la manière suivante :

Mairie Paris Centre
2, rue Eugène Spüller, 75003 PARIS ;

- Jeudi 11/04 de 14h à 17h
- Samedi 20/04 de 9h à 12h
- Mercredi 24/04 de 14h à 17h
- Jeudi 02/05 de 9h à 12h
- Lundi 06/05 de 14h à 17h
- Lundi 13/05 de 9h à 12h

Mairie du 8^{ème} Arrondissement
3, rue de Lisbonne, 75008 PARIS :
- Mercredi 17/04 de 9h à 12h
- Lundi 29/04 de 9h à 12h
- Lundi 13/05 de 14h à 17h

Mairie du 10^{ème} Arrondissement
72, rue du Faubourg Saint-Martin, 75010 PARIS :
- Vendredi 12/04 de 9h à 12h
- Mercredi 24/04 de 9h à 12h
- Mardi 07/05 de 14h à 17h

Conformément aux dispositions de l'article R. 123-17 du Code de l'environnement, une réunion publique aura lieu :

**Mardi 30 Avril 2024 à la Mairie Paris Centre
(Mairie du 3^{ème} arrondissement)
de 18h à 21h en la Salle des mariages**

La commissaire-enquêteur établira un rapport et rendra ses conclusions motivées sur le projet soumis à enquête publique, dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, à la Ville de Paris. La commissaire-enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif de Paris.

À l'issue de l'enquête publique, copies du rapport et des conclusions de la commissaire-enquêteur seront également transmises par la Maire de Paris, à la Mairie de Secteur de Paris-Centre au 2 rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, à la Préfecture de Police au 1 bis rue de Lutèce 75004 Paris, à la Préfecture de la Région Ile-de-France – Préfecture de Paris au 5 rue Leblanc 75911 Paris Cedex 15, à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris au 121 Avenue de France, 75639 Paris CEDEX 13, pour y être tenues à la disposition du public pendant 1 an à compter la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, toute personne intéressée pourra en obtenir communication en s'adressant par écrit à la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements – Sous-Direction des Ressources – Bureau des Affaires Juridiques – 121 Avenue de France – 75013 PARIS CEDEX 13.

Après l'enquête publique, le projet de Zone à Trafic Limité dans Paris Centre, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport de la commissaire-enquêteur, sera soumis à délibération du Conseil de Paris qui se prononcera, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Puis, la Maire de Paris co-signera avec le Préfet de Police de Paris l'arrêté de police de la circulation dont le projet figure au dossier d'enquête.

Par la Maire de Paris et par délégation,
Le Directeur de la Voirie et des Déplacements

Publlegal - 1 rue Frédéric Buisson 75008 PARIS - Tél. 01.42.96.09.43 - contact@publlegal.fr

Enquête publique portant sur le projet de zone à trafic limité (ZTL) dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Paris).

Annexe 4



ZONE À TRAFIC LIMITÉ



PARIS CENTRE
(1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements)

COMPTE-RENDU de la réunion publique d'information

du 30 avril 2024

PARIS
RESPIRE

Date :	mardi 30 avril 2024
Horaires :	de 18 h à 21 h
Localisation :	mairie de Paris Centre – 2 rue Eugène Spuller, (Paris 3) – Salle des mariages

Dans le cadre de l'enquête publique sur la Zone à Trafic Limité dans Paris Centre, une réunion publique s'est tenue le mardi 30 avril 2024 à la mairie de Paris Centre.

150 participants ont assisté à cette réunion publique :

- 110 personnes étaient présentes dans la Salle des mariages ;
- 40 personnes ont assisté à la retransmission de la réunion en direct dans une deuxième salle dédiée de la mairie.

La réunion publique était séquencée en deux temps :

- un **premier temps d'introductions et de présentation du projet** par les élus, la commissaire enquêteuse, puis les équipes de la Ville de Paris ;
- un **second temps de questions-réponses avec le public**. Les participants dans la deuxième salle ont également pu poser leurs questions grâce à des « fiches questions » que les équipes de la mairie transmettaient à la commissaire enquêteuse dans la Salle des mariages tout au long de la réunion.

Étaient présents en tribune pour présenter le projet, 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**, la commissaire enquêteuse désignée par le président du tribunal administratif de Paris.

La réunion était animée par Frédéric Chaussée, Président de stratéact.

1. Préambule des élus parisiens

La Ville de Paris remercie les participants de leur présence. Elle rappelle qu'à l'initiative volontaire de la Ville de Paris, un dialogue préalable a eu lieu en 2021 concernant la mise en œuvre d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) sur le périmètre Paris Centre & Saint-Germain. En 2022, le périmètre du projet de Zone à Trafic Limité porté par la Ville de Paris a été recentré sur Paris Centre suite à ce dialogue préalable et aux échanges entre la Ville de Paris et la Préfecture de Police. Suite à la saisine volontaire de l'Autorité Environnementale par la Ville de Paris, une évaluation environnementale a été réalisée par la Ville, consistant en une étude d'impact, ayant donné lieu à un avis de l'Autorité Environnementale et un mémoire en réponse du maître d'ouvrage, et une enquête publique. La réunion publique s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique qui a lieu du 11 avril 2024 jusqu'au 13 mai 2024 à 17h.

