

# ZONE À TRAFIC LIMITÉ

PARIS CENTRE  
(1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements)



## ENQUÊTE PUBLIQUE

DU 11 AVRIL 2024 AU 13 MAI 2024

# Informez-vous et donnez votre avis

**l'essentiel**

pour comprendre  
et participer

Ce document a pour vocation de présenter le projet et les modalités de l'enquête publique. Il expose le dispositif de la zone à trafic limité, ses objectifs et les impacts attendus, afin que chacun puisse s'informer, participer, apporter ses observations et donner son avis.

[www.registre-numerique.fr/ztl-paris](http://www.registre-numerique.fr/ztl-paris)



## LE TRAFIC ROUTIER DANS PARIS CENTRE

Alors que le cœur de la Capitale est un secteur particulièrement bien desservi par les transports en commun et le réseau des pistes cyclables, on évalue que le centre de Paris est encore traversé à 50 % par des automobilistes ou des motocyclistes ne s'y arrêtant pas.

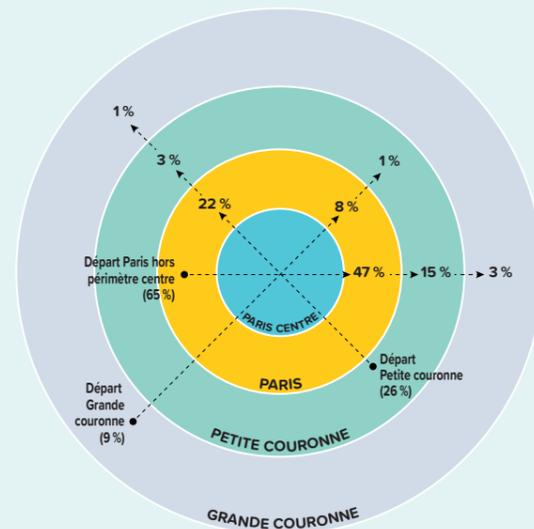
Ce trafic de transit est constitué en majorité de Parisiens se rendant au travail.

Les véhicules utilitaires, taxis, poids lourds représentent 33 % du trafic total.

On estime enfin que seulement 30 % des « transiteurs » ont absolument besoin à date de la voiture pour effectuer leur trajet (port de charge lourde, trajets complexes), une part qui pourra encore diminuer avec le développement des nouvelles lignes de transport en commun dans le Grand Paris.

## LA DÉCOMPOSITION DU TRAFIC DE TRANSIT

(selon les origines et destinations des conducteurs)



SOURCE : étude 6-t pour la Ville de Paris, février 2021

# Une ZONE À TRAFIC LIMITÉ dans le centre de Paris, juste après les Jeux Olympiques et Paralympiques

Une nouvelle mesure d'apaisement sera mise en place dans Paris Centre à partir de l'automne 2024. Le trafic de transit sera désormais limité dans cette zone, constituée des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements. Cette initiative vise à créer un environnement urbain plus convivial en redonnant de l'espace aux piétons, aux usagers des transports en commun et aux cyclistes. De plus, elle contribuera à améliorer la qualité de l'air et à réduire les niveaux de bruit, offrant ainsi une expérience plus agréable dans le cœur de Paris.

Le projet de mise en œuvre d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) sur le secteur s'inscrit dans un contexte plus large de politiques publiques portées par la Ville de Paris, pour diminuer la circulation des

véhicules motorisés sur le territoire parisien et encourager les modes de déplacements actifs et l'usage des transports en commun. La réduction de l'usage de la voiture doit permettre de rééquilibrer l'espace public : 50 % de l'espace est consacré à la voiture alors qu'elle ne représente que 12 % des déplacements dans Paris.

L'objectif est de rééquilibrer la rue au profit des piétons, des usagers des transports en commun et des cyclistes, en cohérence avec, notamment, les programmes « Rues aux écoles », ou « Embellir votre quartier ».

Cette réduction du trafic améliorera la sécurité routière à l'heure où les automobilistes sont impliqués dans 60 % des accidents. Enfin, la ZTL aura pour

effet de réduire les nuisances dues au trafic routier : pollution de l'air, bruit, émissions de gaz à effet de serre.

