



ZONE À TRAFIC LIMITÉ

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

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE



BILAN DU DIALOGUE PRÉALABLE

Résultats des questionnaires,
synthèse des avis exprimés

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 11 AVRIL 2024 AU 13 MAI 2024

PARIS
RESPIRE

www.registre-numerique.fr/ztl-paris

PARIS RESPIRE

Dialogue préalable à la mise en œuvre de la Zone apaisée
Paris Respire Centre & Saint-Germain.

Résultats des questionnaires, synthèse des avis exprimés

SOMMAIRE

I. LA ZONE APAISÉE PARIS RESPIRE CENTRE – SAINT GERMAIN.....	4
1. Qu'est-ce qu'une Zone à Trafic Limité ?	4
Une nouvelle étape dans la transformation de l'espace public	5
Pourquoi une Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris ?	5
Quels sont les bénéfices d'une Zone à Trafic Limité ?	6
2. Les modalités de mise en œuvre de la Zone Apaisée	6
Quel mode de gestion des ayants-droits ?	7
II. UNE DÉMARCHE DE DIALOGUE PRÉALABLE ENGAGÉE.....	8
1. Introduction sur les modalités de dialogue préalable.....	8
2. Les modalités d'information	9
L'information sur les sites internet des mairies d'arrondissement.....	9
L'information par diffusion d'un motion design.....	10
Des relais médias	10
3. Les modalités d'expression	11
Calendrier du dialogue préalable	12
III. LE BILAN QUANTITATIF DES AVIS EXPRIMÉS.....	13
1. Lors de la réunion publique et des ateliers.....	13
2. Sur idee.paris.....	15
IV. LES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE	16
1. Profil des répondants.....	16
Socio-démographie.....	16
Mobilité des répondants	17
2. Réponses au questionnaire.....	18
Objectifs attendus de la limitation du trafic.....	18
De nouveaux usages de l'espace public plébiscités.....	19
Le périmètre du projet.....	19
Les ayants-droits.....	21
3. Le bilan des contributions libres	22
V. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES RÉUNIONS ET DES ATELIERS.....	23
1. L'opportunité du projet.....	23
2. Le périmètre de la ZTL.....	25
3. Les modalités de mise en œuvre de la ZTL	26
Le contrôle et les modalités d'accès à la zone.....	26

PARIS RESPIRE

Le stationnement et la livraison	29
Le partage de l'espace public et les autres modes	31

4. Les impacts de la ZTL.....	33
Le cadre de vie	33
Les commerces et la vitalité urbaine	35
Les reports de circulation	39

VI. LES SUITES DU DIALOGUE PRÉALABLE..... 42

1. Retours sur l'atelier stationnement	42
2. Restitution	42
3. Conclusion.....	43

PARIS RESPIRE

I. LA ZONE APAISÉE PARIS RESPIRE CENTRE – SAINT GERMAIN

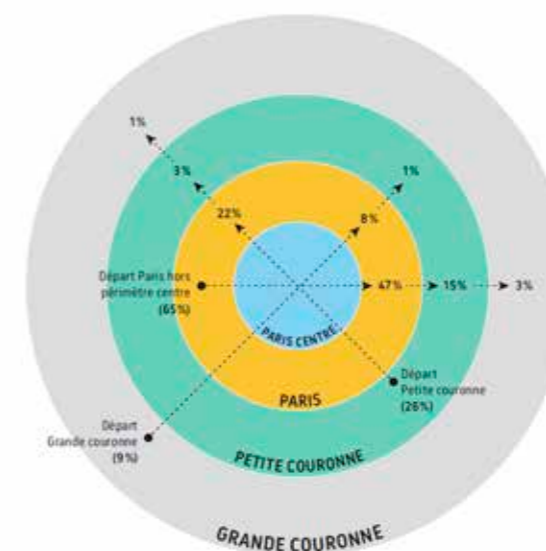
1. Qu'est-ce qu'une Zone à Trafic Limité ?

La Zone à Trafic Limité est un outil utilisé par plusieurs grandes villes européennes comme Madrid, Milan ou Rome pour diminuer le flux de véhicules en centre-ville. Ce dispositif permet de redonner plus d'espace aux piétons, vélos, transports en commun et à certaines catégories d'usagers (résidents, personnes à mobilité réduite, artisans, taxis).

Cette démarche a pour but de réduire uniquement le nombre de véhicules motorisés traversant la zone sans s'y arrêter (trafic de transit). L'accès en voiture aux personnes se rendant dans le périmètre pour y réaliser une activité reste autorisé (travail, achats, loisirs, etc).

La création d'une Zone à Trafic Limité s'inscrit dans un mouvement de reconquête de l'espace urbain dédié aux modes motorisés au profit de nouveaux usages plus collectifs et moins polluants.

Sur l'ensemble du trafic passant par le centre de Paris, une part très importante est constituée de transit, c'est-à-dire de personnes traversant le centre de Paris sans s'y arrêter. Ce trafic de transit est composé en majorité de Parisiennes et Parisiens, qui disposent d'alternatives nombreuses (marche, vélo, métro, bus...).



Décomposition du trafic de transit dans Paris Centre selon les objectifs de déplacement (Enquête Ville de Paris conduite par MV2, 2019)

PARIS RESPIRE

L'essentiel de ces flux est composé de voitures et deux-roues motorisés utilisés pour des déplacements domicile-travail simples. Les « véhicules de service » (véhicules utilitaires, taxis, poids lourds) ne représentent que 33% du trafic.

On estime enfin que seulement 30% des « transiteurs » ont absolument besoin de la voiture pour effectuer leur trajet (port de charge, trajets complexes, absence de solution en transport en commun).

Une nouvelle étape dans la transformation de l'espace public

Paris se transforme pour devenir une ville plus écologique, moins accidentogène, moins bruyante, plus agréable à vivre. La généralisation des zones 30, les rues aux écoles, le déploiement du réseau cyclable, la transformation des places de stationnement et la végétalisation sont autant de mesures qui visent à rétablir un partage plus harmonieux de l'espace public en favorisant l'émergence de nouveaux usages plus conviviaux, moins polluants, plus conformes aux objectifs de la lutte contre le changement climatique.

Aujourd'hui le trafic automobile occupe la moitié de l'espace public alors qu'il ne représente que 13% des déplacements dans Paris intra-muros (Enquête Globale de Transports 2010, IDFM-OMNIL-DRIEA)

Dans le centre de Paris, le projet de Zone à Trafic Limité – appelé Zone Apaisée Paris Respire Centre & Saint-Germain, ou Zone Apaisée - constitue une seconde étape dans la transformation des usages de l'espace public après la piétonisation des voies sur berge ; cette phase nouvelle vise à rompre avec une vision de Paris comme plaque tournante de la mobilité motorisée à l'échelle municipale, régionale et même nationale, sans égard pour les impacts négatifs en termes de pollution, de protection du patrimoine et tout simplement de bien-être.

Pourquoi une Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris ?

Le centre de Paris est constitué d'une trame viaire ancienne, étroite et peu adaptée à des volumes de trafic importants. Les problèmes de congestion et les conflits d'usage y sont réguliers. Dans cet espace contraint, la circulation en modes motorisés représente une dégradation du cadre de vie. Elle implique une pollution à la fois olfactive, visuelle et sonore qui altère la qualité de vie des résidents et des usagers de l'espace public. Les impacts sanitaires associés à l'exposition de la population à la pollution atmosphérique sont avérés (Santé Publique France, 2016), d'autant plus que le centre de Paris est densément peuplé.

PARIS RESPIRE

Le centre de Paris est le territoire des transports en commun et des modes actifs. Dans l'arrondissement de Paris Centre, seulement un quart des foyers dispose d'une voiture contre un tiers à Paris et deux tiers en Ile de France (INSEE 2018). Pourtant, en raison de sa position centrale, le cœur de Paris subit un trafic de transit très important. Pas moins de 180 000 voitures circulent tous les jours dans les rues de Paris Centre : c'est plus de 10 fois le nombre de voitures des résidents ! Plus de la moitié de ce trafic est composé de Parisiennes et de Parisiens disposant de nombreuses alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer en ville.

Quels sont les bénéfices d'une Zone à Trafic Limité ?

La Zone à Trafic Limité préfigure une nouvelle manière de vivre dans le cœur de Paris qui favorise les usagers de l'espace public, ceux qui le font vivre, par rapport à ceux qui ne font que le traverser.

Le trafic routier génère de nombreux types de nuisances. La Zone à Trafic Limité permet de les réduire. Ce sont d'abord les accidents de la circulation. En 2019, près de 500 accidents impliquant des voitures se sont produits dans Paris Centre. Ces accidents auraient pu être évités en réduisant un trafic aujourd'hui important dans des zones très densément peuplées.

La suppression du trafic de transit est le préalable à la reconquête de la ville par ses habitants. La réduction du trafic libérera de l'espace pour de nouveaux usages - végétalisation, cyclabilité, espaces de convivialité. C'est aux Parisiennes et aux Parisiens qu'il revient de les redéfinir pour réinventer le centre de Paris, dans la lignée de ce qui a été exprimé lors des divers ateliers de cette phase de dialogue préalable.

2. Les modalités de mise en œuvre de la Zone Apaisée

Le projet de Zone à Trafic Limité vise à supprimer les déplacements en modes motorisés qui traversent le périmètre du projet sans s'y arrêter. Certaines catégories d'usagers comme les riverains, les commerçants ou les personnes à mobilité réduite bénéficieront d'un accès illimité dans le périmètre de la Zone à Trafic Limité. D'autres catégories pourront bénéficier d'une dérogation en fonction d'un certain nombre de paramètres que cette concertation a eu pour but d'éclairer.

Dans tous les cas, à Paris, il n'y aura pas d'instauration d'un tarif pour accéder à certains espaces. Ceux qui contribuent à la vitalité du centre de Paris pourront continuer à y accéder gratuitement. La Zone à Trafic Limité est donc fondamentalement différente de la logique d'un péage urbain, employée par exemple à Londres. Certains axes structurants pourraient rester ouverts au trafic de

PARIS RESPIRE

transit afin de fluidifier la circulation. La version finale du projet de Zone à Trafic Limité sera le résultat d'un travail conjoint avec la préfecture de Police de Paris sur les axes dépendant de sa compétence.

Quel mode de gestion des ayants-droits¹ ?

La question des ayants-droits est au cœur du projet de Zone Apaisée et du dialogue préalable mis en place par la Ville de Paris.

Il est d'ores et déjà établi que pourront circuler les personnes résidant dans la zone, les transports en commun, les personnes en situation de handicap et de perte d'autonomie bénéficiant d'une carte mobilité inclusion. Le dialogue préalable a donc fait appel aux Parisien.ne.s pour constituer des listes d'ayants-droits en fonction de différents critères :

- Des ayants-droits universels n'ayant pas besoin de justificatif : Transports en commun, vélos, taxis, police, secours et services...
- Des ayants-droits titrés disposant d'un justificatif permanent : Résidents, commerçants domiciliés dans la zone, personnes en situation de handicap à mobilité réduite (carte CMI/CES)...
- Des ayants-droits ponctuels sur présentation d'un justificatif : Titulaires d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (déménagement, dépôt de bennes), Clients des commerces ou d'hôtels de la zone, visiteurs, Livreurs...

Ces différents profils sont en cours de définition et ont pu être complétés d'après les remarques et retours des riverains, professionnels et commerçants ayant participé au dialogue préalable.

¹ Ce terme a été utilisé lors du dialogue préalable pour désigner les usagers qui auront le droit d'accéder par la zone ; il est susceptible d'évoluer dans la suite du projet.

PARIS RESPIRE

II. UNE DÉMARCHE DE DIALOGUE PRÉALABLE ENGAGÉE

1. Introduction sur les modalités de dialogue préalable

Et si on ralentissait ? Et si on se réappropriait la ville ? Et si on libérait l'espace public au profit de ceux qui en ont vraiment besoin ? Et si on mettait le bien-être au centre de Paris ?

La Ville de Paris poursuit son ambition d'apporter à ses habitants un meilleur cadre de vie en créant des zones apaisées dans lesquels le trafic sera limité et la circulation réservée à certaines catégories de véhicules.

Paris Centre (1er, 2e, 3e et 4e) et la partie de la rive gauche située au nord du boulevard Saint-Germain (5e, 6e et 7e) sont visés pour cet apaisement via une consultation sur l'instauration d'une Zone à Trafic Limité dans le secteur.

Cette consultation préalable qui s'est déroulée du 11 mai au 30 juin 2021 était l'occasion pour les Parisiennes et les Parisiens de s'approprier ce projet essentiel dans l'évolution de leur cadre de vie. Il s'agissait de définir les contours de la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris, préciser les catégories de véhicules autorisés à entrer dans le centre, ou même identifier les rues qui devraient faire l'objet d'une attention particulière.