La Ville de Paris indique la possibilité de revoir cette réunion publique en différé sur le site internet de l'enquête publique.

Ariel Weil, Maire de Paris Centre, présente succinctement le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) : il s'agit de réduire la circulation dans le centre de Paris en limitant le trafic de transit, c'est-à-dire le trafic qui ne fait que « traverser le centre de Paris sans s'y arrêter ».

Cet objectif de réduction de la circulation sera atteint par plusieurs politiques publiques, dont la ZTL et la modification des plans de circulation à l'échelle des quartiers. Une réunion d'information a eu justement lieu sur les plans de circulation dans le quartier Grands-Boulevards – Opéra le lundi 29 avril. Il précise d'ailleurs que l'étude d'impact présentée par la suite ne porte que sur la mise en place de la ZTL, mais qu'elle se cumulera avec les effets des autres politiques publiques.

Il termine cette introduction avec une précision sur le périmètre de la ZTL. La Ville soutient le scénario qui englobe tout Paris Centre, mais la Préfecture de Police souhaite un périmètre plus restreint excluant les quais hauts et les îles.

David Belliard rappelle l'engagement pris par la Ville sur la ZTL pendant les municipales de 2020. La ZTL rentre dans une logique globale de transformation de la ville menée pour réduire la place de la voiture, pour améliorer la qualité de l'air, baisser le niveau de bruit, et récupérer de l'espace public pour d'autres usages. Elle pose un certain nombre de questions sur le périmètre, les ayants-droits, la manière de contrôler... Ces éléments seront discutés et explicités ce soir. Par ailleurs, il précise que des ZTL existent ailleurs en France et dans le monde. Elles ont été expérimentées dans plusieurs grandes villes, notamment des villes italiennes, et elles apparaissent profitables pour le commerce et l'activité économique.

La ZTL de Paris Centre sera mise en place à l'automne, avec une première période de pédagogie pour expliquer ces nouvelles règles.

2. Introduction de la commissaire enquêteuse

Sylviane Dubail, la commissaire enquêteuse, rappelle le cadre de l'enquête publique. Celle-ci a pour objectif de recueillir les observations, propositions argumentées, inquiétudes et réserves des habitants. Elle offre aussi la possibilité de dialoguer en direct avec la maîtrise d'ouvrage, le porteur du projet (dans le cas présent : la Ville de Paris). Les modalités de consultation (permanences, registres numérique et papier) sont rappelées. A ce jour, 300 contributions ont été enregistrées. Il reste cinq permanences d'ici le 13 mai, date de la fin de l'enquête publique.

Nommée par le président du tribunal administratif de Paris, la commissaire enquêteuse est indépendante de la maîtrise d'ouvrage. Elle rédigera ses observations en toute objectivité et impartialité. A l'issue de l'enquête, elle réalisera un procès-verbal, avec la synthèse des

observations reçues, et posera des questions à la maîtrise d'ouvrage. Celle-ci disposera de 15 jours pour répondre aux questions relayées et posées par le biais d'un mémoire en réponse. Ce document sera annexé au rapport d'enquête.

La commissaire enquêtrice rédigera ensuite un rapport et des conclusions motivées pour donner un avis favorable, favorable avec réserve ou défavorable au projet. Ce rapport sera remis, un mois après la fin de l'enquête publique, à la Maire de Paris et au Président du tribunal administratif de Paris. Enfin, le projet (éventuellement modifié) sera soumis à délibération du Conseil de Paris puis aura lieu la signature de l'arrêté instituant la ZTL, par la Maire de Paris et le Préfet de Police.

Pour plus d'information, le support de la présentation diffusé lors de la réunion publique est mis en ligne sur le site internet de l'enquête publique.

3. Présentation du projet

François Wouts, Directeur de la Voirie et des Déplacements, présente le projet de la ZTL Paris Centre.

La présentation débute avec le rappel de données chiffrées sur Paris Centre (les résidents, l'économie, le trafic) et quelques ordres de grandeur sur la décomposition du trafic de transit, suivis du programme de transformation de l'espace public.

À la suite de la diffusion d'une vidéo pédagogique présentant le projet, le directeur de la DVD de la Ville de Paris revient sur :

- les **objectifs** de la ZTL ;
- les **modalités** de fonctionnement et le principe de la ZTL ;
- la **liste des ayants-droits** qui peuvent continuer à traverser la ZTL, correspondant à 1/3 du trafic de transit actuel ;
- le **périmètre** de la ZTL ;
- la **mise en œuvre réglementaire** et en pratique de la ZTL ;
- les **contrôles** prévus lors de la mise en œuvre de la ZTL ;
- le **calendrier** de mise en œuvre.

