

Annexes

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

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

Annexe 3. Avis d'enquête publique.

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

Annexe 5. Observations du public :

- **fichier Excel des contributions du public ;**
- **courriers reçus durant l'enquête :**
 - La maire du 8^{ème} arrondissement de Paris ;
 - la maire du 9^{ème} arrondissement de Paris ;
 - le groupe « Changer Paris » ;
 - Charlotte Nenner, conseillère régionale d'Île-de-France ;
 - la chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France ;
 - la chambre des métiers et de l'artisanat Île-de-France-Paris ;
 - le MEDEF Paris ;
 - l'union du grand commerce de centre-ville (UCV) ;
 - la RATP ;
 - Deliveroo ;
 - Uber Eats ;
 - Paris mobilité VTC ;
 - société civile du forum des Halles de Paris ;
 - Paris en selle ;
 - association des riverains du quai Henri IV ;
 - Vivre bd de Strasbourg Fg St-Denis St-Martin.

DÉCISION DU

6 novembre 2023

N° E23000006 /75

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

Le président du tribunal administratif

Décision de désignation d'un commissaire enquêteur

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

Vu :

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

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

Vu les autres pièces du dossier.

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

DÉCIDE

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

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

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

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

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

Fait à Paris, le 6 novembre 2023.

La vice-présidente du tribunal,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Dhiver', written over a horizontal line.

M. Dhiver



PARIS

DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

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

ZONE À TRAFIC LIMITÉ
PARIS RESPIRE

La Maire de Paris,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Après concertation avec la commissaire-enquêteur ;

ARRÊTE :

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

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

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

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

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

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

DVD-ZTL@paris.fr

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

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

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

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

www.registre-numerique.fr/ztl-paris

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

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

Les observations et propositions pourront également être adressées :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fait à Paris, le 26 Mars 2024

Pour la Maire de Paris et par délégation,

Le Directeur de la Voirie et des Déplacements

Le Directeur
de la Voirie et des Déplacements


François WOUTS

5

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Zone à Trafic Limité – Paris Centre

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

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

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

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

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

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

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

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

Les observations et propositions pourront également être adressées :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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>

ID Unique	Registre papier	Provenance	Prénom	Organisme	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution	Pièce(s) jointes	Orientation
R116	PARI-A-1	Registre papier					Paule Mazéo - 5 rue Aubriot conseil quartier Marais - [AreXXXX]. Associations Vivre la Marais et Marais Louvre "Baisse du trafic attendue pour favorises la circulation des 21 lignes de bus ?" Ne pas trop tabler là-dessus....Comment distinguer les VTC qui prennent déjà les voies de bus des autres grosses automobiles ? Macaron ? ou autre ?	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@1		E-registre	Erwan			Enquête publique - ZTL	Il est grand temps de mettre en place cette zone. Le trafic y est trop intense et aggrave tout type de pollution (air/émission de gaz à effet de serre/sonore). Notre cadre de vie n'en sera qu'amélioré. À nous de mettre en place cette zone pour notre futur!	-	Favorable
@2		E-registre	Pierrick			Opposé à la création d'une Gated community au centre de Paris	La création d'une ZTL n'apporte aucune baisse d'émissions de CO2 ou de particules au niveau de Paris, simplement un déplacement entre la zone et sa périphérie. Les reports de circulation se font également au détriment des arrondissements limitrophes. La baisse du bruit sera la plupart du temps nulle, et sans commune mesure avec le bruit généré par les bars et restaurants sur-représentés dans le secteur et sources de pollution sonore. Le dossier ne présente aucun chiffrage quant aux conséquences de la ZTL sur les commerces.	-	Défavorable
@3		E-registre	Paul			Le périmètre ZTL ne va pas assez loin	La ZTL n'est pas assez ambitieuse. En réalité la totalité de Paris intramuros est très bien desservie en modes alternatifs à la voiture et de nombreuses zones dépassent les seuils de pollution. Pourquoi limiter la zone limitée à un tout petit centre parisien ? Il faut voir plus grand et aller plus vite.	-	Favorable
@4		E-registre	Franck			Mesure scandaleuse, antisociale et antidémocratique	Bonjour,Sachant que cette mesure fera avant tout chier les millions d'habitants d'IdF qui n'habitent pas Paris Centre. Que ces millions d'habitants n'habitent pas forcément Paris donc n'ont pas voté pour la chose qui nous sert de mairesse. Elle n'est donc pas légitime à prendre ce genre de décisions qui vont restreindre la liberté d'aller et venir de millions de personne. Sachant qu'elle ennuie le monde avec ses délires écologiques depuis la fin de la pandémie et que le comportement des écolos a déjà crée des troubles à l'ordre public importants liés à l'exaspération des gens. Sachant que l'on va encore demander des ausweiss ou du machin administratif pour différencier le bon trafic du mauvais. Sachant que madame la mairesse s'en cogne du résultat de cette enquête publique. Sachant que l'on va payer pour la destruction de certains de ces aménagements que nous avons payé fort cher quand on changera de municipalité. La destitution de cet ignoble personnage qui a transformé Paris en poubelle et en camp de migrant est la seule modification que nous demandons en plsu de l'abandon de ce plan imbécile. Enfin je vous prie de remarquer que le non respect des élus qui est une épidémie en ce moment et qui est grave vient avant tout du genre de décisions prises par des élus qui ne sont ni légitimes pour les prendre ni respectables. Si la préfecture de Police veut montrer qu'elle sert encore à quelque chose qu'elle bloque les projets de ZTL et qu'elle remette les élus luddite à leur place : la poubelle !NB : Je précise avoir un parking à Paris Centre (pour mon travail) et donc a priori ne pas être trop concerné, mais l'ambiance anti-voiture est juste une nuisance pour les gens qui travaillent et qui parfois doivent circuler en voiture...	-	Défavorable