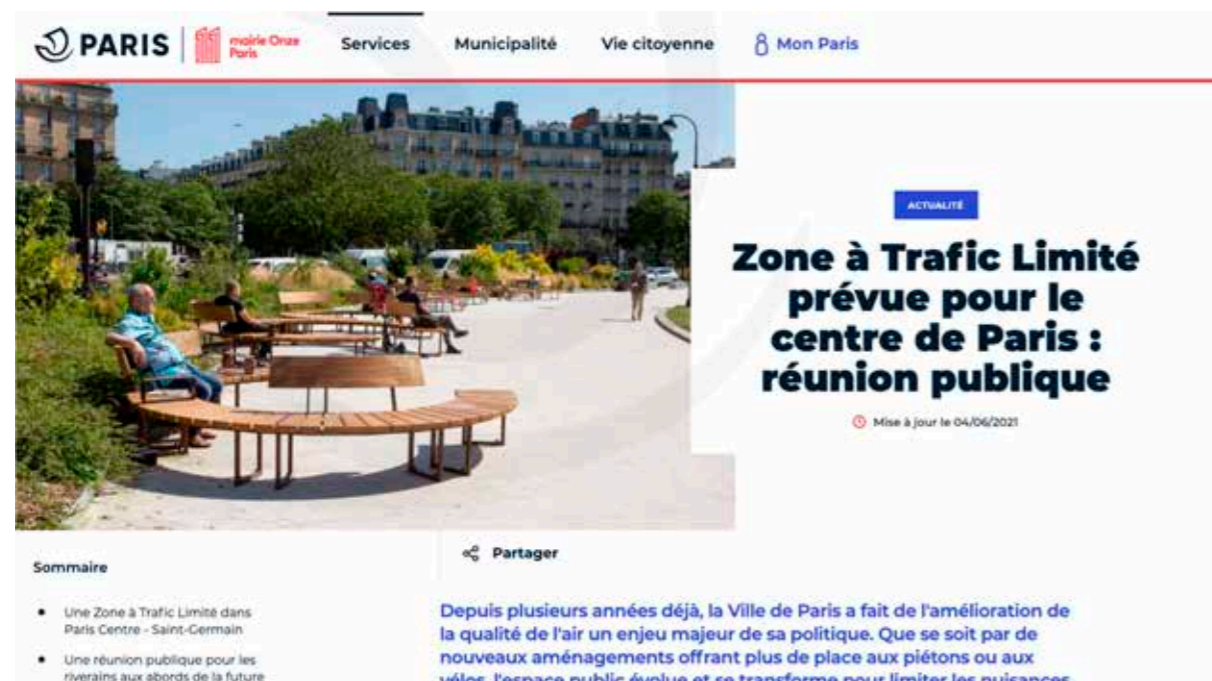
PARIS RESPIRE

2. Les modalités d'information

Plusieurs canaux ont permis d'informer les Parisiennes et les Parisiens de la tenue du dialogue préalable sur la future Zone à Trafic Limité.

L'information sur les sites internet des mairies d'arrondissement

(Deux exemples ici, celui de la mairie du 6^e et de la mairie du 11^e arrondissement).



PARIS RESPIRE

L'information par diffusion d'un motion design

Il s'agissait du motion design (animation graphique) de la Zone Apaisée Paris Respire Centre & Saint Germain sur le compte Facebook de la Mairie de Paris.



Des relais médias



3. Les modalités d'expression

- **Un questionnaire** sur le site idee.paris, en ligne entre le 12 mai et le 30 juin, afin de tester l'appétence des Parisien.ne.s et des Francilien.ne.s pour la Zone à Trafic Limité. Ce questionnaire abordait les 3 thématiques que sont le périmètre du projet, les véhicules à autoriser dans ce périmètre ainsi que les objectifs et nouveaux usages attendus. Ce questionnaire comportait 13 questions, dont 5 portant sur le projet de ZTL en lui-même et 8 sur le profil des répondants. Plus particulièrement, les 5 questions d'opinion étaient :
 - Que pensez-vous du périmètre proposé pour la mise en place de cette limitation du trafic ?
 - Si vous souhaitez étendre cette mesure à d'autres quartiers, lesquels souhaiteriez-vous intégrer à ce périmètre ?
 - À votre avis, quels autres usagers devraient pouvoir accéder à la zone à trafic limité ?
 - Classez du plus important au moins important pour vous les objectifs attendus de la limitation du trafic
 - Quels nouveaux usages souhaiteriez-vous voir se développer grâce à l'apaisement de la circulation dans le centre de Paris ?
- **Une réunion publique organisée** pour les riverains, de Paris et des communes/arrondissements limitrophes, afin qu'ils puissent s'exprimer sur le projet et poser leurs questions.
- **Des ateliers** dédiés à différents publics de professionnels et de riverains : les services de communes limitrophes, les résidents de la zone et de ses abords, les commerçants de la future Zone à Trafic Limité, les professionnels du tourisme...

Calendrier du dialogue préalable

- **12 MAI 2021 : REUNION DE LANCEMENT de la démarche**, présentation des éléments du projet, des prochains rendez-vous et de la plateforme de participation
- **17 MAI 2021 : ATELIER COMMUNES** limitrophes, en présentation croisée avec des collectivités porteuses de projets d'apaisement de la circulation (interventions de Neuilly-sur-Seine, de Plaine Commune et de la Ville de Paris)
- **18 MAI 2021 : ATELIER RIVERAINS** (résidents, conseils de quartiers, associations résidents de la zone) : présentation du projet et échanges sur les mesures d'accompagnement et régimes dérogatoires, en complément du questionnaire
- **9 JUIN 2021 : ATELIER COMMERCES n°1**
- **8 JUIN 2021 : ATELIER RIVERAINS n°2**
- **10 JUIN 2021 : ATELIER RIVERAINS LIMITROPHES**
- **17 JUIN 2021 : ATELIER TOURISME**
- **28 JUIN 2021 : ATELIER COMMERCES n°2** - invitation d'une chercheuse (Sonia Lavadinho) notamment spécialiste des questions d'apaisement de la circulation et d'influence sur les commerces
- **30 JUIN 2021** : fin de la consultation préalable

L'ensemble des contributions, qu'elles aient été adressées par mail aux services de la Ville, aux élus, sur le site idee.paris.fr, à l'oral ou à l'écrit lors des réunions publiques et ateliers, sont prises en compte dans le bilan du dialogue préalable.

III. LE BILAN QUANTITATIF DES AVIS EXPRIMÉS

Au global :

> **801 contributions** émises dans le cadre du dialogue préalable lors de la réunion publique et des ateliers qui se sont tenus en ligne. Ces contributions sont soit orales, soit rédigées dans le chat du Zoom

> **12 contributions** reçues par mail entre juin et juillet 2021

> **6 779 réponses** de Francilien.ne.s au questionnaire en ligne sur idee.paris.fr

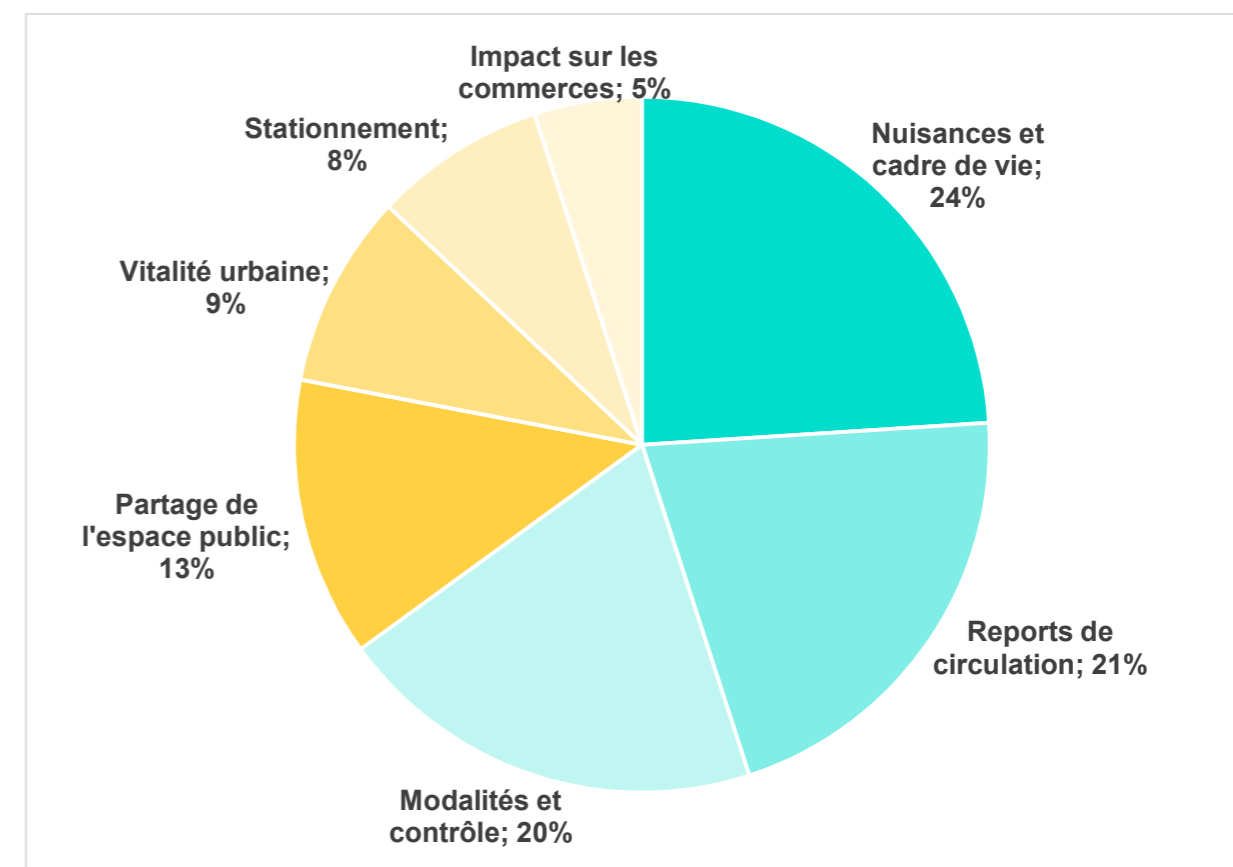
1. Lors de la réunion publique et des ateliers

- **180** participant.e.s et **128** contributions recueillies lors de la **réunion publique virtuelle** du 12 mai 2021.
- **37** participant.e.s et **11** contributions recueillies lors de l'atelier « **Communes limitrophes** » du 17 mai 2021
- **49** participant.e.s et **137** contributions recueillies lors du **premier atelier « Riverains »** du 18 mai 2021
- **95** participant.e.s et **262** contributions recueillies lors du **second atelier « Riverains »** du 8 juin 2021
- **86** participant.e.s et **75** contributions recueillies lors du **premier atelier « Commerces »** du 9 juin 2021
- **58** participant.e.s et **16** contributions recueillies lors du **second atelier « Commerces »** du 28 juin 2021
- **78** participant.e.s et **148** contributions recueillies lors du premier atelier « **Riverains limitrophes** » du 10 juin 2021

- **40** participant.e.s et **24** contributions recueillies lors du premier atelier « **Tourisme** » du 17 juin 2021

Lors de la réunion publique et des ateliers, les participants se sont exprimés sur 7 grandes thématiques :

- Les reports de circulation
- Les conséquences d'une ZTL sur la vitalité urbaine
- Les modalités et contrôles d'accès à la ZTL
- Les nuisances et l'impact sur le cadre de vie
- Le partage de l'espace public
- Le stationnement
- L'impact sur les commerces



La répartition des avis par thématique

Pourquoi le nombre de contributions n'est pas égal au nombre d'avis ?

> Une contribution est émise par un ou plusieurs participant.e.s (une famille, une association, un groupe de personnes) *via* les moyens de participation proposés : ateliers et réunion publique en ligne ou par mail.

> Un avis est une expression formulée sur une thématique précise dans le cadre d'une contribution : la contribution d'un participant peut donc contenir un ou plusieurs avis (par exemple un avis sur le cadre de vie et un avis sur le stationnement).

2. Sur idee.paris

- **6 779** réponses de Francilien.ne.s au questionnaire
- **388** contributions libres
- **8 052** votes

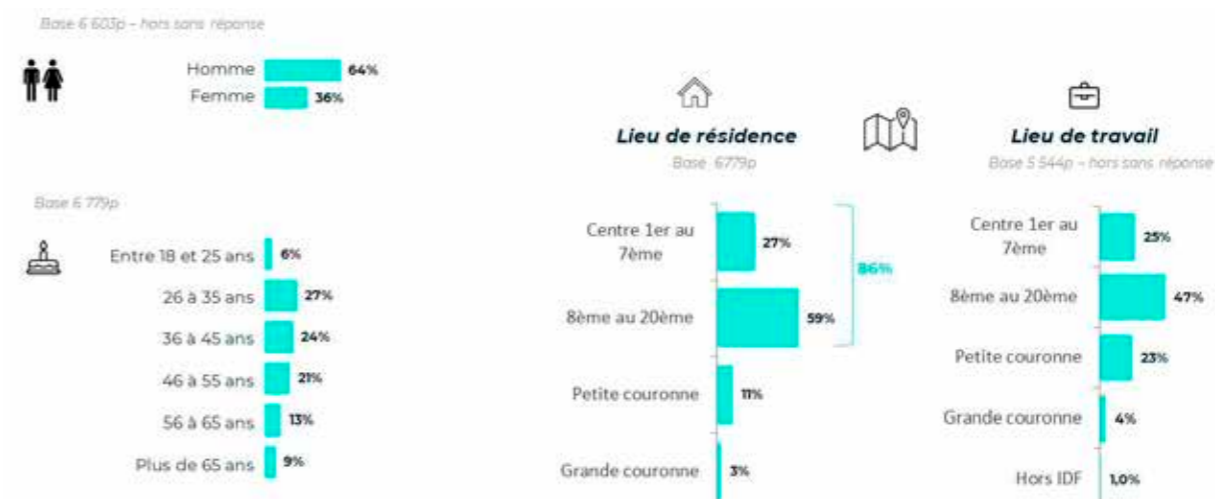
IV. LES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE

Cette partie présente les réponses apportées au questionnaire en ligne sur idee.paris.fr. Ce questionnaire ayant été ouvert à tout le monde et auto-administré, l'échantillon final n'est pas représentatif de la population francilienne en ce qu'il surreprésente certaines catégories de répondants. Les données présentées dans ce rapport correspondent à des données brutes. La première section concernant le profil des répondants met en lumière les catégories de répondants surreprésentées.