Les équipes de la Ville de Paris présentent ensuite les études d'impact qui ont été réalisées, ainsi que la méthodologie utilisée. Elles terminent avec les bénéfices et impacts attendus de la ZTL (sur le trafic, la qualité de l'air, l'exposition des populations et le bruit routier, y compris en termes de reports de circulation).

Pour plus d'information, le support de la présentation diffusé lors de la réunion publique, ainsi que la vidéo pédagogique du projet, sont mis en ligne sur le site internet de l'enquête publique.

4. Temps d'échange avec les participants

Durant la réunion, les participants ont pu faire part de leurs remarques et poser leurs questions aux intervenants, à l'oral ou à l'écrit via des fiches questions. Les questions posées et les réponses apportées sont présentées dans ce compte rendu de façon synthétique et sont classées de façon thématique.

a) Modalités de la ZTL

Horaires d'activation

Une participante demande si la ZTL sera soumise à des horaires, comme la Zone à Faible Emissions (ZFE) qui est levée le soir et le week-end.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Pour une meilleure lisibilité du dispositif et d'homogénéité de la règle, la Ville de Paris n'a pas souhaité mettre d'horaires à la ZTL, qui sera donc applicable en permanence. Cela permet par ailleurs un meilleur fonctionnement des GPS, ces derniers gérant mal la question des horaires différentiels.

b) Nuisances sonores

Ressenti du bruit

Un participant évoque le bruit « *qui surprend* », comme celui des sirènes des véhicules de secours. Il demande si la mise en place de la ZTL pourra remédier à ce problème.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Les véhicules des services publics pourront toujours circuler librement dans la ZTL. Le projet de la ZTL ne répond pas à l'enjeu des sirènes, qui est un sujet difficile à traiter par ailleurs.

c) Impact socio-économique

Commerces dans Paris Centre

Un participant s'inquiète de la fréquentation des commerces dans Paris Centre, sans possibilité de s'y rendre en voiture.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

A ce propos, une étude JLL sur les rues de Rivoli et de Saint-Antoine a montré une vacance commerciale plus basse alors même que le trafic s'est vu réduit ces dernières années, et une fréquentation accrue.

De plus, la Ville note que, le nombre de clients se rendant au centre commercial des Halles (le plus fréquenté en Europe) en voiture est proche de zéro.

Terrasses et touristes

Un participant évoque des terrasses bruyantes et un grand nombre de touristes.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Sur ce sujet, la Ville rappelle que la ZTL bénéficiera à l'économie de manière générale mais pas spécifiquement au tourisme.

La question du trafic de transit n'est pas liée à la question de l'aménagement des rues, et les règles d'installation des terrasses ne changeront pas avec la ZTL. Le projet de ZTL n'est pas un projet de redistribution de l'espace public, parce qu'il n'y a pas de suppression de voirie. Ainsi, les terrasses n'auront ni plus ni moins d'espace alloué par le projet de ZTL.

Accès à la ZTL par les clients et les livreurs

Une commerçante représentant les commerçants en bijouterie s'inquiète concernant les livraisons et la possibilité pour leurs clients qui viennent de loin de se garer.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Tout le trafic de destination pourra continuer d'accéder à la zone et d'y circuler librement. Cela comprend les clients des commerces, hôtels et musées de la zone, les commerçants domiciliés dans la zone et les livreurs. La ZTL n'impacte pas les conditions de stationnement, qui par définition ne correspondent pas à du trafic de transit (qui ne s'arrête pas).

d) Contrôles dans la ZTL

Justificatifs à produire et vidéo-verbalisation

Plusieurs participants interrogent la Ville de Paris à propos des dispositifs de contrôle prévus. A court terme, quels documents seront nécessaires pour justifier de sa présence dans la ZTL auprès des policiers qui effectueront les contrôles ? Quel sera le dispositif concret ? A plus long terme, quel serait le budget disponible pour mettre en place des caméras pour la vidéo-verbalisation, tout en sachant que ces dernières ont un coût relativement élevé ?

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La première phase consistera à effectuer des contrôles pédagogiques, pour expliquer les modalités de la ZTL, sans verbalisation.

Par la suite, il y aura une phase de contrôles aléatoires pour laquelle se pose la question des justificatifs. Certaines personnes sont simplement identifiables (taxis, PMR...) ; d'autres pourront recourir à des justificatifs pérennes (de type macaron résident Paris Centre...). D'autres viendront de façon ponctuelle visiter des amis, des musées, des commerces, etc. Pour ces dernières, la Ville imagine des contrôles aléatoires – et non systématiques – au cœur de la zone, et pas spécialement en entrée ou sortie de zone, pour ne pas créer d'engorgement de type « péage ». La question des documents à produire n'est pas encore totalement arrêtée, et pourra bénéficier des réflexions émises dans le cadre de cette enquête publique. Dans tous les cas, un objectif de simplicité est recherché tant pour les usagers concernés que les policiers municipaux.