Le choix du périmètre de Paris Centre est motivé par la forte densité du trafic de transit dans cette zone, par ailleurs très fréquentée par les piétons, les bus et les vélos, ainsi que par la morphologie urbaine du secteur concentrant grands axes et voies résidentielles étroites, et par son caractère hautement patrimonial.

## Quelques données sur les déplacements dans Paris Centre

### LES RÉSIDENTS

**100 000** RÉSIDENTS

Propriétaires de 19 000 véhicules

### LEURS MODES DE TRANSPORTS :



**60%**  
TRANSPORTS EN COMMUN



**6%**  
VÉHICULES PARTICULIERS OU UTILITAIRES (VP ET VUL)



**5%**  
2 ROUES-MOTORIZÉS



**5%**  
VÉLOS



MARCHE

**15-20%**

« Sans déplacement déclaré » : **4 à 9%**

### LE TRAFIC

> De **350 000 à 550 000**

VÉHICULES ROUTIERS chaque jour

> Dont environ **50%** de TRAFIC DE TRANSIT



### L'ÉCONOMIE, LE COMMERCE ET L'ARTISANAT

**40 000** ARTISANS travaillant dans Paris Centre



**10 500** ENTREPRISES/COMMERCES dans Paris Centre (employant 22 000 personnes)

SOURCE : données CCI 2014, SIRENE, INSEE 2017

Marcher, circuler pour les riverains et les visiteurs, se promener en sécurité... sera plus facile dans Paris Centre avec la ZTL.

### QU'EST-CE QUE LA ZTL PARISIENNE ?

Une ZTL est une zone où le **trafic de transit**, c'est-à-dire des véhicules individuels motorisés ne faisant que traverser la zone sans s'y arrêter, est **interdit**. En d'autres termes, il s'agit des trajets ayant pour point de départ ET d'arrivée des adresses extérieures aux 4 arrondissements centraux.

La zone Paris Centre reste en revanche **accessible au trafic de destination**, c'est-à-dire aux trajets dont le point de départ et/ou d'arrivée se situe dans la zone : résidents, commerçants, livreurs, visiteurs... pourront toujours circuler dans le centre de Paris.

### Par exemple...

Il est autorisé de circuler en véhicule motorisé dans Paris Centre si :

- > J'habite dans la zone ;
- > Je visite un musée ;
- > J'y travaille ;
- > J'y réalise des livraisons ;
- > J'y réalise une consultation médicale ;
- > Je vais dans un magasin/commerce ;
- > Je vais chez des amis...

En revanche, il ne sera plus possible de traverser la zone sans s'y arrêter pour se rendre, par exemple, de Denfert-Rochereau à la Gare du Nord.

# ZTL mode d'emploi : pourquoi, quand et où ?

La mise en place de la Zone à Trafic Limité aura pour effet de diminuer le flux de véhicules individuels motorisés au centre de Paris. Cela constitue une étape importante vers un espace public plus apaisé et accueillant dans le cœur historique de la capitale, lieu incontournable de balades, de visites, de rencontres et de loisirs.

Le centre de Paris est un secteur particulièrement bien desservi par les transports en commun. Par ailleurs, la marche est le premier mode de déplacement et l'usage du vélo se développe rapidement.



Attention, la Zone à Trafic Limité n'est pas une piétonisation.

## LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA ZTL

- > Diminuer la circulation motorisée et améliorer la sécurité routière en réduisant le risque d'accident.
- > Réduire la pollution de l'air et le bruit.
- > Rééquilibrer l'espace public pour faciliter, sécuriser et fluidifier les déplacements des piétons, des usagers des transports en commun et des cyclistes.
- > Faciliter les déplacements des usagers qui se rendent et circulent dans la zone : résidents, personnes à mobilité réduite (PMR), artisans, commerçants, taxis, services publics, visiteurs...
- > Améliorer le cadre de vie, valoriser le patrimoine historique parisien et libérer de l'espace pour plus de nature en ville pour proposer des rues plus accueillantes où se rencontrer, discuter, se reposer, et jouer en sécurité pour les plus jeunes...
- > Contribuer à la dynamique économique, commerciale et touristique de la zone.