1. Profil des répondants

Socio-démographie

Parmi les répondants au questionnaire, les hommes sont très majoritaires ainsi que les personnes résidant à Paris. Au regard de la structure de la population Francilienne, les hommes sont donc surreprésentés parmi les répondants (48,3% d'hommes en Ile-de-France, INSEE 2021). Les répondants sont également plus nombreux dans la tranche 26 à 35 ans. 72% ont entre 26 et 55 ans.



Parmi les répondants :

- 88% habitent Paris et 12% en dehors de Paris, en Île-de-France,
- 72% d'entre eux travaillent dans Paris intra-muros,
- Un peu moins des deux tiers (63%) résident et travaillent dans Paris intra-muros,
- 24% résident à Paris et travaillent en Île-de-France (hors Paris),
- 8% travaillent à Paris et résident en IDF (hors Paris).

PARIS RESPIRE

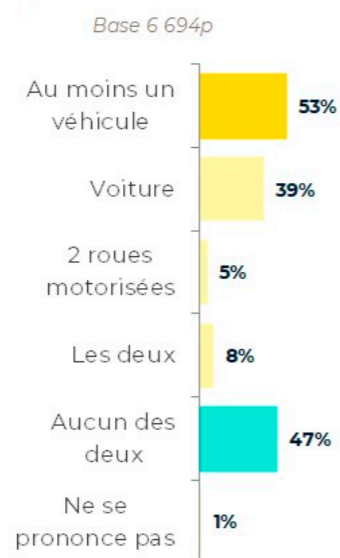


Mobilité des répondants

Les personnes ayant répondu à la consultation sont 53% à posséder un véhicule. Étant donné que 86% des répondants sont parisiens et 14% franciliens, avec un taux de motorisation respectif de ces territoires de 33,6% et 65,5%, les possesseurs de véhicules motorisés sont surreprésentés parmi les répondants.

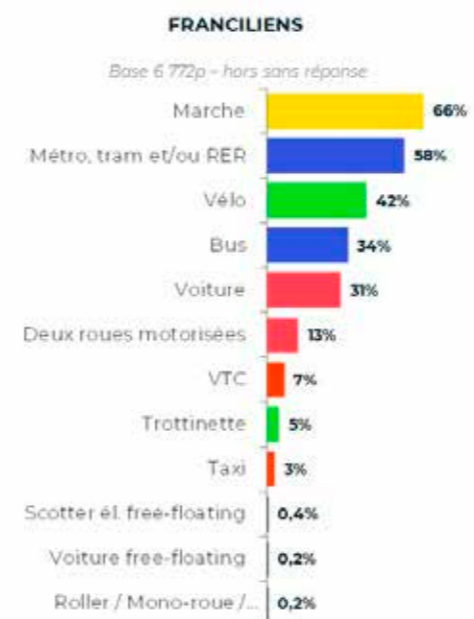
FRANCIENS

47% disposent d'au moins une voiture
13% disposent d'au moins un 2RM



Disposez-vous d'un véhicule motorisé ?
Quel(s) type(s) de véhicule(s) motorisé(s) possédez-vous ?

PARIS RESPIRE



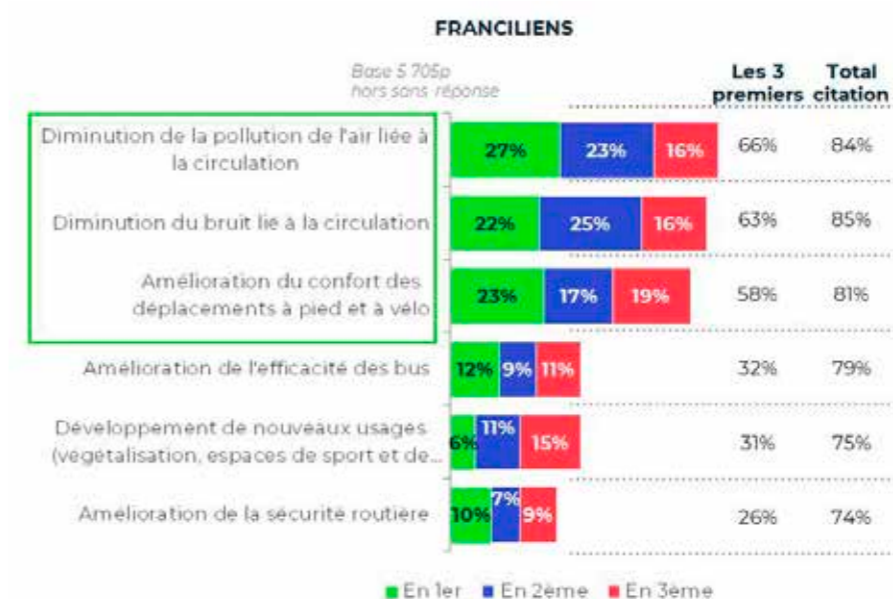
Dans vos déplacements quotidiens, quels moyens de transport utilisez-vous ?

Bien que 53% des répondants possèdent au moins un véhicule, la grande majorité utilise les modes actifs (marche, vélo...) et les transports en commun dans les déplacements du quotidien.

2. Réponses au questionnaire

Objectifs attendus de la limitation du trafic

Dans le cadre de cette phase de dialogue préalable, trois objectifs se sont assez nettement détachés des autres et traduisent une volonté d'apaisement de l'espace public. Ainsi, est attendue une diminution de la pollution de l'air et du bruit liés à la circulation, ainsi que l'amélioration du confort des déplacements en modes actifs.

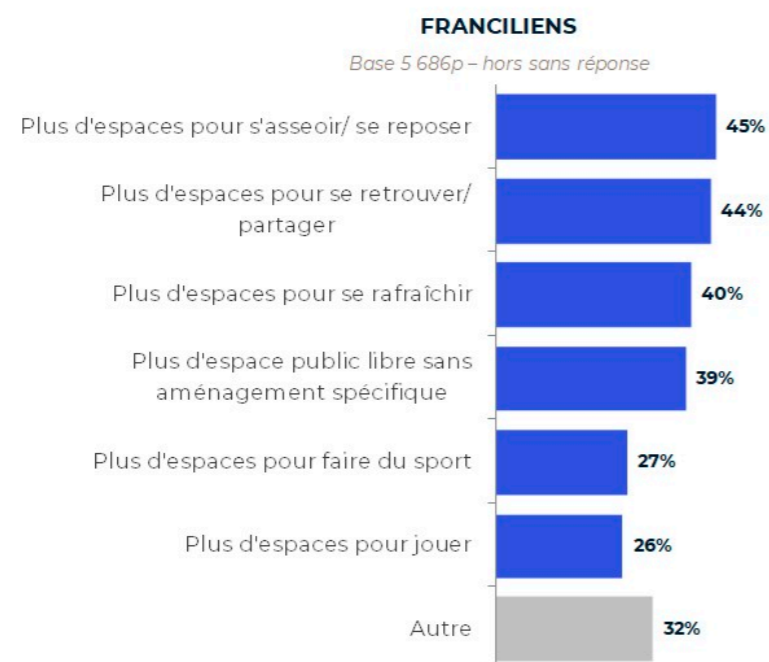


Question adressée : classez du plus important au moins important pour vous les objectifs attendus de la limitation du trafic

PARIS RESPIRE

De nouveaux usages de l'espace public plébiscités

Les objectifs attendus de la mise en place du projet se retrouvent dans les suffrages exprimés en faveur de nouveaux usages qui pourraient se développer sur l'espace public. Ainsi, l'objectif d'apaisement se retrouve dans la volonté de disposer de davantage d'espaces de repos, de partage, de fraîcheur ou d'espaces sans aménagement supplémentaire.



Question adressée : quels nouveaux usages souhaiteriez-vous voir se développer grâce à l'apaisement de la circulation dans le centre de Paris ? (plusieurs réponses possibles, la question prenait la forme de cases à cocher)

Le périmètre du projet

Dans le cadre de la première question ouverte du questionnaire (« Que pensez-vous du périmètre proposé pour la mise en place de cette limitation du trafic ? »), il est intéressant de noter que **70% des personnes qui ont participé à la consultation ont donné un avis sur le périmètre**, tandis que 30% ont fait part de remarques sans lien avec le projet.

PARIS RESPIRE

Sur la base de ces répondants (personnes donnant un avis sur le périmètre) :

- 38% des répondants émettent des réserves quant aux modalités du projet telles que présentées au moment du dialogue et sont force de proposition pour en améliorer les contours
- 24% des répondants font état d'un avis favorable à la philosophie du projet et au périmètre proposé, 6% estiment que cette mesure constitue une première étape pour apaiser le centre de Paris, et 5% pensent que cette mesure est pertinente.
- 22% des répondants font état d'une opposition au projet, et 2% estiment que celui-ci n'est pas utile.
- 19% des répondants estiment que le périmètre est trop étendu
- 16% des répondants estiment qu'il faudrait étendre le périmètre

Étant donné que la réponse à cette question était libre, plusieurs idées ont pu être exprimées dans une même réponse, ce qui explique le fait que le total des pourcentages présentés soit supérieur à cent.

Parmi les lieux suggérés pour une extension du projet, des arrondissements et des quartiers spécifiques ont été mentionnés. Paris dans sa totalité est également citée par 10,3% des répondants ayant souhaité une extension du périmètre. Le nombre de répondants étant relativement faible au regard de la multiplicité de lieux proposées, ces chiffres ne permettent que de donner une première idée de la sensibilité des répondants à l'extension du projet dans un quartier ou arrondissement précis.



V. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES RÉUNIONS ET DES ATELIERS

Les avis sont issus de l'ensemble des réunions et ateliers qui se sont tenus en ligne et des courriels reçus par la Ville de Paris.

Les analyses et les verbatim sont classés par ordre d'importance. Les avis majoritaires et qui ont occupé une plus grande place dans le débat sont placés au début de chaque section.

Les avis contradictoires, minoritaires et les propositions – relativement peu nombreuses – sont placés à leur suite.

Les avis ont été classés selon 4 thématiques et 6 sous-thématiques:

- L'opportunité du projet
- Le périmètre
- Les modalités
 - Le contrôle et les modalités d'accès,
 - Le stationnement et la livraison,
 - Le partage de l'espace public et les modes non motorisés,
- Les impacts de la ZTL
 - Le cadre de vie,
 - Les commerces et la vitalité urbaine,
 - Les reports de circulation.

Certains enseignements issus des réponses au questionnaire (exposés dans la partie précédente) sont mentionnés à nouveau en complément des avis exprimés lors des ateliers.

1. L'opportunité du projet

De nombreux participants aux ateliers ou à la réunion publique soutiennent le projet en avançant les arguments d'une ville plus respirable, moins bruyante et moins dangereuse.

- 24% des répondants font état d'un avis favorable à la philosophie du projet et au périmètre proposé, 6% estiment que cette mesure constitue une première étape pour apaiser le centre de Paris, et 5% pensent que cette mesure est pertinente.

Je suis favorable au projet. Cela aiderait les familles à pouvoir se déplacer à pied, vélo, en taxi et métro. Cela rendrait aussi la zone attractive aux touristes. Je souhaite que la situation soit gérée sans trop d'exceptions, de laissez-passer, ce qui rendrait le dispositif peu efficace. **Je souhaiterais quelque chose de plus radical que ce qui a été présenté (Atelier riverains 1)**

Nous avons 37 et 33 ans et adorons voir Paris centre avec moins de voiture, plus de piétons qui flânent, plus de jolis commerces, plus de touristes. Les terrasses font partie de la vie et hors abus alcoolisés nous les trouvons agréables. (Atelier riverains 1)

Toutefois, certains participants se sont positionnés contre le projet dans son ensemble ou sur certains aspects du projet en particulier.

- 22% des répondants font état d'une opposition au projet, et 2% estiment que celui-ci n'est pas utile.

Enfin, une troisième typologie de participants adopte une position qu'on pourrait qualifier de plus prudente, ni fondamentalement pour ou contre le projet. Ces participants relèvent des points de vigilance à prendre en compte dans la définition du projet.

- 38% des répondants émettent des réserves quant aux modalités du projet telles que présentées au moment du dialogue et sont force de proposition pour en améliorer les contours, notamment autour des thématiques de reports de circulation, de vitalité commerciale, d'accessibilité ou encore d'identité des quartiers.