@5		E-registre	John			Oui et plus!	<p>Je suis totalement en accord avec le projet ZTE dans le centre de Paris, et je tiens à approfondir les raisons pour lesquelles ces points sont non seulement importants mais également bénéfiques pour la ville. Limitation du passage des voitures : Cette mesure est essentielle pour réduire la congestion routière et améliorer la fluidité de la circulation dans le centre de Paris. En restreignant le trafic de transit, nous réduisons également le risque d'accidents et créons un environnement plus sûr pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun. De plus, en décourageant l'utilisation de la voiture pour traverser la ville, nous encourageons l'adoption de modes de transport plus durables et respectueux de l'environnement. Favoriser les modes de transport alternatifs : En privilégiant la marche, les transports en commun et le vélo, nous contribuons à réduire la pollution de l'air et le bruit, deux problèmes majeurs auxquels Paris est confronté. Cela améliore également la qualité de l'air et la santé des habitants, tout en réduisant la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et en luttant contre le changement climatique. Contrôle et application de la zone : Il est crucial d'instaurer des mesures de contrôle efficaces, telles que des caméras ou des bornes, pour garantir le respect des restrictions de circulation. Sans une application stricte, la zone risque de perdre son efficacité et de ne pas atteindre ses objectifs en termes de réduction de la circulation motorisée et de promotion des modes de déplacement alternatifs. Extension de la zone : Une fois la zone en place et son efficacité prouvée, il est logique de l'étendre à d'autres parties de Paris. Cela permettra de créer un réseau plus vaste de zones piétonnes et de favoriser une mobilité urbaine plus durable et inclusive à travers toute la ville. Réaménagement de l'espace public : En réduisant la place accordée aux voitures au profit des piétons, nous pouvons transformer les rues et les places en espaces de vie conviviaux et animés. Cela contribue à Paris se vider de ses habitants ... et de ses professionnels, tant les déplacements sont devenus un cauchemar ; bien obligé de lâcher la voiture grâce aux aménagements démentés qui ont été faits dans les rues (génial tram que je vois toujours vide alors que juste en dessous la petite ceinture se meurt : quel besoin de faire un tram qui aura coûté si cher alors que le réseau souterrain existait ?) et de la suppression de la moitié des places de stationnement aux tarifs déjà prohibitifs, je passe mon temps dans des métros bondés et sales avec une agression sonore de tous les instants pour nous dire que le train arrive (c'est écrit sur un panneau : quel besoin de le dire ?) que la 8 est fermée, que la 12 sera en travaux dans une semaine, que si on est agressé sexuellement tout ça en trois ou quatre langues non stop (faites passer le message à l'Etat et à la région qui gèrent le métro) ; quand les dossiers sont trop lourds ou volumineux je prends des taxis qui me ruinent : heureusement que je ne suis pas plombier ou chauffagiste ... la vraie solution passe par un péage urbain à l'entrée de la ville et la remise en état des voies rapides comme la voie Georges Pompidou (un visionnaire) et tout autour comme le génial périphérique que la ville veut manifestement rendre inutilisable avant de le supprimer comme elle a fermé les voies sur berges si bien que les quais hauts sont encombrés non stop : continuez comme ça, vous aurez bientôt une ville musée avec plein de touristes mais vous aurez fait fuir l'économie du pays (près de 50% du PIB français se réalise en IDF) en dehors des bistrotts et des RBn'B</p>		Favorable	