## LE CALENIER DE MISE EN ŒUVRE



## QUEL PÉRIMÈTRE POUR LA ZTL ?

Le périmètre est délimité par la Seine au sud, les Grands Boulevards au nord, la place de la Concorde à l'ouest, ainsi que le boulevard Bourdon à l'est.

Le périmètre de la Zone à Trafic Limité correspond au secteur de **Paris Centre** (les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements).

Il intègre **les quais hauts rive droite**, ainsi que **les îles Saint-Louis et de la Cité**. Il s'étend sur **10 kilomètres**, englobant un ensemble de 5,4 km<sup>2</sup> et **131 km de voirie** cumulée.

Il est délimité par **la Seine au sud**, **les Grands Boulevards au nord**, **la Place de la Concorde à l'ouest** et **le boulevard Bourdon** (ces axes n'étant pas inclus dans la ZTL).

Ce secteur correspond aux quartiers historiques de Paris et concentre en son sein de nombreux sites

patrimoniaux, musées, parcs et lieux d'intérêts. Cela en fait un lieu de passage pour de nombreux acteurs : habitants, actifs, visiteurs, professionnels...

À noter, le périmètre initial de la Zone à Trafic Limité et présenté lors du dialogue préalable, en 2021, incluait Paris Centre et le Nord du Boulevard Saint-Germain. À la suite des échanges avec la Préfecture de Police de Paris, le projet a évolué pour aboutir au projet actuel, qui ne s'étend pas sur la rive gauche.

## Le saviez-vous ?

La Ville de Paris ne détient pas exclusivement la gestion de la voirie parisienne pour des raisons historiques et institutionnelles. Cette responsabilité est partagée avec la Préfecture de Police, laquelle est chargée de la sécurité de la Capitale en fonction d'un zonage et de l'importance stratégique des voies pour assurer cette sécurité. Par conséquent, certaines voies relèvent de la compétence exclusive de la Préfecture de Police tandis que d'autres relèvent de celle de la Ville. Ainsi, la Maire de Paris et le Préfet de Police devront être co-signataires du ou des arrêtés de police de circulation pour les voies constituant la ZTL.

# ZTL mode d'emploi : comment et pour qui ?

## LE FONCTIONNEMENT DE LA ZTL

**La Zone à Trafic Limité concerne seulement les véhicules individuels motorisés.** Les modes actifs (marche, vélos, trottinettes...) et les transports en commun ne sont pas concernés par la limitation du trafic de transit.

En pratique, la ZTL sera mise en œuvre grâce à :

- > Un **plan de circulation** adapté,
- > Une **signalisation** en entrée/sortie de zone (panneau et marquage),
- > Une liste de **dérogations** au transit et d'usagers pouvant accéder à la zone,
- > Les indications des **navigateurs de conduite** (GPS),
- > Des **contrôles**.

L'entrée dans la Zone à Trafic Limité se matérialisera par un panneau « Voies à accès réservé » accompagné d'un panneau « Zone à Trafic Limité ». Un marquage au sol « Voies à accès réservé » sera également mis en place.

Par ailleurs, des panneaux de « pré-signalisation » seront mis en place.



Projet de signalisation en entrée de ZTL

## COMMENT SERONT EFFECTUÉS LES CONTRÔLES AU SEIN DE LA ZTL ?

### 1. DANS UN PREMIER TEMPS

**Des contrôles pédagogiques** sont prévus pendant une période pour la mise en route et la familiarisation avec la zone : le but est d'expliquer la finalité de cette zone et les nouvelles règles de circulation.

### 2. ENSUITE

**Des contrôles ponctuels et ciblés** seront réalisés et conduits par la police municipale.

### 3. ET À PLUS LONG TERME

**Un dispositif de vidéoverbalisation**, sous réserve de conformité avec la réglementation nationale, pourra être mis en place après une concertation des personnes concernées.

## Qui pourra accéder à la ZTL ?

### POURRONT CONTINUER À TRAVERSER LA ZTL :

- > Les transports en commun ;
- > Les véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage ;
- > Les véhicules des services publics d'entretien ou d'exploitation de la voirie, dans le cadre exclusif de leurs missions ;
- > Les véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement « professionnel mobile » ;
- > Les véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement « professionnel de santé mobile », ou « professionnel soins à domicile » ;
- > Les taxis et VTC ;
- > Les véhicules en autopartage ;
- > Les véhicules des personnes à mobilité réduite titulaires de la carte mobilité-inclusion portant la mention stationnement ou de la carte européenne de stationnement ;
- > Les véhicules du service PAM « Pour Aider la Mobilité » géré par Île-de-France Mobilités.