Au-delà de ces premiers chiffres, la répartition « pour ou contre le projet » n'est pas quantifiable en tant que telle, étant donné qu'elle repose également sur l'expression libre des participants lors des séances d'ateliers : elle est donc appréciable de manière qualitative plus que quantitative. Toutefois il est à noter que sur le questionnaire en ligne, plusieurs répondants se sont positionnés pour ou contre le projet, dans leur réponse à plusieurs questions ouvertes dont :

- la question sur le périmètre ;
- la question sur les usagers qui doivent pouvoir accéder à la ZTL ;
- la question invitant à proposer des idées sur l'encadrement de la mesure.

2. Le périmètre de la ZTL

Le périmètre de la ZTL a été relativement peu remis en question lors des ateliers et de la réunion publique. Il n'a jamais été proposé de le réduire mais, à l'inverse, plusieurs participants ont proposé de l'étendre en particulier lors de l'atelier destiné aux habitants des arrondissements limitrophes.

A l'instar des répondants au questionnaire sur idee.paris.fr, **ils suggèrent d'étendre la Zone Apaisée à d'autres rues hors périmètre, voire d'autres quartiers ou arrondissements de Paris.**

Il faut apaiser tout Paris. Prendre des mesures fortes (Atelier arrondissements limitrophes)

Sur le questionnaire en ligne, 70% des répondants à la consultation ont donné un avis sur le périmètre, dont 58% l'ont approuvé ou suggéré un autre lieu à y intégrer et 42% l'ont trouvé trop étendu ou se sont positionnés contre le projet.

Parmi ces lieux à intégrer, ceux qui ont été le plus cités sont Bastille / Richard Lenoir et la butte Montmartre.

> Parmi les réponses formulées à propos du périmètre de la ZTL, on peut relever que (attention, plusieurs thèmes pouvant être abordés dans une même contribution, les pourcentages ne s'additionnent pas ici : une même contribution peut apparaître dans plusieurs des catégories ci-après) :

- 24% des contributions font état d'un accord avec le périmètre et/ou la philosophie du projet
- 16% des contributions mentionnent une volonté d'extension du périmètre
- 12% des contributions mentionnent d'autres lieux à intégrer au périmètre
- 6% des contributions estiment que ce périmètre est pertinent pour une première étape en faveur de l'apaisement de la circulation dans Paris
- 19% des contributions mentionnent un périmètre déjà trop étendu ou à ne pas étendre

3. Les modalités de mise en œuvre de la ZTL

Le contrôle et les modalités d'accès à la zone

> **On note dans un premier temps un besoin de clarification**, exprimé lors des rendez-vous du dialogue préalable et dans les contributions écrites, à propos de la liste des ayants-droits et des modalités d'exceptions.

Tout le monde doit pouvoir y accéder, mais pas forcément en voiture. Cela rendra la venue au centre d'autant plus agréable. (Atelier riverains 1)

Les cas individuels qui font état, selon les participants, d'exceptions, sont largement exprimés. **Parmi la liste souhaitée des ayants-droits, ceux qui reviennent le plus sont :**

- Les familles et amis des riverains de la zone qui se rendent ponctuellement dans le périmètre en voiture
- Les personnes à mobilité réduite, en tenant compte du fait que tous ne sont pas titulaires d'une carte inclusion mobilité
- Les taxis et VTC
- Les artisans et l'ensemble des professionnels qui interviennent ponctuellement chez les riverains et parfois de façon spontanée. Il a été rappelé qu'il est déjà, à l'heure actuelle, difficile de faire intervenir ces professionnels à cause des difficultés d'accès dans certaines rues et les contraintes d'un stationnement coûteux.
- Les livreurs de repas
- Les véhicules propres, en particulier les deux-roues motorisés électriques

Les réparations sont plus chères au centre de Rome pour cette raison (Atelier riverains 1)

Il faut que les entreprises d'intervention puissent être autonomes dans l'obtention des autorisations. Idem pour les commerçants et les livraisons (Atelier riverains 1)

> **De nombreuses questions ont été posées** sur ce régime des ayants-droits et en particulier de la part des commerçants qui souhaitent, à minima, que **des pré-réservations soient possibles**.

Est-ce que venir chercher un colis dans la zone est possible ? (Atelier Tourisme)

Le parking Pass Paris autocar fait-il partie des éventuels justificatifs suffisants pour pouvoir circuler et desservir les différents points d'intérêts parisiens ? (Atelier Tourisme)

Faisant appel à des sous-traitants dans le cadre de mon activité professionnelle, je me pose la question des conditions d'accès et des macarons qui pourraient être délivrés. (Atelier Tourisme)

> **Sur les modalités d'accès, les avis sont partagés.** Plusieurs contributeurs ont formulé spontanément des propositions sur les modalités de contrôle des ayants-droits en s'inspirant d'exemples étrangers. Le système de réservation préalable sur Internet a été proposé à plusieurs reprises.

Un système de réservation internet pour les personnes rendant visite de façon ponctuelle à des riverains (Atelier riverains 1)

Plusieurs contributeurs préfèrent un système souple et s'inquiètent des contraintes générées par un système trop complexe de réservations, de demandes ponctuelles d'autorisation ou de multiplication de justificatifs.

Je demande que les contrôles réalisés/les attestations à fournir soient simples d'utilisation pour tous (Atelier commerces 1)

Il semble difficile de devoir demander un justificatif pour chaque intervention dans la zone, ou de devoir demander aux résidents d'inscrire les artisans intervenant chez eux. (Atelier commerces 1)

Il souhaite que la situation soit gérée sans trop d'exceptions, de laissez-passer, ce qui rendrait le dispositif peu efficace. (Atelier commerces 1)

Toutefois, quelques contributeurs ne souhaitent pas que la liste des ayants-droits soit étendue au-delà des riverains eux-mêmes et des professionnels qui travaillent ou interviennent sur la zone.

Je ne pense pas qu'il faille des exceptions pour la famille / amis, sinon trop de justificatifs, trop de voitures. Les visiteurs viennent en métro, en taxi/VTC. (Atelier riverains 1)

Les artisans qui veulent pouvoir intervenir dans le centre doivent payer un macaron professionnel contraignant. Les réparations sont plus chères au centre de Rome pour cette raison (Atelier riverains 1)

> **Les modalités de contrôle** et d'accès ont été au centre de plusieurs échanges oraux et écrits, en particulier dans le chat des ateliers. **Les participants expriment des inquiétudes sur la faisabilité du contrôle sur la totalité du périmètre de la zone apaisée.**

> **Par ailleurs**, si ce contrôle implique une charge de travail supplémentaire pour les professionnels, son exécution risque d'être contre-productive.

Il existe un risque de surcharge de travail administratif pour l'obtention d'un droit à un macaron pour accéder à la zone. Ce risque est que le système de "bons de mission" ne convienne pas à tous (Chambre des métiers et de l'artisanat, par mail)

De nombreux exemples de piétonisations (parisiennes ou non) actuellement effectives et non respectées ont été exprimés. En cause, la détérioration des barrières ou plots, ou les régimes d'exceptions qui génèrent des abus.

Le caractère piéton de certaines rues comme la rue des Petits-Champs, la rue Chabanais ou la rue Saint-Marc par exemple n'est clairement pas respecté (Réunion publique)

À Montorgueil plus de 500 voitures par jour pour un quartier piétonnier. Il s'agit aussi de contrôler si des mesures sont prises. (Atelier riverains 1)

Il est difficile de maîtriser le nombre de véhicules en circulation, de maîtriser les fraudes des chauffeurs dès lors que les véhicules ne sont pas identifiables (Atelier tourisme)

Comment sera géré le cas des véhicules étrangers travaillant de manière journalière et qui aujourd'hui ne craignent aucun contrôle ? (Atelier tourisme)

Si certains proposent d'intensifier **les contrôles s'appuyant sur des technologies de reconnaissance par vidéo**, d'autres suggèrent de réduire les plages horaires d'activation de la Zone à Trafic Limité pour que son contrôle soit plus réaliste.

Le système de vidéo-protection est indispensable (Réunion publique)

Il me semble utile, si la ZTL se fait, de définir des plages horaires en fonction du jour de la semaine ou du week-end et surtout éviter une ZTL 24h/24 7j/7 (Atelier riverains 1)

> Enfin, deux participants ont posé une question au sujet du **coût et financement des contrôles** d'une part, en particulier à propos de la proportion d'agents municipaux qui sera allouée à cette zone apaisée. D'autre part, il a été demandé comment seront fléchées les sommes perçues par les amendes issues des fraudes.

Le stationnement et la livraison

L'annonce de la mise en œuvre de la Zone Apaisée a suscité de nombreuses questions et interrogations sur les modalités d'évolution de la politique de stationnement et de la livraison à l'intérieur de la zone.

> A été partagé l'avis qu'aujourd'hui, **la zone de Paris Centre manque de stationnement pour les riverains en particulier depuis la mise en œuvre des terrasses éphémères et l'apparition de stationnement au profit des vélos et des trottinettes.**

Est-il réellement pris en compte dans le projet la place du stationnement pour les riverains, commerçants et visiteurs, compte tenu de l'insuffisance des places de parking, en sous-sols et en surface et des prix élevés des parkings, nonobstant les terrasses « éphémères » sur les places de stationnement ? (Atelier riverains 2)

> Les participants ont également estimé qu'il **n'existe à l'heure actuelle que peu d'alternatives, pour les riverains, au stationnement public en surface.** Les parkings situés à la périphérie de la zone apparaissent comme saturés et coûteux

et posent la question de la gestion du dernier kilomètre pour les riverains qui souhaitent regagner leur logement lorsqu'ils sont chargés de valises ou de poussettes.

> **Plusieurs contributeurs proposent de compenser la mise en œuvre de la Zone Apaisée** par la « sanctuarisation » de places de stationnement en surface et en sous-sol à tarif préférentiel pour les résidents.

Places de stationnement en surface et sous-sol à tarif préférentiel pour les résidents (atelier riverains 2)

Des équipements seront-ils rajoutés : parking à moindre coût et sécurisés ?

> Des contributeurs soulignent également leur inquiétude quant à **l'accessibilité des artisans du dépannage** (plomberie, électricité,) qui doivent intervenir le plus souvent en urgence et sans anticipation.

De plus, certains de ces artisans circulent avec des vignettes Crit'air 4 ou 5 ce qui est déjà théoriquement interdit les jours ouvrés entre 8h et 20h par la Zone à Faibles Émissions (ZFE) mise en place par la Métropole du Grand Paris.

> Les commerçants ont souligné l'importance **d'anticiper la logistique des tournées de livraison** et de ne pas les considérer comme un trafic de transit. Ces livraisons souvent quotidiennes sont nécessaires dès le matin pour assurer l'approvisionnement sans encombre des commerces. Bien que plusieurs commerçants adaptent leurs modes de livraison en favorisant, quand ils le peuvent, des véhicules propres, tous ne peuvent pas se le permettre.

> Plusieurs participants ont évoqué la **croissance importante des livraisons de repas à domicile ou au bureau** et ont insisté sur la nécessité de leur faciliter l'accès. Pour autant, il a été proposé que ne soient autorisés que les livreurs circulant à vélo et non à scooter.

Pour clarifier, j'aimerais demander si les livreurs des services de livraison de nourriture (par exemple Deliveroo et Uber Eats) peuvent circuler dans la zone à trafic limité ? (Atelier commerces 1)

J'ai lu qu'à Nantes, les livreurs doivent forcément prendre un vélo, pas un véhicule motorisé, ce qui me semble une bonne idée, à de nombreux points de vue. Pourriez-vous inclure cette mesure dans la zone à trafic limité qui est envisagée ? (Atelier riverains 1)

PARIS RESPIRE

> **Plusieurs contributeurs ont formulé des propositions** pour améliorer le stationnement et la livraison. Parmi ces propositions, les exemples de Grenoble ou de Nantes qui proposent des alternatives avec *des parkings relais aux portes de la ville, très attractifs en termes de tarif mais aussi de praticité (atelier Commerces).*

Une expérimentation avait été lancée rue de la bourse, avec un bilan positif, pour créer des places de stationnement dédiées pour la livraison du dernier km par triporteurs électriques (UPS) (Atelier riverains 1)

Autre proposition : des services à la personne, en particulier pour les riverains :

Des transpalettes pourraient par exemple être mis à disposition des riverains, pour se rendre du lieu de livraison à leur domicile (atelier Riverains 1)

Le partage de l'espace public et les autres modes

> De nombreuses contributions font état des **difficultés actuelles rencontrées par les piétons parisiens en matière de partage de la voirie** avec d'autres modes parmi lesquels :

- Les vélos
- Les trottinettes
- Les deux-roues motorisés

La crainte exprimée tient au fait qu'une réduction de la circulation motorisée n'est pas synonyme de piétonisation. Les participants insistent sur le fait que **les initiatives récentes en matière de mobilité à Paris ont engendré, dans ce temps de transition, de nombreux conflits d'usages.**

Ces conflits d'usages peuvent être générés par la densification du trafic motorisé :

Vous parlez de réduction du trafic, mais une baisse du trafic global sur des voies réduites plus fortement que le trafic lui-même, implique une augmentation de la densité du trafic... et donc des nuisances, et la pollution, et le stress des Parisiens qui s'investissent au volant... (Réunion publique)

PARIS RESPIRE

Ou par d'autres modes :

Depuis deux ans, il devient de plus en plus difficile de circuler dans Paris. En particulier les vélos, les trottinettes qui circulent sans rien respecter. (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

Rien n'est organisé : voitures partagées, trottinettes, vélos partout... (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

À propos de circulation des piétons, comment gérer les skates, les trottinettes et les vélos sur les trottoirs ? (Atelier riverains 2)

Une augmentation de la densité du trafic à Paris liée à la réduction des voies de circulation ce qui entraîne des tensions entre automobiles, cyclistes et piétons et accroît la pollution. Il est impératif de réduire le stress des Parisiens. (Atelier riverains 2)

Plusieurs contributions pointent les deux-roues motorisés qui ne sont pas contraints par les bornes escamotables des rues piétonnisées et génèrent des nuisances sonores. **Plus spécifiquement, les deux-roues motorisés des livreurs** ont été au centre de plusieurs échanges dans les chats des ateliers. Aussi, plusieurs participants ont demandé si les deux-roues motorisés, thermiques ou électriques, seront autorisés à circuler dans la zone.