Concernant les caméras, la Ville cite l'exemple des ZTL en Italie qui utilisent des caméras pour lire les plaques d'immatriculation. Dans Paris, de nombreuses caméras sont déjà installées et sont notamment utilisées pour la vidéo-verbalisation. Mais un sujet de réglementation se pose : aujourd'hui, la réglementation empêche la vidéo-verbalisation automatique qui nécessiterait d'enregistrer les plaques des habitants dans des bases de données. Il y a un travail d'évolution de la réglementation à effectuer sur ce point, en lien avec les autres villes françaises qui développent des ZTL. Le dispositif parisien pourra donc évoluer au fil du temps et des nouvelles possibilités offertes par le cadre juridique et technologique, avec de nouvelles séquences de concertation le cas échéant.

Carte de résident Paris Centre

Un habitant rappelle que la Mairie de Paris Centre lui a distribué une carte de résident Paris Centre et un macaron en 2021. Il demande si la ZTL donnera aussi le droit à une carte et un macaron pour les résidents de Paris Centre.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville de Paris explique que la carte de résident a été instaurée pour simplifier les mesures de contrôle pendant les dimanches « Paris respire », pendant lesquels des voies sont fermées à la circulation automobile mais restent accessibles aux riverains véhiculés. Elle a aussi trouvé son utilité lors de la mise en place de restrictions d'accès sur la rue de Rivoli. Ce type de carte de résident pourrait être utilisée comme justificatif pérenne du droit de circuler dans la ZTL pour les habitants de Paris Centre.

e) Reports de trafic

Reports de pollution et de circulation dans les arrondissements limitrophes

Un participant, membre du conseil de quartier Les Halles – Beaubourg – Marais, demande si la Ville de Paris compte élargir la ZTL aux arrondissements limitrophes, craignant que le report de circulation n'entraîne plus de circulation, de pollution et de bruit dans ces quartiers.

Un élu d'opposition à Paris Centre demande également si les habitants des quartiers limitrophes (dans les 6^e, 8^e, 10^e arrondissements par exemple) ont été consultés et ce qu'ils pensent des reports de pollution et de trafic à venir à la suite de l'instauration de la ZTL.

Enfin, un commerçant des Grands Boulevards propose de considérer la mise en place de la ZTL comme un « test », et de l'étendre à d'autres arrondissements si cela fonctionne bien. Il demande à la Ville de bien étudier les reports de circulation sur les arrondissements limitrophes, dès maintenant.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Concernant les reports de trafic, la Ville de Paris revient sur la modélisation qui a été effectuée dans les études d'impact. Elle précise que le modèle utilisé est plutôt conservateur, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une fourchette basse de baisse du trafic dans le centre, car il ne prend pas en compte les personnes qui vont renoncer à prendre leur voiture à cause de la contrainte de la ZTL.

C'est un modèle macroscopique, qui regarde les grandes tendances à l'instant T de la mise en œuvre de la ZTL, mais qui ne prend pas en compte certaines spécificités dont l'évaporation du trafic (baisse continue du trafic, d'environ 5 % par an depuis 20 ans) et les plans de circulation en cours dans plusieurs arrondissements. De manière générale, le modèle sous-estime vraisemblablement la réduction du trafic.

Par ailleurs, beaucoup d'axes sur lesquels auront lieu des reports de trafic correspondent à des zones qui ne sont pas ou peu habitées, comme les quais de la rive gauche, le quai Saint-Bernard, les ponts, le quartier des Invalides... D'autres axes habités subiront effectivement des reports limités, comme les Grands Boulevards (dans le sens Madeleine vers République). Le boulevard périphérique ne subira que des reports marginaux, d'après la modélisation.

L'indice « Pollution – Population » présent dans l'étude d'impact montre que, à l'échelle de la ville de Paris prise dans son entièreté, la ZTL permet de réduire, de quelques points de pourcentage, le nombre de personnes exposées à des niveaux de pollution nocifs pour la santé. L'étude d'impact conclut ainsi que la ZTL a un effet « faible mais positif » sur l'exposition à la pollution de l'air.

Concernant la concertation, des registres d'enquête et des permanences de la commissaire enquêteuse sont mis en place dans les Mairies du 8^e et du 10^e arrondissement. Tous les Parisiens (et au-delà) peuvent participer à l'enquête publique.

Quais rive droite

Un participant s'interroge sur la limitation du transit sur les quais rive droite (de la Concorde jusqu'à l'arsenal).

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Selon le modèle utilisé, et avec le scénario proposé par la Ville de Paris incluant les îles, les quais hauts rive droite vont bénéficier de la baisse de trafic permise par la ZTL. A noter que les ayants droits, notamment riverains, devraient y circuler plus qu'aujourd'hui.