### Les véhicules ayant comme point de départ ou de destination une des voies incluses dans le périmètre sont autorisés à y circuler comme :

- > Les résidents de la zone ;
- > Les clients des commerces, hôtels, musées... de la zone ;
- > Les commerçants domiciliés et les livreurs.



### Le saviez-vous ?

Ce dispositif d'apaisement des cœurs d'agglomération au trafic dense est déjà mis en place dans plusieurs grandes villes européennes comme Madrid, Milan ou Rome, mais aussi d'autres villes françaises comme Rennes, Bordeaux, Nantes ou Grenoble. Lyon a également le projet de mettre en œuvre une ZTL sur le cœur de la Presqu'île.



# Un projet largement concerté

## UN LARGE DISPOSITIF POUR TOUCHER TOUTES LES PARTIES PRENANTES

**En mai-juin 2021 :** 1 réunion publique et 7 ateliers de travail ont été organisés avec les différents publics du projet (3 ateliers riverains, 2 ateliers commerçants, 1 atelier communes limitrophes, 1 atelier tourisme)

### À l'automne 2021 :

- > Plusieurs ateliers complémentaires ont été réalisés (VTC, mobilités partagées, stationnement, galeristes et antiquaires...) ainsi que des rencontres bilatérales pour approfondir les échanges
- > Un questionnaire a été mis en ligne sur [idee.paris.fr](http://idee.paris.fr)

## UNE MOBILISATION IMPORTANTE

Au total :

- > **801 contributions** orales ou écrites (via le chat) émises dans le cadre du dialogue préalable lors de la réunion publique ou les ateliers dématérialisés ;
- > **6 779 réponses écrites** sur le questionnaire en ligne (+ de 80 % émises par des habitants de Paris) ;
- > **12 contributions par mail et 388 contributions libres** (et ayant fait l'objet de 8 050 votes).

Les principaux résultats :

- > **35 % des répondants ont fait état d'un avis favorable** à la philosophie du projet et au périmètre proposé ;
- > **22 % des répondants ont fait 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.

## LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS À RETENIR

De manière générale, le périmètre de la ZTL a été relativement peu remis en question lors des ateliers et de la réunion publique.

Les échanges ont principalement concerné :

- > Les modalités de mise en œuvre de la ZTL (contrôle et modalités d'accès à la ZTL, stationnement et livraison, partage de l'espace public et modes non motorisés) ;
- > Les impacts de la ZTL (cadre de vie, commerces et vitalité urbaine, reports de circulation).

**Trois objectifs attendus de la ZTL se sont détachés**, traduisant une volonté d'apaisement de l'espace public :

- > Diminution de la pollution de l'air liée à la circulation ;
- > Diminution du bruit lié à la circulation ;
- > Amélioration du confort des déplacements à pied et à vélo.

**Concernant les modalités d'accès de la ZTL**, les contributeurs ont exprimé un besoin d'information rapide sur la liste des usagers autorisés et des modalités d'exceptions pour le transit. Ils préfèrent également un système souple de gestion des modalités d'accès et se sont inquiétés des contraintes générées par un système trop complexe de réservations, de demandes ponctuelles d'autorisation ou d'une multiplication des justificatifs.

Des inquiétudes ont été exprimées sur la faisabilité du **contrôle** sur la totalité du périmètre de la ZTL. Certains ont proposé d'intensifier les contrôles s'appuyant sur des technologies de reconnaissance par vidéo. D'autres ont suggéré de réduire les plages horaires d'activation de la ZTL pour que son contrôle soit plus réaliste.

# Focus sur l'étude d'impact sur le projet de ZTL

## L'ÉTUDE D'IMPACT EN BREF

L'analyse de l'état initial et l'évaluation des incidences du projet font l'objet d'une étude macroscopique de circulation. Le secteur est traversé par la majorité des trajets est-ouest. Des flux très importants sont observés sur les axes majeurs de desserte nord-sud et est-ouest de la ZTL et, dans une moindre mesure, sur les Grands Boulevards.