Quid des rues qui sont envahies par tous les livreurs Deliveroo et Uber et d'une manière complètement anarchique ? (Réunion publique)

On insiste beaucoup sur la voiture et pas assez sur les deux-roues motorisés, provoquant parfois plus de nuisances (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

La place Jan Karski a ainsi pu être créée et toute la population se l'est appropriée. Cette transformation a dynamisé le quartier. Néanmoins, je regrette que les deux-roues motorisés ne respectent pas ces nouvelles règles et souhaiterais savoir comment cela pourrait changer. (Réunion publique)

Réduire le trafic de transit pourrait réduire certaines nuisances et améliorer la qualité de l'air mais pas si la densité du trafic, les vitesses, les nuisances - en particulier sonores créées par les deux-roues - rendent toutes promenades, circulations piétonnes ou cyclistes absolument insupportables (Réunion publique)

> Plusieurs propositions ont été émises pour pacifier les rapports entre les modes :

- Sanctuariser les emplacements de livraison et verbaliser fermement le stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs pour faciliter les déplacements des piétons
- Mettre en place un code du piéton enseigné dès l'école primaire
- Instaurer un marquage au sol de manière à permettre une bonne organisation des files de véhicules autorisés et des bus.

> De nombreux participants ont également **proposé la généralisation de modes doux** (i.e. plus de place pour les vélos et trottinettes, et pour les transports en commun) **pour compenser la limitation du trafic dans la Zone Apaisée.**

4. Les impacts de la ZTL

Le cadre de vie

> Lors des échanges oraux et écrits, les participants à la réunion publique et aux ateliers ont exprimé de nombreuses remarques et ont formulé des questions sur **les impacts potentiels qu'impliquera la mise en œuvre de la Zone Apaisée sur le cadre de vie.**

En particulier, les riverains ont souligné l'importance de mesurer et compenser les **nuisances sonores.**

Les projets de capteurs Méduse font-ils partie du dispositif pour quantifier le bruit et la pollution sonore, voire alerter de façon interactive en cas de dépassement, le bruit étant un enjeu majeur de santé publique ? (Atelier riverains 1)

Quelle est la réduction effective du nombre de décibels liés à la fermeture de la rue de Rivoli ? (Atelier arrondissements limitrophes)

De nombreuses contributions orales ou écrites sont à ce titre en décalage avec le sujet traité puisque les riverains (dans ou hors périmètre de la ZTL) évoquent les **contraintes générées par la mise en place des terrasses éphémères** dans le cadre de la réglementation des étalages et terrasses (RET). L'explication tient au fait que pour de nombreux participants aux ateliers, le projet pourrait favoriser la mono-activité commerciale centrée autour des bars et restaurants.

Merci de parler des nuisances, débits de boissons et Airbnb confondus (Atelier riverains 1)

On parle nuisance sonore. Quid des terrasses versus les voitures électriques qui sont sans nuisances ? (Atelier riverains 1)

Les terrasses dévalorisent les quartiers car tout le monde fuit les nuisances sonores (Atelier riverains 1)

Le problème des rues piétonnes également : de nombreux étalages de terrasses, créatrices de nuisances sonores et de privation de sommeil pour de nombreux riverains. (Atelier riverains 2)

> Des contributeurs soulignent l'importance de veiller à **ne pas défigurer les quartiers intégrés au périmètre et leurs abords avec de la signalisation** verticale jugée déjà trop nombreuse et en ordre dispersé.

Par ailleurs, au-delà de la signalisation, la question de l'encombrement des trottoirs est revenue à plusieurs reprises. Les participants se plaignent de **la place de plus en plus mince attribuée aux piétons**, en particulier depuis la généralisation des terrasses éphémères.

Panneaux et marquages : est-ce que ça ne va pas enlaidir les rues concernées ? Comme les bandes jaunes et plots jaunes déjà mis en place ? (Atelier arrondissements limitrophes)

Il y a déjà des panneaux partout (Riverains, atelier 1)

Avec l'augmentation des bars et restaurants, et l'explosion des terrasses, les trottoirs sont impraticables dans bien des endroits et la largeur de 1m60 est bafouée (Atelier arrondissements limitrophes)

> Les avis sur l'impact sur le cadre de vie comprennent également des contributions relatives **aux bénéfices d'une zone apaisée sur la qualité de l'air ou le confort de visite.**

PARIS RESPIRE

La Zone Apaisée déjà expérimentée sur plusieurs secteurs de la ville a été relevée comme permettant d'améliorer le confort, la qualité de vie et en particulier la qualité de l'air (Atelier riverains 1)

Je partage l'ambition d'apaisement, de réduction de la pollution et de réduction de la place de la voiture en ville (Atelier arrondissements limitrophes)

Riveraine de la rue de Rivoli, la qualité de l'air a progressé ces derniers mois et de manière appréciable (Atelier riverains 1)

Lors de la consultation en ligne, les répondants ont eu l'occasion de s'exprimer à propos des nouveaux usages qui pourraient voir le jour afin d'améliorer le cadre de vie à l'intérieur de la ZTL (voir IV 2).

Par ailleurs, les répondants attendent de la limitation du trafic (voir IV 2) :

- Une diminution de la pollution de l'air
- Une diminution de la pollution sonore
- Davantage de confort de circulation pour les piétons et vélos

Les commerces et la vitalité urbaine

> Une très grande majorité des avis exprimés, quels que soient les supports de contributions ou les profils des contributeurs visent à pointer les conséquences d'une zone apaisée sur la vitalité des commerces qui seraient privés des consommateurs qui se déplacent aujourd'hui en véhicule motorisé.

Plusieurs exemples ont été avancés pour appuyer leur témoignage et inquiétude :

Nous commerçants, nous avons des chiffres ! Lors des Paris Respire c'est -30% de chiffre d'affaires. Quant à Paris sans voitures, il vaut mieux fermer. Demandez les chiffres de fréquentation au BHV depuis la fermeture des quais et surtout la fermeture de la rue de Rivoli ! (Atelier commerçants)

PARIS RESPIRE

Des exemples étrangers ont également été cités.

Plus de touristes et de jolis commerces, la plupart artificiels, Barcelone a décidé d'arrêter de construire des hôtels, nous avons 80 millions de touristes par an et la ville (du côté des habitants) se meurt. (Atelier commerçants)*

** en réalité, 29 millions de touristes annuels dans Paris intra-muros (OTCP, 2019)*

Toutefois, si la majorité d'entre eux expriment une inquiétude à l'appui de chiffres, d'autres insistent sur le fait que **des rues piétonnisées sont très attractives** à l'instar de la rue Montorgueil.

Regardez la zone Montorgueil les commerces se portent bien (atelier Riverains 1)

> Plusieurs contributions soulignent qu'une zone à trafic limité ou une **piétonisation génère une transformation de la nature des commerces**. Les rues sans voitures seraient en fait **des rues de restaurants et de bars**, ce qui n'est pas souhaitable, selon les participants, pour la vie de quartier et l'accès aux services. De plus, sont pointées les nuisances générées par une telle concentration de bars et de terrasses (voir partie sur le cadre de vie)

Dans mon quartier du Sentier, la circulation a été diminuée et on subit donc moins le bruit des voitures dans les rues ; mais ce bruit est remplacé par les nuisances des clients des bars et restaurants qui pullulent et fleurissent... À choisir je ne sais pas si je préfère le deuxième cas (atelier Riverains 2)

Conscients que les clients pourront bénéficier d'une dérogation avec preuve de stationnement, des participants, en particulier des commerçants, ont rappelé que de nombreux achats se faisaient de façon spontanée et que certains commerces attiraient principalement des visiteurs spontanés. Ainsi, le projet de zone à trafic limité pourrait décourager les visiteurs spontanés, qui n'auraient pas planifié leur visite et n'auraient donc pas de justificatif.

La plupart des personnes qui se rendent dans les galeries ne sont pas acheteuses ou collectionneuses mais viennent pour découvrir des œuvres (Atelier commerçants)

> Toutefois, plusieurs contributions font état d'un bénéfice certain pour la **vitalité du centre** et son attractivité. Si le centre de Paris est apaisé, il est plus agréable de s'y rendre et d'y déambuler ce qui semble être un atout à la lecture de plusieurs contributions.

Garder Paris très attractif aux touristes et aux investissements étrangers. Ce plan pourrait aussi embellir au maximum les voies publiques (Atelier riverains 1)

Pour Sonia Lavadinho, anthropologue et géographe spécialiste des mobilités, intervenante lors de l'atelier de concertation dédié au commerce (28 juin 2021), « Les personnes achètent à pied et non en voiture. La piétonisation est donc un aspect clé de la question [de la vitalité urbaine]. »

Par ailleurs, Sonia Lavadinho souligne les liens entre vitesse de déplacement des usagers et leurs pratiques de consommation :

« Des études réalisées depuis les années 50/60, montrent la corrélation nette entre la vitesse de trafic et son but (trafic de transit ou de destination) et le nombre d'interactions entre les deux côtés de la rue : plus le passage d'un côté de la rue à l'autre est facile, plus la vitalité commerciale de celle-ci augmente puisque la fréquentation des commerces des deux côtés de la rue est aisée.

En parallèle la vitesse de marche des piétons est corrélée à celle des voitures et donc pour ralentir les piétons, il faut ralentir des voitures. Le ralentissement des piétons favorise la consommation. »

> Au-delà du dynamisme commercial, **la vitalité urbaine** a été discutée. Les arguments avancés mettent en avant une probable hausse du prix de l'immobilier entraînant un départ des familles et donc moins d'élèves dans les écoles. Tout ceci au détriment d'usages plus éphémères comme la fréquentation de ces quartiers par les visiteurs de passage.

Quel impact sur les prix de l'immobilier dans les exemples que vous citez ? (Atelier riverains 2)

Par ailleurs, de nombreuses inquiétudes sur **la disparition de l'identité de quartier** ont été relayées, et à plusieurs reprises :

L'île Saint-Louis se désertifie et Paris se transforme en ville-musée (Atelier riverains 1)

Le centre de Saint-Germain va, avec le projet, perdre de sa saveur avec le départ de certaines galeries, ce qui bouleversera l'écosystème du quartier et pas uniquement le commerce (Atelier commerçants)

Les zones piétonnes deviennent souvent des zones de bars : regardez la zone piétonne de Beaubourg... ce qu'elle est devenue maintenant alors qu'elle était pleine de galeries (Atelier commerçants)

Cette future ZTL va recréer les frontières de la ville du 17e siècle, dont les Portes Saint-Denis et Saint-Martin étaient les frontières entre un petit Paris et un grand Paris (Atelier riverains 2)

Je m'inquiète de la disparition de l'écosystème des quartiers, notamment du nord-6e (galeries, maisons d'édition, bouquinistes) : certaines personnes ont mal vécu de précédents aménagements réalisés qui défiguraient le quartier et ses riverains (leur activité peut être menacée). Je souhaite que l'esprit « arts et lettres » du quartier soit bien pris en compte dans la mise en place de la Zone à Trafic Limité. (Réunion publique)

Cela génèrera une modification du tissu commercial : augmentation des activités touristiques au détriment des activités artisanales (Chambre des métiers et de l'artisanat, par mail)

> Pour plusieurs participants, la mise en œuvre d'une telle mesure est synonyme d'embourgeoisement dans le centre qui ne sera, pour des raisons de prix de l'immobilier et des services quotidiens dont le stationnement, possible que pour les Parisiens les plus aisés.

Ils pointent les conséquences déjà visibles de la **confiscation de nombreux logements libres** au profit de locations de courte durée et insistent sur les conséquences néfastes en matière de vitalité et de vie de quartier.

Ce projet pourrait avoir pour conséquence que Paris ne soit accessible qu'aux riches, car il faut pouvoir payer le stationnement, il n'y a pour l'instant pas d'alternative au stationnement en surface. (Atelier riverains 1)

Cette zone ne doit pas devenir une zone touristique exclusive, il faut réimplanter les familles ... Le sur-tourisme et Airbnb ont chassé les familles... des classes d'école sont menacées de fermeture (Atelier riverains 1)

> Parmi les propositions, les commerçants en particulier demandent si **une étude d'impact sur les conséquences économiques** d'une ZTL est envisagée, en s'appuyant sur d'autres exemples de ZTL mais sans oublier les spécificités de Paris.