@6		E-registre	Vincent			voulez vous la port économique de la ville ?	<p>Je suis totalement en accord avec le projet ZTE dans le centre de Paris, et je tiens à approfondir les raisons pour lesquelles ces points sont non seulement importants mais également bénéfiques pour la ville. Limitation du passage des voitures : Cette mesure est essentielle pour réduire la congestion routière et améliorer la fluidité de la circulation dans le centre de Paris. En restreignant le trafic de transit, nous réduisons également le risque d'accidents et créons un environnement plus sûr pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun. De plus, en décourageant l'utilisation de la voiture pour traverser la ville, nous encourageons l'adoption de modes de transport plus durables et respectueux de l'environnement. Favoriser les modes de transport alternatifs : En privilégiant la marche, les transports en commun et le vélo, nous contribuons à réduire la pollution de l'air et le bruit, deux problèmes majeurs auxquels Paris est confronté. Cela améliore également la qualité de l'air et la santé des habitants, tout en réduisant la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et en luttant contre le changement climatique. Contrôle et application de la zone : Il est crucial d'instaurer des mesures de contrôle efficaces, telles que des caméras ou des bornes, pour garantir le respect des restrictions de circulation. Sans une application stricte, la zone risque de perdre son efficacité et de ne pas atteindre ses objectifs en termes de réduction de la circulation motorisée et de promotion des modes de déplacement alternatifs. Extension de la zone : Une fois la zone en place et son efficacité prouvée, il est logique de l'étendre à d'autres parties de Paris. Cela permettra de créer un réseau plus vaste de zones piétonnes et de favoriser une mobilité urbaine plus durable et inclusive à travers toute la ville. Réaménagement de l'espace public : En réduisant la place accordée aux voitures au profit des piétons, nous pouvons transformer les rues et les places en espaces de vie conviviaux et animés. Cela contribue à Paris se vider de ses habitants ... et de ses professionnels, tant les déplacements sont devenus un cauchemar ; bien obligé de lâcher la voiture grâce aux aménagements démentés qui ont été faits dans les rues (génial tram que je vois toujours vide alors que juste en dessous la petite ceinture se meurt : quel besoin de faire un tram qui aura coûté si cher alors que le réseau souterrain existait ?) et de la suppression de la moitié des places de stationnement aux tarifs déjà prohibitifs, je passe mon temps dans des métros bondés et sales avec une agression sonore de tous les instants pour nous dire que le train arrive (c'est écrit sur un panneau : quel besoin de le dire ?) que la 8 est fermée, que la 12 sera en travaux dans une semaine, que si on est agressé sexuellement tout ça en trois ou quatre langues non stop (faites passer le message à l'Etat et à la région qui gèrent le métro) ; quand les dossiers sont trop lourds ou volumineux je prends des taxis qui me ruinent : heureusement que je ne suis pas plombier ou chauffagiste ... la vraie solution passe par un péage urbain à l'entrée de la ville et la remise en état des voies rapides comme la voie Georges Pompidou (un visionnaire) et tout autour comme le génial périphérique que la ville veut manifestement rendre inutilisable avant de le supprimer comme elle a fermé les voies sur berges si bien que les quais hauts sont encombrés non stop : continuez comme ça, vous aurez bientôt une ville musée avec plein de touristes mais vous aurez fait fuir l'économie du pays (près de 50% du PIB français se réalise en IDF) en dehors des bistrotts et des RBn'B</p>		Défavorable	