Le trafic a été modélisé à trois horizons temporels :

- > Situation initiale ;
- > La situation « fil de l'eau » (sans le projet de la ZTL) à horizon 2025 ;
- > Et la situation « avec projet » à horizon 2025.

Les périodes retenues pour les simulations sont la période de pointe du matin (PPM) entre 7 h et 10 h, et la période de pointe du soir (PPS) entre 17 h et 20 h.

L'étude s'est appuyée sur un premier scénario, avec un périmètre excluant les deux îles des restrictions de trafic. L'étude a ensuite été complétée par une analyse de sensibilité menée avec un autre scénario, incluant les îles, afin de vérifier qu'aucun impact supplémentaire n'était généré.

La volonté de soutenir le scénario présenté incluant dans la ZTL les quais hauts et les îles est motivée par les objectifs environnementaux de la Ville de Paris, la cohérence géographique de la ZTL, les enjeux de trafic et le respect du paysage patrimonial parisien. Ce choix renforce ainsi la lisibilité du dispositif pour tous les usagers de l'espace public et garantit une meilleure fluidité pour les véhicules de police et de secours.

L'analyse des reports de trafic du fait de la ZTL compare les modélisations des flux de véhicules en scénario « fil de l'eau » et en scénario projet.

## LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE D'IMPACT

**Une baisse générale du trafic est attendue dans la ZTL. L'étude d'impact démontre qu'aucun report massif n'est attendu autour de la ZTL. Les voies de contournement absorberont des impacts très limités et temporaires.**

Ainsi :

- > À l'échelle du territoire parisien, le report sur le boulevard périphérique entraîne des augmentations maximales de 1 % à 4,4 % en fonction de la période, qui ne constitueraient pas une dégradation significative des conditions de circulation de la voie dont le trafic a diminué de 15 % entre 2002 et 2019 ;
- > Les effets sur le trafic sont principalement locaux, avec une baisse du trafic au sein de la ZTL, notamment sur certains axes structurants comme les quais hauts rive droite, l'avenue de l'Opéra, le boulevard de Sébastopol ou la rue Réaumur.
- > Les itinéraires de contournement de la future ZTL par les véhicules qui ne seront pas autorisés à y entrer entraînent des reports de trafic limités et localisés sur les Grands Boulevards au nord du périmètre, ainsi que sur les ponts et les quais en amont et aval ;
- > Le projet a un impact minime sur les niveaux de trafic au-delà de Paris Centre et de ses abords immédiats.

La baisse de trafic au sein de la ZTL entraînera une diminution du niveau de bruit et une amélioration de la qualité de l'air sur des axes routiers dans la ZTL situés en zone très dense. À l'inverse, une faible augmentation des concentrations de polluants aux abords de la ZTL concernera principalement des axes bordés par la Seine, moins habités et où la dispersion des polluants est facilitée. Il est ainsi attendu une diminution globale de l'exposition de la population parisienne à la pollution de l'air et à des niveaux sonores élevés.

### Pour en savoir +

Consultez le bilan du dialogue préalable dans le dossier d'enquête publique (annexe) ou sur [paris.fr](http://paris.fr)



# La baisse de trafic attendue

## TRAFIC

La mise en œuvre de la ZTL diminuera le volume de circulation dans le centre de Paris

Par exemple :

- **30 %** avenue de l'Opéra
- **15 %** boulevard de Sébastopol
- **11 à 17 %** quai Henri IV
- **7 à 9 %** rue Réaumur