Les reports de circulation

> Les avis exprimés par les riverains des arrondissements centraux et, dans une moindre mesure, lors de l'atelier avec les représentants des communes limitrophes, **pointent la circulation qui transite aujourd'hui par le centre de Paris et dont une partie serait reportée aux franges du périmètre**. Pourtant, la majeure partie de ces contributeurs sont favorables à la philosophie de la Zone à Trafic Limité. Ils craignent cependant de n'en subir que les conséquences sans en apercevoir les bénéfices. Pour beaucoup, **le périmètre mériterait d'être étendu**.

Tout à fait d'accord avec la proposition d'étendre la zone sur le tout Paris (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

Ces avis sont exprimés sous forme **d'interrogations ou d'inquiétudes**.

Je crains de voir les boulevards qui entourent le périmètre devenir des rocade autoroutières et souhaite voir naître des pistes cyclables sur ces grands axes. (Réunion publique)

« La création d'une zone apaisée va indirectement, par des reports de trafic, créer des zones violentées. » (Atelier 1 riverains)

Il faudra également prêter attention aux boulevards qui délimitent la zone, pour ne pas en faire une nouvelle rocade (Réunion publique)

Habitant de Pigalle, dois-je m'attendre à ce que les rues voisines deviennent un nouveau périphérique? (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

Des participants s'appuient sur **des exemples parisiens** pour justifier leur crainte des reports de circulation.

L'aménagement de la Place de la Bastille crée de gros problèmes de circulation, y compris piétonne, dans les rues des quartiers adjacents et sur les trottoirs étroits. Danger augmenté à la sortie des écoles (Réunion publique)

Mon quartier (Colonel Fabien) a subi des reports massifs de circulation qui encadrent une école élémentaire 24h/24. J'alerte sur le fait que ces reports de circulation ont un impact sur les riverain.e.s qui n'utilisent pas forcément la voiture mais qui résident à proximité des embouteillages. (Réunion publique)

Plusieurs contributions pointent la nécessité de **revoir le plan de circulation dans son ensemble** et de ne pas se limiter à une réflexion par quartier. En particulier, a été mis en avant le fait que les rues qui jouxtent le périmètre ne seraient pas des boulevards capables d'absorber tout ce report de trafic.

Je souhaite qu'une étude d'impact soit réalisée spécifiquement pour le 10^e arrondissement afin de maîtriser les reports de circulation, de mettre en place des balises Bruit Paris et de limiter à 20 km/h la circulation dans tout l'arrondissement et à 30 km/h les principaux axes dont les axes préfectoraux.*

** Bruitparif*

Ce sont principalement les arrondissements du Nord Est de Paris (18^e, 19^e et 10^e) qui ont besoin d'être apaisés. (Réunion publique)

Le problème c'est que l'on saucissonne les quartiers. Et pas de vision globale. On nous dit il y aura des perdants... nous sommes déjà très impactés par la pollution, surtout nos enfants. (Réunion publique)

Pour faire de cette ZTL un succès, il nous semble très important de retravailler le plan de circulation dans la zone concernée pour ôter tout intérêt aux automobilistes qui voudraient continuer à utiliser le centre de Paris comme un raccourci. Il faudra également prêter attention aux boulevards qui délimitent la zone, pour ne pas en faire une nouvelle rocade. Des pistes cyclables devront être mises en place sur tous ces boulevards. Au centre de la zone, la cyclabilité sera boostée par la disparition du trafic parasite, et l'espace public rendu aux riverains, piétons, et promeneurs. (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

Lors des échanges oraux ou écrits, les participants ont insisté sur le fait que l'instauration d'une zone apaisée pourra, de fait, **entraîner un report modal notamment vers les vélos et les transports en commun**. Dans ce contexte post-pandémique qui a généré une hausse du nombre de cyclistes à Paris, ils ont exprimé des inquiétudes sur les effets de saturation sur les pistes cyclables.

Quid du report de cette mobilité dans la prise en compte de l'offre de transport public déjà saturé (métro / bus) ? (Atelier riverains arrondissements limitrophes)

Je circule à Vélo depuis 20 ans ! Jamais il n'a été aussi dangereux de circuler à vélo ! Les conducteurs sont « à cran » et ce sont les vélos qui trinquent ! (Réunion publique)

> Plusieurs acteurs soulignent la nécessité de *renforcer le réseau de transports publics, cyclables et de parkings, et d'encourager le covoiturage (Coalition La Rue est à Nous, par mail)*.

VI. LES SUITES DU DIALOGUE PRÉALABLE

1. Retours sur l'atelier stationnement

Dans la suite du dialogue préalable, un atelier s'est tenu le 9 novembre 2021, réunissant les services de la Ville et les parties prenantes du **secteur du stationnement** : exploitants de parcs de stationnement concédés de la Ville ou commerciaux situés dans le périmètre de la ZTL, bailleurs sociaux...

L'objectif était de présenter les grandes lignes du projet de ZTL, répondre aux éventuelles interrogations à propos des conditions d'accès aux ouvrages et de la pérennité de l'activité économique liée au stationnement, et évoquer les modalités de contrôle de la ZTL qui doit s'appuyer largement sur des justificatifs de stationnement dans la zone.

Les acteurs ont fait part de l'état des lieux en matière de **digitalisation des justificatifs de stationnement** : aujourd'hui, 5 à 10% des clients ont une réservation téléphone, donc 90 à 95% des clients ont un ticket papier, chiffres qui vont évoluer avec la digitalisation des pratiques. Pour les abonnés, certains exploitants pourront produire une **attestation indiquant l'utilisation d'un parking dans la ZTL**, avec l'adresse du parking, l'immatriculation du véhicule et la date de validité de l'abonnement. Des cas particuliers devront être traités, tels que l'accès aux parkings sans place de stationnement dédiée, l'accès à la zone des véhicules de location, ou des véhicules loués entre particuliers, ...

Les participants à l'atelier ont également fait part de la nécessité de mettre en place un système simple permettant les **interventions des prestataires** (maintenance, nettoyage, réparation des infrastructures de stationnement...).

Le **rôle de la signalisation en bordure de zone** a aussi été mis en avant, pour la recherche d'une place de stationnement à l'entrée ou la sortie du périmètre, ou à destination de la clientèle touristique par forcément familière de la mesure qui doit savoir si elle a le droit de rentrer dans la zones et sous quelles conditions.

2. Restitution

Une réunion plénière de restitution du dialogue préalable a été organisée le 5 avril 2022 avec les différents participants, afin de présenter l'ensemble des éléments évoqués lors des différents ateliers à destination des résidents, commerçants, touristes, etc.

3. Conclusion

Initiée le 12 mai 2021, la phase de dialogue préalable à la concertation concernant le projet Paris Respire Zone Apaisée Centre et Saint-Germain s'est donc achevée le 5 avril 2022 par une plénière de restitution, en présence d'Emmanuel Grégoire, David Belliard, Frédéric Hocquard et Ariel Weil. Les principaux résultats et enseignements tirés de cette première phase d'échanges ont été présentés aux différentes parties prenantes du projet ayant contribué à la réflexion autour de ce projet d'apaisement de l'espace public. Pour autant, si le dialogue préalable a permis d'affiner les contours de la Zone Apaisée, la concertation ne fait que commencer. Les échanges se poursuivront avec l'ensemble des acteurs concernés dans le cadre de l'étude d'impact environnemental et permettront encore une évolution du projet.

En effet, le projet étant soumis à évaluation environnementale suite à la décision de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe Ile-de-France, [décision n° DRIEAT-SCDD-2022-023](#)), une étude d'impact environnemental a été lancée début 2022. C'est dans ce cadre qu'une enquête publique sera organisée au second semestre 2022, permettant un nouveau temps de concertation avec les différentes parties prenantes du projet. Ces échanges pourront permettre une évolution du projet, comme ce fut le cas lors du dialogue préalable. La prise en compte des avis exprimés avait notamment permis d'enrichir la connaissance des différents cas d'usage au sein du périmètre du projet et de préciser la façon dont les pouvoirs publics pourraient assurer le respect des règles de circulation dans la zone (signalisation en entrée de zone, modification des plans de circulation, contrôles aléatoires en sortie de zone).

Outre l'enquête publique à venir, des groupes de travail spécifiques avec certains acteurs, comme par exemple les Grands Magasins, sont d'ores et déjà organisés pour contribuer à affiner les modalités du projet Paris Respire Zone Apaisée. En complément, une démarche spécifique devra permettre de construire une stratégie propre à la mobilité autocar dans le périmètre. Des échanges sont également en cours avec Ile-de-France Mobilités et la Régie Autonome des Transports Parisiens. Enfin, des échanges sont en cours avec la Préfecture de Police, compétente en matière de circulation sur une partie des voies du périmètre, afin de finaliser ensemble le projet.

Une fois l'étude environnementale menée à bien, la Zone Apaisée fera l'objet d'une déclaration de projet et les travaux nécessaires à sa mise en place seront réalisés. L'entrée en vigueur du projet est prévue pour début 2024.



ZONE À TRAFIC LIMITÉ

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

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE



BILAN DU DIALOGUE PRÉALABLE

Document de la réunion publique
de restitution du dialogue préalable

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 11 AVRIL 2024 AU 13 MAI 2024

PARIS
RESPIRE

www.registre-numerique.fr/ztl-paris



PARIS RESPIRE

ZONE APAISÉE

Paris Centre & Saint-Germain

Réunion publique de
restitution du dialogue
préalable



Sommaire

01

**Le projet Paris Respire -
Zone apaisée Paris
Centre & Saint-Germain**

02

Le dialogue préalable

Bilan quantitatif et qualitatif des avis
exprimés

03

**Le fonctionnement de la
Zone apaisée Paris Centre
& Saint-Germain**

Suite au dialogue préalable

04

La suite de la démarche

01 Le projet Paris Respire - Zone apaisée Paris Centre & Saint-Germain

Qu'est-ce qu'une Zone à Trafic Limité ?



- **Principe : interdire le trafic de transit des véhicules motorisés** traversant la zone sans s'y arrêter.
- **Le trafic de destination reste autorisé** : l'accès en véhicules motorisés aux personnes se rendant dans le périmètre **pour y réaliser une activité est autorisé.**

La Zone à Trafic limité n'est pas une piétonisation.

En pratique, la Zone apaisée Paris centre & Saint-Germain, c'est:

- Une **liste de dérogations** au transit et **d'usagers pouvant accéder à la zone avec justificatifs**
- Un **plan de circulation** adapté
- Une **signalisation** en entrée de zone (panneau et marquage)
- Un **contrôle** en sortie de zone

Périmètre : Paris Centre & le Nord du Boulevard Saint-Germain



La mobilité dans Paris Centre & Saint-Germain



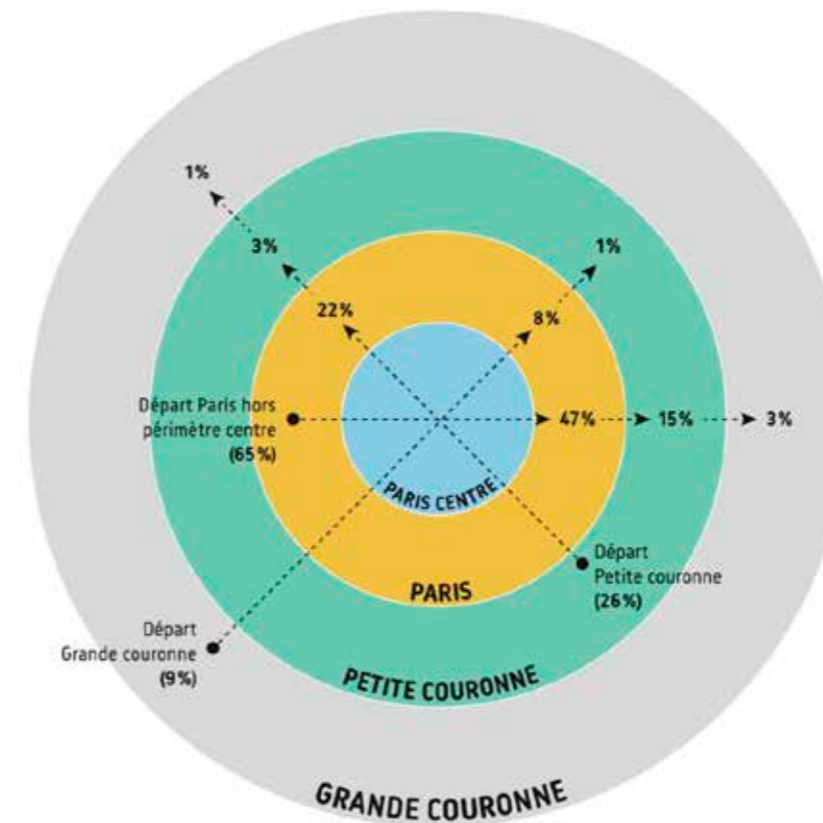
AUJOURD'HUI*

- **120 000 résidents, propriétaires de 19 000 véhicules**
- **Les modes de transport des résidents:**
 - 60% transport public
 - 15-20% marche ou trottinette
 - 6% VP ou VUL
 - 5% vélo
 - 5% 2RM
 - 4 à 9% sans déplacement déclaré
- **40 000 artisans fréquentent Paris Centre**
- **Commerces : 10 500 entreprises dans Paris centre employant 22 000 personnes**
- **350 000 à 550 000 véhicules routiers chaque jour**
- **Le transit représente en moyenne 50% du trafic**

*Données CCI 2014, SIRENE, INSEE 2017



Décomposition du trafic de transit dans Paris Centre selon les OD



Quels sont les bénéfices attendus ?