@7		E-registre	Charlotte			Reports de trafic dans les arrondissements périphériques de la ZTL	Les études d'impact identifient des reports de circulation immédiats seront en particulier sur les grands boulevards, le pont de la Concorde (+26%), le quai Anatole France (+15%), les Invalides(+9%) et la fin du boulevard Saint Germain (+5%), ainsi que sur quelques axes de la rive gauche et le périphérique intérieur (augmentation de 3 à 4,5% du trafic sur le périph intérieur). Est ce que les études d'impact ont été réalisées précisément concernant les axes structurants du 10e arrondissement : Bd de Strasbourg, Fbg St Martin, Bd St Martin, Ave Vellefaux, Bd de la Villette (maraichers généraux en général d'ailleurs ?) ? La non identification de ces axes dans la figure 24 du document de consultation confirme-t-elle l'absence totale d'impact ? Le 10e arrondissement est un des arrondissements les plus denses de Paris (du monde). C'est aussi un arrondissement populaire et habité par des familles (de moins en moins ?) et il semble crucial qu'il ne soit pas pénalisé par un projet, certes souhaitable, mais bénéficiant à des arrondissements plus touristiques et donc moins résidentiels.	-	Favorable avec réserve(s)	
@8		E-registre	Quentin			Projet inabouti aux impacts limités	Je suis opposé à la mise en place de ce projet car:- le bilan carbone est nulle- la réduction des émissions de particules est nulle- la réduction du bruit est très faible- les maigres avantages octroyés aux habitants de Paris Centre impactent négativement les arrondissements limitrophes- les contrôles ne permettent pas - les véhicules électriques devraient être autorisés: à 25km/h ils n'émettent quasiment aucun bruit et génèrent peu de pollution Plus de places pour les piétons OUI Plus de continuité cyclable OUI Plus de places pour les bus OUI Une réduction de la place de la voiture sur les petits axes non structurants OUI Plus d'espaces verts OUI Mais une ZTL bas de gamme qui ne s'appuie pas sur les réussites européennes NON	-	Défavorable	
@9		E-registre	Caroline			ZTL Montmartre	Bonjour, Notre quartier est aimé des touristes et très visité. Cependant les groupes de touristes et les riverains ne sont pas à l'abri du trafic automobile dans nos rues, plus particulièrement dans la Rue Lepic et devant son école où les voitures passent très vite ainsi que rue des Abbesses jusqu'à la place des Abbesses. Les trottoirs accueillent de nombreuses terrasses et les touristes et les riverains doivent cohabiter sur les trottoirs, devant régulièrement marcher sur la chaussée en évitant les vélos et les voitures. Les limitations de vitesse sont quotidiennement enfreintes, des véhicules motorisés circulent à contre sens voire même sur les trottoirs comme dans la rue Tourlaque à proximité de l'école Lepic. Piétonner la zone permettrait de sécuriser le périmètre et de limiter le trafic de passage. L'installation d'une caméra pourrait être envisagée, les forces de l'ordre ayant déjà beaucoup d'autres missions à accomplir dans le XVIIIème arrondissement.	-	Favorable	
@10		E-registre	Jacques			Quai du Louvre	Mettre en ZTL le quai du Louvre et le boulevard Henri IV c'est augmenté les bouchons sur le périphérique et le long du quai de la Râpée qui est déjà bien saturé, ou sur le boulevard saint germain. Si on vient de l'ouest de la capitale, aucun moyen de rejoindre le boulevard Beaumarchais qui lui est déjà sursaturé dans l'autre sens. Pas de solution. Comment fait on ? Le centre autour de la Mairie est déjà vide de voiture. Que voulez vous ? que les quelques parisiens qui vivent vers le Boulevard Beaumarchais, Richard Lenoir se déplacent en taxi ? Personnellement, je n'ai pas les moyens. Et j'utilise ces voies de manières occasionnelles et c'est pratique car elles évitent les monstrueux bouchons qui produisent du CO2.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@11		E-registre	Emile			Oui à une ZTL ambitieuse	Je soutiens totalement le projet de Zone à trafic limité. Notre ville dispose d'un maillage de transports en commun d'une densité exceptionnelle, auquel s'ajoute désormais un réseau de pistes cyclables. Circuler dans le cœur de Paris est donc un non-sens, à moins que l'on soit riverain, livreur ou PMR, bien entendu. Cette ZTL permettra en plus de réduire le bruit et la pollution, et de faire plus de place aux piétons et aux cyclistes. 2 observations supplémentaires : - il aurait été souhaitable que la ZTL s'étende au-delà de Paris centre, notamment rive gauche, même si les maires d'arrondissement et la préfecture semblent s'y opposer. - il faudra bien prévoir des pistes cyclables sécurisées sur les axes à la lisière de la ZTL, et notamment sur les quais hauts de la rive droite, sur lesquels le trafic risque d'augmenter.		Favorable	
E12		E-mail				Opposition au projet de zone à trafic limité dans le centre de Paris	Mme la Commissaire-enquêtrice, En tant que résident parisien dans le 20ème arrondissement, je vous remercie de noter mon opposition au projet de zone à trafic limité dans le centre de Paris, porté par la mairie. Depuis des années, Paris est devenu un chantier permanent empêchant tout trafic et un non sens dans toutes les décisions autophobes visant à anéantir toute circulation dans Paris. La mairie est d'ailleurs dans l'incapacité totale de prouver aux habitants que toutes ces restrictions sont vraiment utiles pour améliorer la qualité de vie et de l'air. Tout cela se fait au détriment des gens qui ont la nécessité d'utiliser leur véhicule pour leur activité que ce soit les artisans, les taxis, les livreurs ou les salariés. Ce n'est qu'une succession de contraintes toujours plus pesantes alors même que progressivement Paris se vide de ses habitants. Nous ne voyons pas la réduction de la pollution, par contre nous constatons bien tous les jours les embouteillages et le temps perdu dans la circulation. SVP arrêtez d'empêcher les parisiens de vivre ! Merci du temps que vous avez consacré à la lecture de mes remarques. Bien cordialement Denis Cirot		Défavorable	