## QUALITÉ DE L'AIR

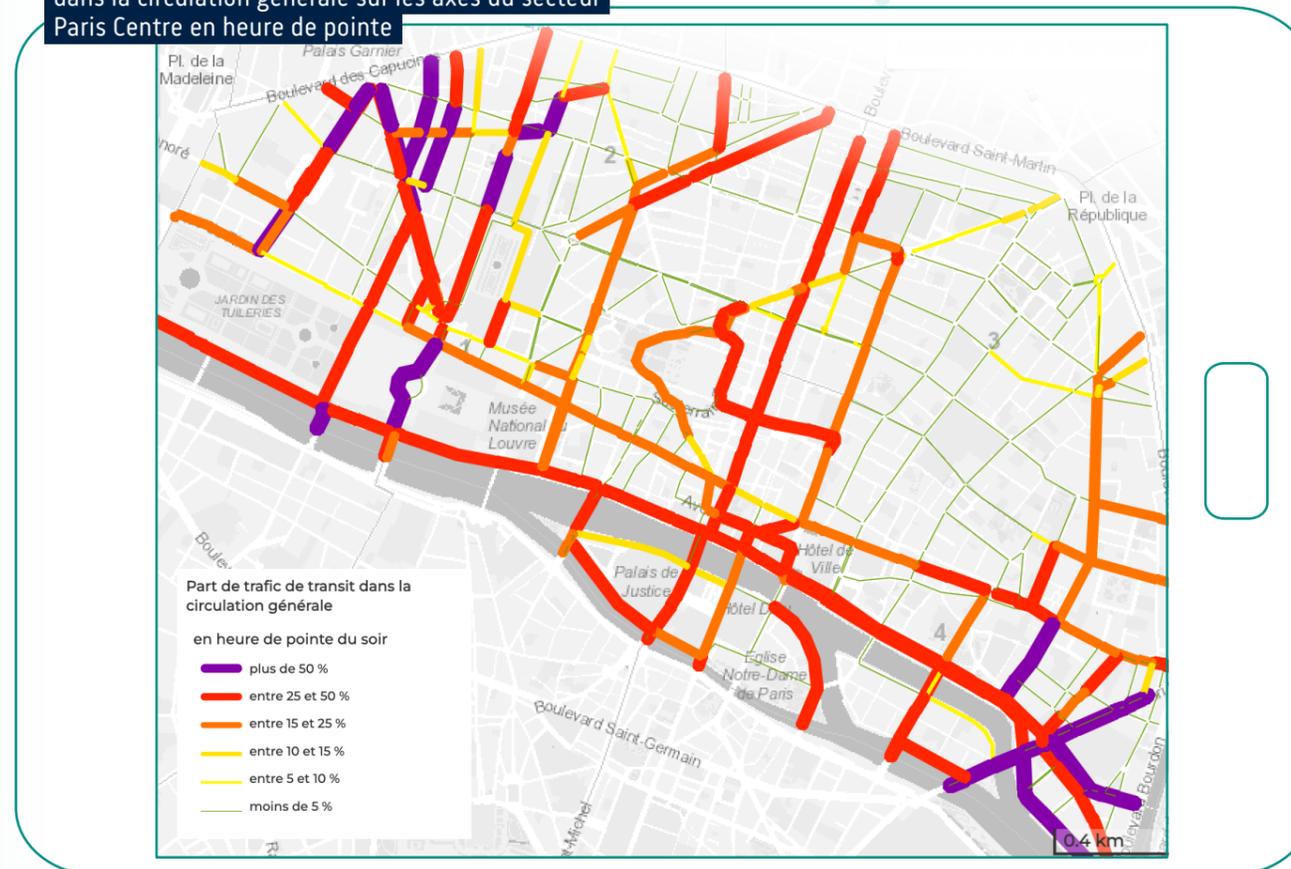
La mise en œuvre de la ZTL entrainera une amélioration de la qualité de l'air sur les axes routiers dans la ZTL situés en zone très dense comme :

- **15 %** avenue de l'Opéra
- **15 %** boulevard Henri IV
- **10 %** boulevard de Sébastopol
- **7 %** quai de l'Hôtel de Ville
- **5 %** quai Henri IV



Avec l'apaisement de la circulation automobile dans Paris Centre, une hausse de la fréquentation commerciale dans la ZTL est envisagée.

Représentation de la part de trafic de transit dans la circulation générale sur les axes du secteur Paris Centre en heure de pointe



### Le saviez-vous ?

Après des années d'avertissements sans conséquence, la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) dès 2019 pour non-respect de la réglementation européenne sur la qualité de l'air. Parallèlement, le Conseil d'État a été saisi par plusieurs associations de défense de l'environnement. Constatant que l'État n'avait pas pris les mesures nécessaires pour faire respecter les seuils de pollution de l'air dans plusieurs zones urbaines de France, il a condamné trois années de suite, en 2021, en 2022 et ce 24 novembre dernier, à payer des astreintes semestrielles allant de 5 à 10 millions d'euros.