- **Apaiser la circulation, et fluidifier les déplacements des piétons, transports en commun et vélos**, faciliter les déplacements des usagers qui se rendent et circulent dans la zone
 - Résidents, PMR, artisans, commerçants, taxis, etc.
- **Récupérer de l'espace** pour plus de nature en ville et des espaces de convivialité
- **Améliorer la sécurité** de tous les usagers
- **Lutter contre la pollution de l'air et les nuisances sonores** en réduisant le trafic routier
- **Contribuer à la dynamisation économique, commerciale et touristique** de la zone

02

Le dialogue préalable

Bilan quantitatif et qualitatif des avis exprimés

Modalités d'expression – Une démarche partagée



Mai – juin 2021: dialogue préalable

- Le projet est en cours de définition
- Ce dialogue permet de stabiliser le projet



Fin 2022 - début 2023: enquête publique

- Procédure de participation du public pour s'informer sur le projet et formuler des observations auprès du commissaire enquêteur, préalablement à la décision.

Début 2024: mise en œuvre de la Zone apaisée Paris Centre & Saint-Germain

- Dans l'intervalle, la concertation continue



Un dialogue préalable visant un large public



Au total, **7 ateliers de travail** ont été organisés avec les différents publics du projet :

3 ateliers riverains :

- Le 18 mai et le 8 juin pour les riverains de la future ZTL.
- Le 10 juin pour les riverains des arrondissements limitrophes.

2 ateliers commerçants, les 9 et 28 juin

1 atelier communes limitrophes, le 17 mai.

1 atelier tourisme, le 17 juin

Des ateliers complémentaires organisés à l'automne (VTC, mobilités partagées, stationnement, galeristes et antiquaires, etc.), ainsi que des **rencontres bilatérales**.

Un questionnaire en ligne sur idee.paris.fr permettant de répondre à 14 questions dont 3 questions ouvertes :

- Que pensez-vous du périmètre de la Zone à Trafic Limité ?
- Si vous souhaitez étendre la mesure à d'autres quartiers, lesquels ?
- Quels autres usagers devraient pouvoir accéder à la zone ?



www.paris.fr

Toutes les informations sont disponibles sur paris.fr

Le bilan quantitatif global des avis exprimés



801 contributions

émises dans le cadre du dialogue préalable lors de la réunion publique et des ateliers qui se sont tenus en ligne. Ces contributions sont soit orales, soit rédigées dans le chat du Zoom.

6 779 réponses

de Franciliens au questionnaire en ligne sur [idee.paris.fr](https://www.paris.fr/idee). Parmi ces réponses, 5 625 sont issues de Parisiens.

12

contributions

reçues par mail entre juin et juillet 2021.

388

contributions libres

ayant fait l'objet de 8 052 votes.

Sept grandes thématiques abordées



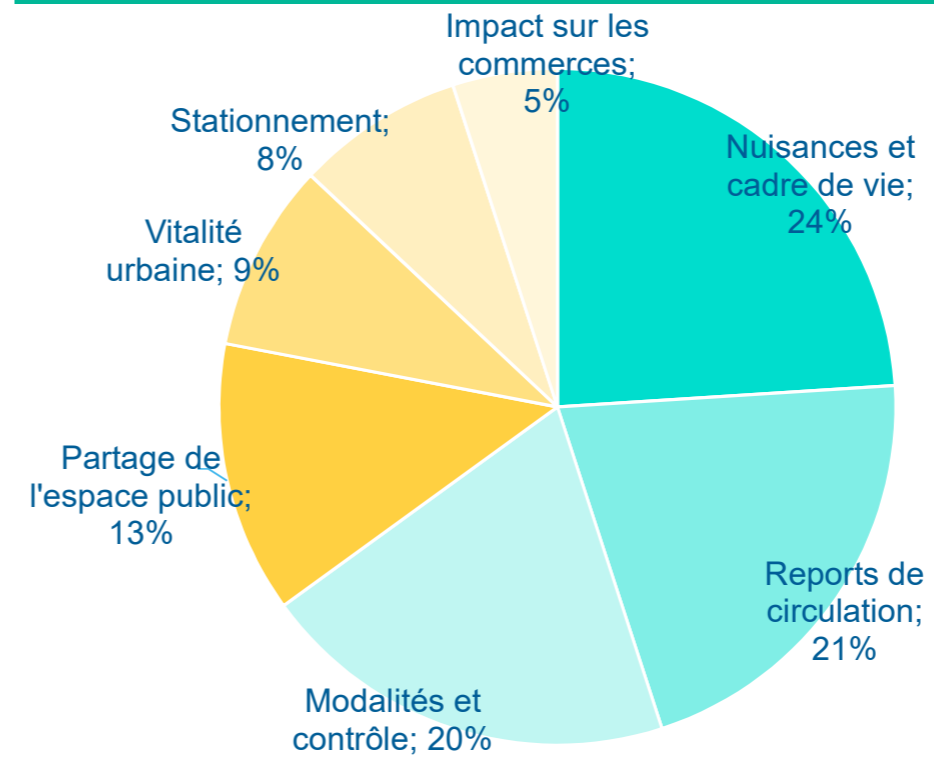
Les modalités de mise en œuvre de la ZTL:

- Le contrôle et les modalités d'accès à la ZTL
- Le stationnement et la livraison
- Le partage de l'espace public et les modes non motorisés

Les impacts de la ZTL :

- Le cadre de vie
- Les commerces et la vitalité urbaine
- Les reports de circulation

Répartition des avis exprimés lors des réunions et ateliers publics, classés par thématiques



Le profil des répondants au questionnaire sur idee.paris.fr



Base 6 603p – hors sans réponse



Homme **64%**
Femme **36%**

Base 6 779p



Entre 18 et 25 ans **6%**
26 à 35 ans **27%**
36 à 45 ans **24%**
46 à 55 ans **21%**
56 à 65 ans **13%**
Plus de 65 ans **9%**



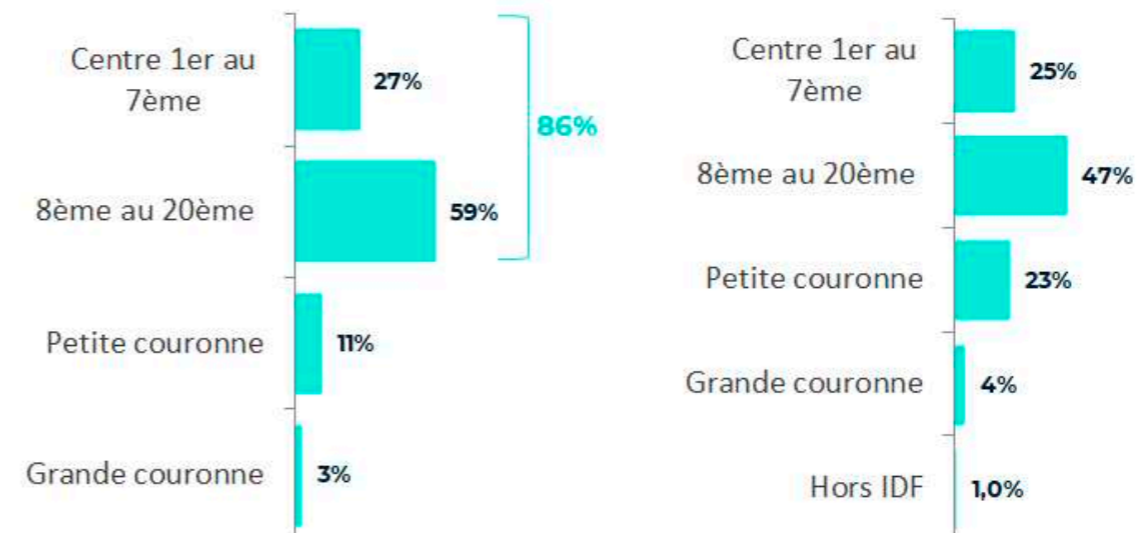
Lieu de résidence

Base 6 779p



Lieu de travail

Base 5 544p – hors sans réponse



La population des répondants ne constitue pas un échantillon représentatif de l'Ile-de-France.

Sur l'opportunité du projet de Zone apaisée



24% des répondants font état d'un avis favorable à la philosophie du projet et au périmètre proposé.

22% des répondants font état d'une opposition au projet.

38% des répondants ne sont « ni pour ni contre » le projet. Ils relèvent des points de vigilance, et sont force de proposition.

*Un certain nombre de postulats pris pour ce projet sont tout à fait discutables. On a l'impression sur ce sujet que les décisions sont déjà toutes prises. Merci de **tenir compte de tous les parisiens**. Pour faire 10 km dans Paris et transporter des courses lourdes ou rendre visite à des proches, le vélo et la trottinette ne sont pas adaptées pour tout le monde. Un peu de pragmatisme à propos des différents modes de vie !(Atelier arrondissements limitrophes)*

***Je suis favorable au projet.** Cela aiderait les familles à pouvoir se déplacer à pied, vélo, en taxi et métro. Cela rendrait aussi la zone attractive aux touristes. Je souhaite que la situation soit gérée sans trop d'exceptions, de laissez-passer, ce qui rendrait le dispositif peu efficace. **Je souhaiterais quelque chose de plus radical que ce qui a été présenté** (Atelier riverains 1)*

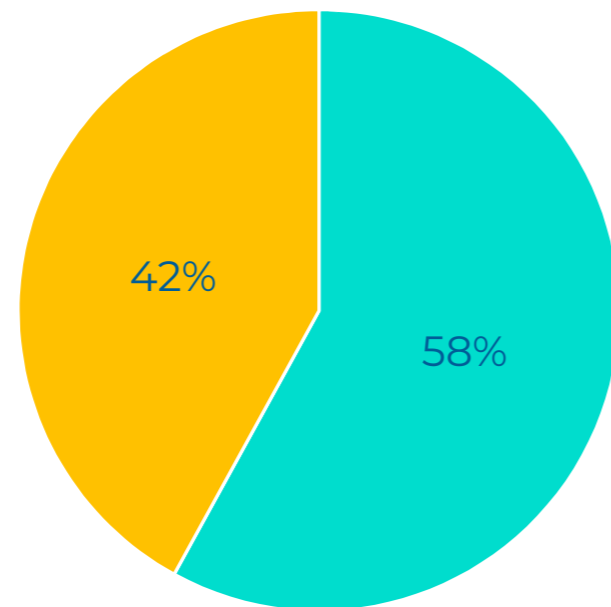
*Nous avons 37 et 33 ans et adorons voir Paris centre avec **moins de voiture, plus de piétons qui flânent, plus de jolis commerces, plus de touristes**. Les terrasses font partie de la vie et hors abus alcoolisés nous les trouvons agréables. (Atelier riverains 1)*

*Il faut **apaiser tout Paris**. Prendre des mesures fortes (Atelier arrondissements limitrophes)*

Opinion des répondants sur le périmètre de la Zone à Trafic Limité

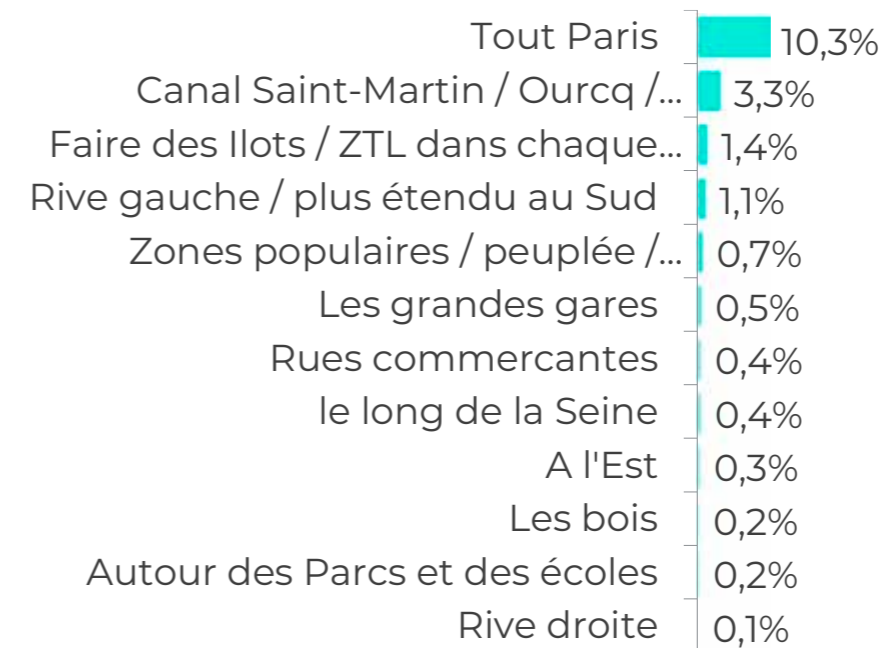
Le périmètre de la ZTL a été relativement peu remis en question lors des ateliers et de la réunion publique. 16% des participants estiment qu'il faudrait étendre le périmètre.