Impact sur les riverains

Une participante note que les riverains travaillent souvent en dehors de Paris Centre, et qu'ils subiront les reports de trafic prévus en dehors de la zone de Paris Centre, dans les zones décrites par la Ville de Paris comme « peu habitées ». Elle déplore que les bénéfices de la ZTL ne s'appliquent qu'aux promeneurs et travailleurs dans Paris Centre qui sont présents aux heures de pointe, et non aux riverains qui travaillent ailleurs.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville explique que la ZTL bénéficiera à toutes les personnes vivant dans la ZTL ou y accédant sans distinction. Elle cite les personnes qui télétravaillent, les enfants dans les écoles, les personnes en maison de retraite... Quelqu'un qui vivrait en dehors de Paris Centre et travaillerait par exemple dans le quartier de l'Opéra, très dense en bureaux, bénéficierait d'une baisse de pollution pendant la période de plusieurs heures où il est présent sur son lieu de travail, ce qui est positif.

Quai Saint-Bernard

Comment expliquer + 40 % de trafic sur le quai Saint Bernard, avec un impact négatif sur les émissions polluantes ?

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Cela résulte du calcul par le modèle. Tout le trafic du boulevard Saint-Germain arrive au niveau du pont de Sully, mais celui-ci étant dans la ZTL, cela génère plus de trafic ailleurs, entre autres sur le quai Saint-Bernard. On peut noter une circulation supplémentaire sur le boulevard Saint-Germain.

Localement, sur le quai Saint-Bernard, cette augmentation de trafic génère une augmentation des émissions polluantes et donc des concentrations (de +9% compte tenu du fait que le niveau de fond des concentrations reste constant). Il n'est toutefois pas / peu habité.

f) Accès à la ZTL

Véhicules électriques et Crit'Air 1

Certains participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur la possibilité offerte aux véhicules électriques de transiter à travers la ZTL.

Une participante cite les véhicules avec les vignettes Crit'Air 1.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Dans les ayants-droits, il n'y a pas de critère lié à ces caractéristiques. En effet, le dispositif de ZFE qui s'étend sur toute la métropole filtre déjà les véhicules sur ces critères. Les véhicules électriques n'ont pas de régime dérogatoire spécifique dans la ZTL dans la mesure où l'effet recherché est une baisse du nombre de véhicules motorisés qui traversent le secteur.

Scooters dans la ZTL

Une question est posée à propos des scooters dans la ZTL.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville rappelle que la ZTL concerne tous les véhicules motorisés, donc en particulier les voitures, scooters et motos. En revanche, si la personne qui est en scooter est résidente à Paris Centre ou réalise un trajet de destination, elle pourra circuler dans la zone selon les règles classiques applicables à la ZTL.

g) Délimitations de la ZTL

Îles dans la ZTL

Un participant ne comprend pas pourquoi la Ville souhaite inclure les îles dans la ZTL, puisque l'île Saint-Louis est une ZTL déjà *de facto*, et l'île de la Cité est presque entièrement dépendante de la Préfecture de Police et comporterait beaucoup d'exceptions.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Le projet présenté par la Ville de Paris – et sur lequel l'équipe municipale a été élue – est celui d'une ZTL sur tout le secteur de Paris Centre. Toutefois la Ville a pour obligation de prendre une décision commune avec la Préfecture de Police, qui a exprimé des réserves sur l'inclusion des quais hauts et des îles dans le dispositif.

À l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques, la Ville et la Préfecture de Police prendront un arrêté commun. Il reste donc quelques mois pour discuter, et les avis des habitants concernés (exprimés à l'occasion de l'enquête publique) seront utiles pour éclairer la décision qui sera prise.

La fermeture actuelle du pont de Sully (suite à un accident de navigation) provoque un apport de trafic dans l'île Saint-Louis, que des habitants de l'île ont signalé et déploré. Si la ZTL exclut les îles, le risque potentiel est d'avoir un report de trafic sur ces dernières. De plus, la congestion modélisée sur le quai Saint-Bernard avec le scénario actuel aurait lieu sur le Pont de Sully si le scénario n'incluait pas les îles. Par ailleurs, la Ville et la Mairie de Paris Centre portent, dans leur plan vélo, la création d'une piste cyclable sur les quais hauts rive droite permettant de résorber la discontinuité cyclable (aujourd'hui interrompue entre l'Hôtel de Ville et les Tuileries) et de réduire les conflits avec les piétons sur les quais bas : l'intégration des quais dans la ZTL pourrait conduire à une baisse de trafic permettant de supprimer une file de circulation pour ce faire.

h) Partage de l'espace public

Stationnement des autocars

Une participante s'exprimant au nom du conseil de quartier Opéra s'interroge sur les dispositifs prévus pour le stationnement des autocars.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

L'avenir des autocars n'est pas encore complètement fixé puisque les arrêtés réglementant leur circulation ne sont pas encore signés. La Ville souhaite diminuer la quantité d'autocars de touristes, et en particulier leur interdire l'accès à Paris Centre sauf exceptions, c'est un projet mené en parallèle de celui de la ZTL, en concertation avec les acteurs économiques.

Plans de circulation

La Ville de Paris évoque le plan de circulation du Marais. En 2023, un nouveau plan de circulation a été mis en place et a modifié le sens de circulation dans une vingtaine de rues. La ZTL est complémentaire à ce plan de circulation.