E13		E-mail			Votation ZTL	<p>Bonjour,Le présent est pour faire part de mon profond enthousiasme quand au projet de ZTL.Quelques rappels :- l'automobile monopolise la moitié de notre espace public, alors qu'elle ne représente que 4.3% des déplacements en 2023 : https://www.leparisien.fr/paris-75/a-paris-on-se-deplace-desormais-davantage-a-velo-quen-voiture-10-04-2024-3NCWZCHLGJGOVAVH4GENDQISXM.phphttps://www.paris.fr/pages/paris-reforme-son-stationnement-17981- parmi ces 4.3%, 85% sont SEULS dans leur véhicule : https://www.radiofrance.fr/franceinter/plus-de-8-automobilistes-sur-10-sont-seuls-dans-leur-voiture-le-matin-selon-une-etude-8381050- le vélo vient de dépasser la voiture du double comme mode de déplacement : https://www.leparisien.fr/paris-75/a-paris-on-se-deplace-desormais-davantage-a-velo-quen-voiture-10-04-2024-3NCWZCHLGJGOVAVH4GENDQISXM.php- Paris vient d'être classée ville la plus bruyante d'Europe, à cause des bruits émanant des véhicules motorisés : https://www.leprogres.fr/environnement/2022/01/03/paris-est-la-ville-la-plus-bruyante-d-europe-selon-une-etude- Les automobilistes ont été responsables de 70 morts de piétons dans notre capitale en 2023, sans mentionner les blessures : https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/securite-routiere-en-ile-de-france-moins-de-morts-en-2023-sauf-pour-les-pietons-13-01-2024-TPDT6UGNUZDJ7AFWKOGN4SNS5I.php- ai-je besoin de sourcer des observations sur la pollution ?- Le temps d'intervention des véhicules d'urgence a été diminué depuis l'instauration d'une politique cyclable : https://www.leparisien.fr/paris-75/a-paris-le-delai-d-intervention-des-pompier-a-raccourci-sur-une-urgence-une-minute-ca-joue-02-03-2023-D3MEX74B4NCKHCYROAQBECNVGE.phpIl est grand temps de rendre l'espace public au piétons et au mobilités douces.Et pour prévenir les habituels cris d'orfraies des défenseur du tout-voiture quand au</p>		Favorable	
@14		E-registre	Antoine		Soutien total au projet, en espérant ensuite l'extension de la ZTL à l'ensemble de Paris le plus rapidement possible	<p>Je soutiens totalement le principe d'une ZTL et le projet proposé. Je souhaite que cela soit une première étape avant l'extension de la ZTL à l'ensemble du territoire de la ville de Paris. C'est avant tout une question de santé publique (diminution nécessaire des émissions produites la circulation motorisée), mais également un enjeu environnemental et pratique (favoriser les mobilités douces et les transports en commun au détriment de la voiture individuelle). Ayant vécu 5 ans à Rome, j'y ai vu, expérimenté et apprécié le fonctionnement de la ZTL. Cette expérience me conduit à dire qu'aucun des arguments avancés contre la mise en place d'une ZTL a Paris n'est valable.</p>		Favorable	
@15		E-registre	Aymeric		Pour une ZTL de facto plutôt que de panneaux	<p>Banlieusard traversant régulièrement Paris et notamment Paris centre, je suis impatient de voir cette zone ultra-dense débarrassée du trafic motorisé non-nécessaire. Constatant les multiples infractions des usagers de la route au quotidien, j'espère que cette ZTL se matérialisera non pas simplement par des panneaux qu'il est trop facile d'ignorer, mais par la création de réseaux routiers en îlots qu'il ne sera pas possible de relier autrement que par les axes prévus à cet effet. Puisqu'il faudra bien aménager des itinéraires carrossables traversants pour les bus, j'espère également que ces axes seront équipés de systèmes de vidéo verbalisation pour rendre la ZTL efficace le plus rapidement possible.</p>		Favorable	