70% des personnes ayant participé à la consultation **ont donné un avis sur le périmètre.**



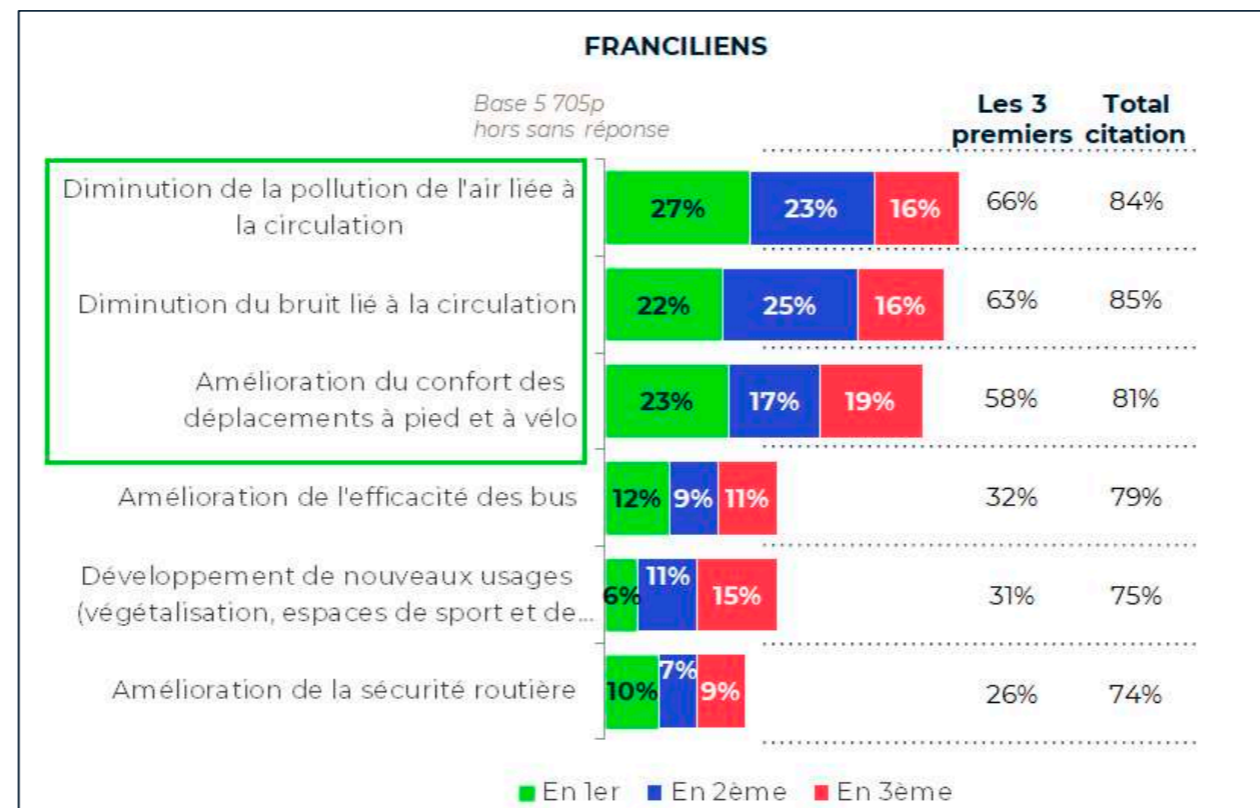
- ont approuvé le périmètre ou suggéré un autre lieu à y intégrer
- l'ont trouvé trop étendu ou se sont positionnés contre le projet

50% des participants ont suggéré des lieux pour une extension du projet



Les objectifs attendus de la limitation du trafic

Trois objectifs se détachent et traduisent une volonté d'apaisement de l'espace public.



Question posée: « Classez du plus important au moins important pour vous les objectifs attendus dans la limitation du trafic »

Modalités de mise en œuvre de la ZTL - Les usagers

Liste souhaitée par les participants :

- Les familles et amis des résidents de la ZTL
- Les personnes à mobilité réduite
- Les taxis et VTC
- Les artisans et les professionnels intervenant ponctuellement chez les riverains
- Les livreurs
- Les véhicules propres, notamment les deux roues motorisés électriques

Tout le monde doit pouvoir y accéder, mais pas forcément en voiture. Cela rendra la venue au centre d'autant plus agréable. (Atelier riverains 1)

Faisant appel à des sous-traitants dans le cadre de mon activité professionnelle, je me pose la question des conditions d'accès et des macarons qui pourraient être délivrés. (Atelier Tourisme)

Est-ce que venir chercher un colis dans la zone est possible ? (Atelier Tourisme)

Modalités de mise en œuvre de la ZTL – Les modalités d'accès

Un besoin d'information rapide sur la liste des usagers autorisés et des modalités d'exceptions pour le transit.

Je demande que les contrôles réalisés/les attestations à fournir soient simples d'utilisation pour tous (Atelier commerces 1)

Les contributeurs préfèrent **un système souple de gestion des modalités d'accès**.

Je ne pense pas qu'il faille des exceptions pour la famille / amis, sinon trop de justificatifs, trop de voitures. Les visiteurs viennent en métro, en taxi/VTC. (Atelier riverains 1)

Ils s'inquiètent des contraintes générées par un **système trop complexe de réservations**, de **demandes ponctuelles d'autorisation** ou d'une **multiplication des justificatifs**.

Il semble difficile de devoir demander un justificatif pour chaque intervention dans la zone, ou de devoir demander aux résidents d'inscrire les artisans intervenant chez eux. (Atelier commerces 1)

Je souhaite que la situation soit gérée sans trop d'exceptions, de laissez-passer, ce qui rendrait le dispositif peu efficace. (Atelier commerces 1)

Modalités de mise en œuvre de la ZTL - Le contrôle

La demande d'**un contrôle en sortie de zone** plutôt qu'en entrée a été formulée par certains acteurs.

Des inquiétudes ont été exprimées sur la **faisabilité du contrôle sur la totalité du périmètre** de la zone apaisée.

Certains proposent d'intensifier les contrôles s'appuyant sur des **technologies de reconnaissance par vidéo...**

... D'autres suggèrent de **réduire les plages horaires** d'activation de la ZTL pour que son contrôle soit plus réaliste.

Le système de vidéo-protection est indispensable (Réunion publique)

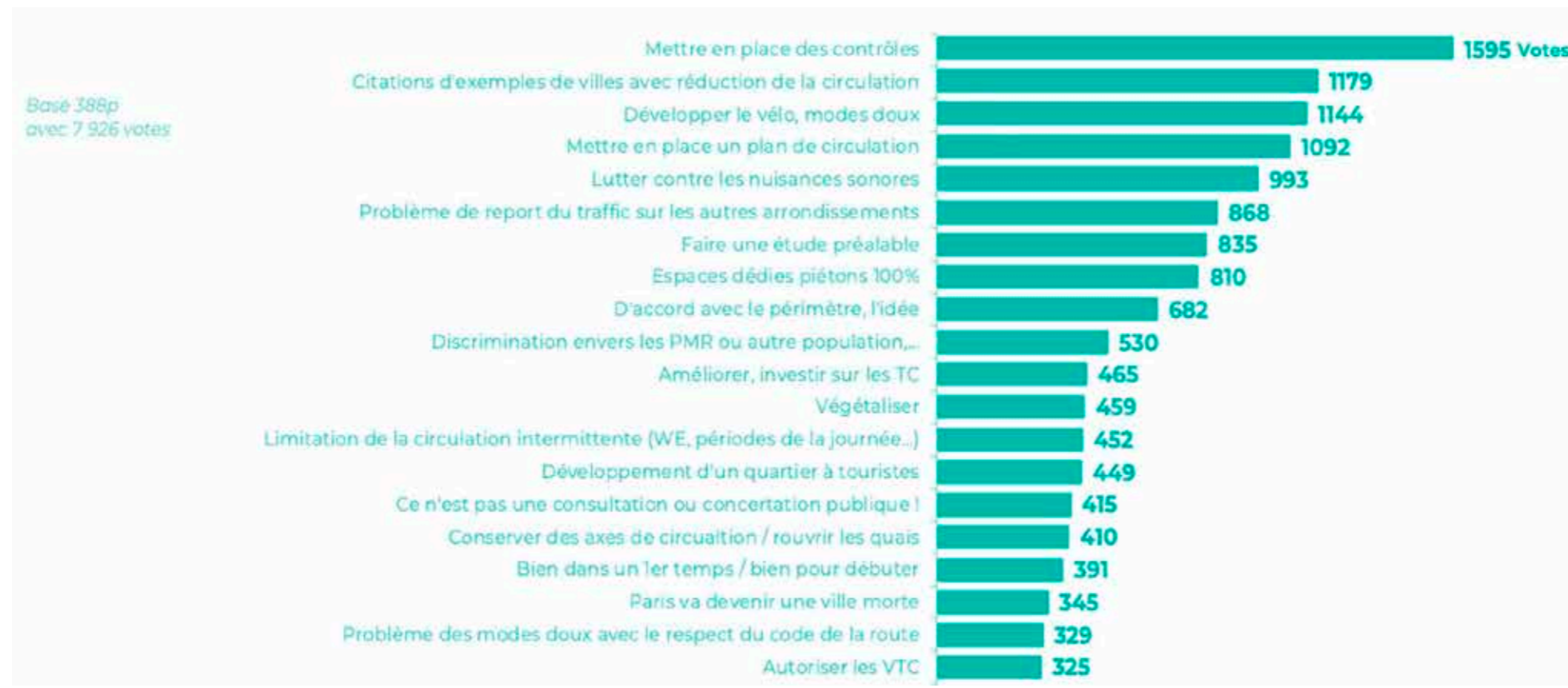
À Montorgueil plus de 500 voitures par jour pour un quartier piétonnier. Il s'agit aussi de contrôler si des mesures sont prises. (Atelier riverains 1)

Il est difficile de maîtriser le nombre de véhicules en circulation, de maîtriser les fraudes des chauffeurs dès lors que les véhicules ne sont pas identifiables (Atelier tourisme)

Le caractère piéton de certaines rues comme la rue des Petits-Champs, la rue Chabanais ou la rue Saint-Marc par exemple n'est clairement pas respecté (Réunion publique)

Près de 8 000 votes récoltés sur la plateforme idee.paris.fr

388 contributions libres ont été soumises par le public



03

Le fonctionnement de la Zone apaisée Paris Respire Centre & Saint-Germain

Suite au dialogue préalable

Quelles seront les règles de circulation dans la zone?



Le trafic de transit sera interdit SAUF pour certains usagers

- Police, secours, véhicules d'intérêt général
- Transports en commun, taxis, vélos, auto-partage
- VTC sous réserve d'engagements sociaux et environnementaux
- PMR titulaires d'une carte mobilité inclusion ou CES
- Artisans



Quelles seront les règles de circulation dans la zone?



Le trafic de destination restera autorisé à TOUS les usagers

De façon permanente...

- Résidents de la zone et propriétaires non-résidents
- Commerçants, hôteliers, restaurateurs et entreprises domiciliés dans la zone
- Titulaires d'un abonnement et bénéficiaires de parking

... ou ponctuelle:

- Clients des commerces, hôtels, restaurants des entreprises, des musées , des théâtres... de la zone
- Visiteurs stationnant dans la zone, invités des résidents
- Accompagnants d'enfants ou de personnes à mobilité réduite
- Professionnels intervenant dans la zone (livreurs, titulaires d'une AOT)

Comment sera contrôlée la Zone apaisée ?



Des contrôles pédagogiques auront lieu pendant toute une période de mise en route et de familiarisation avec la zone.



Des contrôles aléatoires seront réalisés **en sortie de zone** et conduits dans un premier temps **par la police municipale**.



Des solutions technologiques, efficaces et sécurisées juridiquement devraient être développées par l'État par la suite.

Crédit icônes: Freepik,

Quels justificatifs seraient à présenter en cas de contrôle ?



Pas de justificatif pour la plupart des véhicules bénéficiant d'une dérogation, **reconnaissables à l'œil nu** (véhicules de secours, taxi, autopartage, PMR, VTC avec un macaron...).



Une carte de droit de stationnement / un macaron (sans démarche supplémentaire), pour les résidents, les commerçants domiciliés dans la zone.



Un ticket de stationnement en voirie ou dans un parking, pour les visiteurs.

D'autres justificatifs possibles : Kbis, extrait d'immatriculation, carte pro mobile, bons de livraison, AOT, etc.

Crédit icônes: Freepik,

04 La suite de la démarche

Perspectives et calendrier



- **Lancement de l'étude d'impact début 2022**
- **Lancement de l'enquête publique au second semestre 2022**
- **A la suite de cette procédure, la Zone à Trafic Limité fera l'objet d'une déclaration de projet et les travaux nécessaires à sa mise en œuvre seront engagés**
- **Mise en place de la ZTL début 2024**

La concertation continue

- **Des groupes de travail** (Grands magasins, VTC, ...); un travail dédié en vue de l'élaboration de la stratégie **Autocars**
- **Échanges avec Ile-de France Mobilités et la RATP**
- **Échanges avec la Préfecture de Police**
- **Fin 2022 – Début 2023** : enquête publique sur le projet définitif

Merci pour votre attention!

... Vos questions?