# Demain Paris Centre...

Une vie de quartier apaisée : moins de circulation, moins de bruit, moins de pollution...



Pour toutes et tous, plus d'espaces pour se retrouver, flâner, faire du sport...



Pour nos enfants, plus d'espaces pour s'exprimer, jouer, grandir...



Pour la vie économique : plus de liberté pour faire ses achats, son shopping...

# L'enquête publique et ses modalités

L'enquête publique programmée du 11 avril 2024 (9 h 00) au 13 mai 2024 (17 h 00) concerne la mise en œuvre d'une Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements).

## L'ENQUÊTE PUBLIQUE EN BREF

L'enquête publique s'inscrit dans une démarche de démocratie participative. C'est un temps fort d'information et de participation du public qui est invité à prendre connaissance du projet et faire part de ses observations.

À l'issue de l'enquête, la commissaire enquêteuse demandera à la Ville de Paris d'apporter des réponses aux questions et contributions recueillies. Elle rédigera ensuite un rapport qui relate le déroulement de l'enquête, analyse les observations recueillies et les réponses apportées par le porteur de projet. La commissaire enquêteuse formulera également son avis sur le projet.

Ce rapport et les conclusions motivées seront mis à disposition du public pendant un an après la fin de l'enquête.

### Mme Sylviane Dubail, commissaire enquêteuse

L'enquête publique est conduite sous l'égide de Mme Sylviane Dubail, Inspectrice de l'administration au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, retraitée. Elle a pour rôle de s'assurer du bon déroulement de l'enquête, de recueillir les observations du public et d'établir, à l'issue de cette phase d'échanges et de dialogue, un rapport sur la tenue de l'enquête ainsi qu'un avis sur le projet de ZTL.

## POUR VOUS INFORMER ET PARTICIPER

### CONSULTEZ

- > **DOSSIER D'ENQUÊTE** publique disponible :
  - Sur le **site internet dédié** à l'enquête publique : [www.registre-numerique.fr/ztl-paris](http://www.registre-numerique.fr/ztl-paris)
  - Dans les **3 lieux d'enquête** en consultation numérique et papier : mairies de Paris Centre (2 rue Eugène Spuller, 75003 Paris), du 8<sup>e</sup> (56 bd Malesherbes, 75008 Paris) et 10<sup>e</sup> (72 rue du Faubourg Saint-Martin, 75010 Paris) arrondissements
- > **DÉPLIANT ET PLAQUETTE D'INFORMATION** : à disposition sur le site internet dédié et sur les 3 lieux d'enquête

### ÉCHANGEZ

- > Directement avec la commissaire enquêteuse lors de ses **PERMANENCES** en mairies de Paris Centre, du 8<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> d'arrondissements (dates et horaires sur [www.registre-numerique.fr/ztl-paris](http://www.registre-numerique.fr/ztl-paris))
- > Lors de la **RÉUNION PUBLIQUE LE 30 AVRIL 2024 DE 18 H À 21 H** à la mairie Paris Centre en salle des mariages

### DÉPOSEZ UN AVIS

- > **REGISTRE NUMÉRIQUE** 24h/24 et 7j/7 sur : [www.registre-numerique.fr/ztl-paris](http://www.registre-numerique.fr/ztl-paris)
- > **REGISTRES PAPIER** mis à disposition du public sur les 3 lieux d'enquête
- > **COURRIEL** : [ztl-paris@mail.registre-numerique.fr](mailto:ztl-paris@mail.registre-numerique.fr)
- > **COURRIER** : Mme Sylviane Dubail - Commissaire enquêteuse du projet « ZONE À TRAFIC LIMITÉ - PARIS CENTRE »  
Mairie de Paris Centre - 2 rue Eugène Spuller, 75003 Paris



Retrouvez toutes les informations sur le projet et les modalités de l'enquête sur :  
[www.registre-numerique.fr/ztl-paris](http://www.registre-numerique.fr/ztl-paris)