La ZTL n'influe pas sur la répartition du trafic restant, interne à la ZTL. L'objectif de la Ville est à la fois de diminuer le trafic dans Paris Centre en valeur absolue, mais aussi que le trafic restant passe plutôt par les grands axes que par les petites rues. C'est le rôle des plans de circulation.

Par exemple, si une personne part du 5^e arrondissement et veut venir à la Mairie de Paris Centre, elle aura le droit de circuler dans la ZTL puisqu'il s'agit de trafic de destination. Le plan de circulation incite à passer plutôt par le boulevard de Sébastopol, large, que par la rue des Archives, qui est plus étroite.

À la suite de ces précisions, un participant demande si le plan de circulation du Marais pourrait être l'opportunité de revoir les autorisations des résidents, peu nombreux (20 %), autorisés d'accéder par les voies bus et taxi pour pouvoir limiter les temps de trajet.

Selon un autre participant, les vrais « *leviers tactiques* » pour diminuer le trafic de transit sont les plans de circulation. Il demande pourquoi les plans de circulation ne bénéficient pas de la même concertation qui a lieu pour la ZTL.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Le plan de circulation a une portée locale, tandis que la ZTL est un projet de plus grande échelle. C'est pourquoi la Ville de Paris a souhaité qu'il y ait une saisie de l'Autorité Environnementale. Cela n'a pas lieu d'être pour le plan de circulation du Marais (ou d'autres quartiers) où la Ville utilise très simplement son pouvoir de police de circulation pour modifier le sens de certaines petites rues, sans impact sur le plan de circulation tout-parisien. La Mairie de Paris Centre rappelle qu'une concertation a toutefois eu lieu à son niveau sur ce sujet avec de nombreuses réunions publiques et ateliers, depuis 2021.

Concernant les voies bus, elles ne sont autorisées qu'aux bus, taxis et vélos dans tout Paris. Le statut de résident ne donne pas droit à y rouler.

Pistes cyclables

L'association « Paris en Selle » questionne la Ville de Paris à propos de la circulation sur les grands axes. Serait-il possible de dédoubler la piste cyclable du boulevard de Sébastopol ? Par ailleurs, elle demande une continuité de la piste cyclable sur les quais hauts.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

En préambule de sa réponse, la Ville revient sur les deux scénarios évoqués pour la ZTL. En premier lieu, il y a le scénario présenté ce soir qui est porté par la Ville de Paris, qui correspond à l'ensemble de Paris Centre. En second lieu, il y a le scénario qui a la préférence de la Préfecture de Police à ce stade, et qui correspond à une zone plus restreinte, sans les îles et les quais hauts. Pour

la Ville, de manière schématique, dans le scénario où la zone comprend tout Paris Centre, les effets de report s'étendent un peu plus loin du centre de Paris. Dans le scénario où la ZTL est plus restreinte, les effets de report sont plus proches du centre de Paris. Chacun peut se faire son idée en regardant les annexes au dossier de l'enquête publique.

Si jamais le scénario choisi excluait les îles et les quais hauts, la Ville souhaiterait une mesure d'apaisement pour les quais hauts et ferait la proposition d'une piste cyclable et/ou d'une voie de bus dédiée sur les quais hauts. Elle précise à ce titre que cela serait bénéfique pour les cyclistes, mais aussi pour les riverains puisque cela réduirait la circulation et ses nuisances. Cela serait par ailleurs un moyen d'assurer la circulation des véhicules de secours. La possibilité de terminer l'itinéraire cyclable entre l'Hôtel de ville et les Tuileries repose sur l'avis de la Préfecture de Police. Par ailleurs, un projet d'un couloir de bus à haut niveau de service est à l'étude. La Ville est déterminée à avancer sur cette question mais ne peut décider seule.

La Ville précise également qu'elle est consciente de la demande de dédoublement de la piste cyclable sur le boulevard de Sébastopol et qu'elle souhaite en améliorer l'usage. La réduction de trafic attendue sur le boulevard de Sébastopol grâce à la ZTL est de nature à faciliter la faisabilité d'un tel projet, que la Préfecture de Police devra également valider.

Livraisons

Une habitante de la rue des Rosiers demande de réguler les livraisons avec de gros tonnages. Elle s'inquiète également du fait que les véhicules continueront de venir livrer et utiliseront cette « excuse » pour continuer de circuler librement.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La rue des Rosiers est piétonne et peu empruntée en volume de trafic, mais elle comporte des commerces qui impliquent des livraisons. C'est une rue ancienne, et le calibrage et le tonnage des livraisons font qu'il faut régulièrement réparer les dalles de la chaussée. La Ville de Paris a conscience qu'il faut travailler sur les restrictions des tonnages les plus importants, mais l'exercice est difficile en pratique vu l'évolution croissante de la logistique urbaine et la difficulté de contrôler tous les véhicules concernés.