@16		E-registre	Olivier			Contre le projet	J'habite dans le quartier, je ne me déplace qu'en vélo mais même ainsi, il me sera extrêmement difficile de traverser la zone rapidement, ce je fais quotidiennement pour aller travailler. Les risques de collision avec des piétons se pensant à tort en sécurité, vont fortement augmenter. C'est une très mauvaise idée, inadaptée à une ville comme Paris.	-	Défavorable	
@17		E-registre	Jérémie			Respect de la ZTL à renforcer	Je soutiens fortement la mise en place de la ZTL, mais je constate un très fort manque d'ambition. La ZTL devrait intégrer tout Paris voire tout Paris et les départements de petites couronnes. Le nombre de dérogations existantes pour circuler en ZT est beaucoup trop important pour avoir un possible effet de réduction de trafic. Il faut interdire la ZTL à tous les véhicules en dehors de ceux de l'article 4. La ZTL sera inutile si l'article 3 (avec autorisation des véhicules entrants ou sortants de la ZTL) est conservé. Cet article 3 doit être supprimé. Une refonte complète du plan de circulation de la ZTL doit être réalisé si on veut diminuer le trafic de transit (notamment pour les taxis, professionnels...). Étant donné le trafic des véhicules qui restera sur la ZTL, il est obligatoire de prévoir des aménagements cyclables sécurisés (séparés de la circulation par des aménagements type bordure béton) pour que les cyclistes puissent circuler en toute sécurité (peu importe leur âge : enfants/personnes âgées, leur capacités physiques, leur peur du vélo...). Ces aménagements devront être qualitatifs de grandes largeurs avec des continuités cyclables (exemple à ne pas faire : boulevard Bonne Nouvelle, boulevard Haussmann, rue du Renard / St Martin...). Une attention particulière doit être réalisée lorsque les véhicules motorisés tournent à droite (première causes de décès pour les cyclistes). Il manque des aménagements cyclables majeurs dans la ZTL notamment sur le boulevard de l'Opéra, la rue du Louvre, la rue Réaumur.... Les piétons et les cyclistes doivent être prioritaires dans la ZTL. Les véhicules motorisés (sauf bus) sont tolérés dans la ZTL mais ne sont pas prioritaires. La ZTL ne pourra fonctionner que si des contrôles quotidiens sont réalisés par des agents de la police municipale et de la vidéo verbalisation systématique pour les véhicules non autorisés (impossible à faire si l'article 3 est conservé).	-	Favorable	
@18		E-registre	Aurélie			Perte de CA en raison du rallongement du temps de transport	Je circule en scooter électrique entre le sud et le nord de Paris pour des rdv en tant que profession libérale. Je ne peux faire du vélo pour raison de santé. Prendre les transports en commun me rallonge de 50% mes temps de trajets entre 2 rdv. Je perdrai un chiffre d'affaires de 20% par jour du fait de devoir prévoir plus de temps de transport entre mes rdv.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@19		E-registre	Aurélie			Garde alternée	J'habite le 14e, le père de ma fille habite le 18e, elle est scolarisée dans le 6eme. Les semaines où elle est chez son père il l'amène à l'école en allant à son travail dans le 15e en voiture. Cela ne sera plus possible pour lui de déposer sa fille à l'école sans faire un détour qui rallonge le trajet de la petite le matin ????	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@20		E-registre	Sébastien			Étendre la ztl	Bonjour la ztl devrait aussi concerner les autres arrondissements de Paris.	-	Favorable	
@21		E-registre	Rémi			Ferme opposition à la création de la ZTL	Une ZTL ne fait que déplacer le problème sur les axes de reports, et va créer des difficultés pour nombre de parisiens et de franciliens pour un bénéfice difficilement quantifiable (dont il est même difficile d'affirmer qu'il sera positif à l'échelle de la ville). En effet, la zone concernée est déjà largement piétonne, ou avec de nombreuses restrictions de circulation ; l'impact s'effectuera presque exclusivement sur le boulevard de Sébastopol et les quais de Seine, il est préférable que ces deux axes restent ouverts pour drainer un trafic fluide (et donc moins polluant), plutôt que de scléroser la ville par pur souci d'idéologie.	-	Défavorable	

