

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 enquêtrice 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.

A 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 le 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 enquêtrice 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>