La ZTL n'aura effectivement pas d'effet en propre sur cet enjeu du contrôle des poids lourds.

Transports alternatifs dans Paris Centre

Une habitante de Paris déplore le manque d'offre de transports alternatifs dans le centre de Paris, évoquant un réseau de transports en commun saturés, de *Vélib'* en quantité et qualité insuffisantes...

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville rappelle que la zone de Paris Centre est une des zones les mieux desservies au monde en transports alternatifs à la voiture, avec une station de métro tous les 300 mètres, des réseaux de bus, des *Vélib'*, des offres de vélo en free floating... C'est d'ailleurs parce que cette zone est particulièrement bien desservie qu'elle a été choisie pour devenir une ZTL. Cela n'empêche pas la Ville de continuer de développer et d'investir dans des offres de transport en commun alternatives (tram, bus à haut niveau de service...) à l'échelle parisienne, et par ailleurs la circulation en voiture ne sera pas interdite pour la desserte et les riverains.

L'enjeu d'accessibilité des transports en commun à tous les publics est réel et, si la Ville ne peut pas agir sur les métros, elle effectue les travaux nécessaires à la mise en accessibilité PMR des arrêts de bus pour faciliter le déplacement en transport en commun des personnes concernées. Les personnes en situation de handicap seront aussi autorisées à circuler librement dans la ZTL, y compris en transit.

La Ville rappelle aussi qu'elle avait pour projet d'avoir un tramway sur les quais hauts rive droite, mais ce projet n'a pas été validé par la Préfecture de Police. Aujourd'hui, les réflexions sont relancées pour la mise en place d'un bus à haut niveau de service, ainsi qu'à une piste cyclable.

Rue de la Cité

Un participant demande si, dans le cas du scénario de la Préfecture et où la rue de la Cité deviendrait une voie de report, il serait prévu de sécuriser la voie cyclable.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La sécurisation de la piste cyclable de la rue de la Cité est effectivement en discussion avec la Préfecture de Police, qui n'a pour l'instant pas souhaité pérenniser la piste cyclable mise en place en 2020, alors que le projet est prêt. Celle du boulevard du Palais a pu l'être (avec accord de la Préfecture).

Flux des piétons

Une participante s'inquiète des impacts sur le flux piéton, et que ce dernier soit encore plus fort avec la ZTL que sans. Elle demande si l'impact sur les piétons a été modélisé.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Lorsque le trafic est modélisé, la Ville explique qu'il s'agit du trafic routier et qu'elle dispose de relativement moins de données sur le trafic des piétons. Il y a un observatoire des déplacements qui fait un bilan annuel, mais à l'heure actuelle, il n'y a pas d'études de report du trafic piéton rue par rue.

En revanche, il est possible de récupérer des données de téléphonie mobile qui permettent d'avoir accès aux déplacements des piétons observés et d'en déduire des mesures de densité piétonne. Ces dernières permettent de vérifier des évolutions de fréquentation. Cet élément est intéressant pour le suivi de la mise en œuvre de la ZTL. Selon l'évolution des fréquentations, la Ville pourra identifier des opportunités d'aménagement au bénéfice des piétons, des transports en commun...

Elle précise également que le plan de circulation du Marais permet de redonner de la place aux piétons, qui peuvent désormais marcher plus facilement sur la chaussée quand les trottoirs sont trop étroits.

Navette électrique dans Paris Centre

Une habitante du quartier des Enfants-Rouges déplore qu'il n'y ait pas d'offre de transport au centre de Paris, évoquant un bus toutes les demi-heures rue des Archives par exemple. Elle s'interroge sur une navette électrique qui sillonnerait Paris Centre.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville précise qu'il y a une offre de transport (métro) tous les 300 m et évoque les travaux en cours pour rehausser les arrêts de bus, de manière qu'ils soient accessibles aux personnes en situation de handicap.

Concernant les navettes imaginées pour desservir des zones d'hyper proximité, à l'image des traverses dans d'autres arrondissements, la Mairie Paris Centre explique que, malgré l'intérêt de ce projet, il ne verra pas le jour pendant la mandature en cours, pour une question budgétaire (ce sont des modèles peu rentables qui nécessitent un très fort taux de subvention publique) et aussi d'instabilité institutionnelle avec la mise en concurrence pilotée par la Région Ile de France pour les lignes de bus.

Elle rappelle que, suite au Covid, la fréquence de bus a diminué et que l'offre n'est pas encore revenue à celle pré-Covid, même si le nombre de bus remonte progressivement. La Ville précise enfin que la mise en place de la ZTL devrait améliorer la circulation des transports en commun et leur régularité dans la zone, puisqu'ils vont bénéficier de la diminution du trafic générale.

i) Autres thématiques

Modèles utilisés pour les reports de trafic

Pour un participant, cette ZTL doit être considérée comme un test et étendue au reste de Paris si elle fonctionne. Cependant, il précise qu'il est important d'étudier les reports de circulation proches. Il s'interroge sur la fiabilité des études d'impact. D'autres participants questionnent les modèles utilisés et la prise en compte des reports hors Paris Centre.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

Dans plusieurs interventions, la Ville de Paris revient sur le modèle utilisé pour modéliser les reports de trafic. Elle rappelle que les modèles sont établis pour les heures de pointe du matin et du soir, à l'heure où la circulation est la plus intense. S'il y a une diminution des flux aux heures de pointe, c'est que, de manière générale, une diminution sera aussi observée toute la journée et la nuit.

Le modèle utilisé est issu du modèle mis en œuvre par l'Etat (DRIEAT). C'est un modèle fiable pour évaluer les reports de circulation, malgré les biais qui peuvent exister et ont été présentés dans l'étude d'impact, tendant plutôt à minorer les baisses de trafic modélisées. Il montre des tendances et ordres de grandeur, et ne doit pas être vu comme une prédiction exacte du futur. La modélisation du trafic (et donc des éventuels reports) est faite à l'échelle de l'Île-de-France dans le modèle.

Plusieurs spécialistes en interne à la DVD interviennent sur ces études, en parallèle d'un prestataire externe spécialisé sur ces sujets. Les cartes produites par le modèle sont « challengées » et discutées avec les services de l'Etat. Par ailleurs, l'Autorité Environnementale qui a rendu un avis sur ces études n'a pas critiqué leur qualité.

Les hypothèses sur les reports de trafic faites sont assez conservatrices (i.e. les baisses de trafic dans la ZTL sont minimisées et les reports de trafic sont maximisés dans les modélisations car le report modal est mal pris en compte).

La carte présentée résulte de deux effets « contraires » : une réduction du trafic dans les axes de Paris Centre sous l'effet de l'interdiction de transit, et un effet qui va dans l'autre sens, du fait que les riverains et les ayants-droits circuleront mieux dans Paris Centre, et donc davantage, car ce sera plus rapide de circuler dans cette zone moins congestionnée. C'est pourquoi le modèle évalue que certaines rues auront une baisse bien inférieure à 30 % de trafic, qui correspond à l'ordre de grandeur du transit interdit (1/3 du transit environ restera autorisé, pour les bus, taxis, VTC, riverains, artisans, etc.).

De nombreuses autres cartes figurent dans l'étude d'impact et ses annexes.

Respect du code de la route

Des questions sont posées sur les vélos et leur respect du code de la route.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville précise que ce n'est pas l'objet de la ZTL, mais plutôt des actions de la Police Municipale.

Inégalités parmi les Parisiens

Une participante fait remarquer que tous les Parisiens n'ont pas la possibilité d'utiliser un vélo, de prendre des moyens de transport ou de marcher, et déplore une sorte de ségrégation de cette population qui n'a pas d'autre choix que d'utiliser sa voiture. Elle souhaiterait que tous les Parisiens puissent circuler librement et que la ZTL ne s'applique qu'aux personnes n'habitant pas à Paris.

Un participant voit la ZTL comme un rétablissement des privilèges au profit des habitants de Paris Centre, qui vont bénéficier des impacts positifs de la ZTL et d'une amélioration de la circulation. Pour lui, cela se fait au détriment des personnes des arrondissements limitrophes (comme les 8e, 9e, 10e et 11e arrondissements) qui sont donc pénalisées. Il regrette qu'il y ait des personnes privilégiées et d'autres qui soient pénalisées.

Réponse de la Ville de Paris et Mairie de Paris Centre

La Ville de Paris tient à rappeler qu'il n'y a pas « d'idéologie anti-voiture » et qu'elle n'interroge aucunement la légitimité de chacun de circuler avec sa voiture. Elle rappelle que projet de la ZTL vise à réduire la place de la voiture pour réduire le bruit et la pollution, qui sont des nuisances factuelles et documentées, et que, par ailleurs, en réduisant le trafic de transit, cela améliore la fluidité du trafic pour ceux qui doivent impérativement circuler en voiture, y compris les véhicules d'urgence. Le choix de permettre le trafic de destination pour tous les usagers, indépendamment de leur lieu de résidence, est par définition non territorialement discriminatoire.

Concernant le périmètre de l'étude, la Ville rappelle qu'il y a des permanences dans les mairies du 8^e et du 10^e, mais que l'on peut participer de n'importe quel endroit grâce au registre en ligne. La Ville invite une nouvelle fois tous les habitants, au-delà de Paris Centre, à participer à l'Enquête Publique.

5. Conclusion et prochaines étapes

Pour conclure, la commissaire enquêteuse remercie les participants pour leurs questions et leurs contributions. Elle rappelle que **l'enquête publique se poursuit jusqu'au 13 mai**.

Cinq permanences sont encore prévues en mairies, dans lesquelles le dossier d'enquête publique est consultable et des registres papier sont à disposition pendant les heures d'ouverture des mairies.

Le dossier d'enquête publique est également consultable sur le site internet dédié, avec un registre numérique accessible : <https://www.registre-numerique.fr/ztl-paris>