@22		E-registre	Anita			Nous allons faire partir les habitants de Paris Centre et quid de notre sécurité	Si cela devient trop difficile de circuler nous allons de voir quitter notre quartier. Le centre de Paris sera un musée pour les touristes sans parisiens. Nous avons rendu des axes embouteillées avec encore plus de pollution. Les transports devraient être: 24h/24h, surtout sécurisée, moins chère, propres etc. En tant que femme nous subissons des agressions. Nous ne pouvons pas nous à prendre les transports dans ces conditions. Quid aussi de la régulation des cyclistes. Avec ma fille, à un passage cloutés je peux attendre jusqu'à 2min pour qu'on nous laisse passer... Les vélos vont trop vite et devraient avoir un régulateur de vitesse comme les voitures, 30km/h comme les voitures. Ils devraient suivre le code de la route, ne pas griller les feux etc. A quand des plaques d'immatriculation sur ces véhicules? Nous pourrions ainsi verbaliser et avoir des comportements civiques et respectueux.	-	Défavorable	
@23		E-registre	Benoît			ZTL Paris Centre	Travaillant aux abords du futur projet de zone à trafic limitée, je tiens à témoigner mon soutien à cette initiative, qui est essentielle pour la survie économique du centre de Paris et la santé de ses habitants. A l'heure où la lutte contre le réchauffement climatique est atone à l'échelon national, de tels projets sont essentiels pour nos villes, tant pour contribuer à la réduction de nos émissions de transport, que pour adapter nos centres villes par des politiques de végétalisation à hauteur des enjeux. Par ailleurs, cette redynamisation du centre-ville de Paris est essentiel pour l'attractivité de la capitale, la santé de nos commerces et le rayonnement de la France à l'international, qui a toujours été à l'avant-garde de l'innovation urbaine. La zone à trafic limitée est un jalon essentiel de l'urbanisme du XXIe siècle que Paris doit gravir, aussi, malgré son caractère disruptif, je vous prierai de bien vouloir mener cette réforme à son terme.	-	Favorable	
@24		E-registre	Baptiste			ZTL	Je tiens à témoigner mon soutien à cette initiative. Le centre de Paris ne doit plus être traversé et envahi par des véhicules motorisés polluants, au détriment de l'immense majorité des parisiens, qui, rappelons-le, ne possède pas de voiture. La zone à trafic limitée est un outil essentiel de l'urbanisme du XXIe siècle dont Paris doit se saisir, à l'instar de Londres, Florence, Rome ou Madrid. Cette ZTL devra aussi être accompagnée d'une refonte du plan de circulation. A ce titre, les plans de circulation des centres villes néerlandais doivent servir d'exemples. Enfin, des contrôles électroniques doivent être mis en place, sans quoi ce sera la porte ouverte à toutes les fenêtres !	-	Favorable	
@25		E-registre	Sebastien			Pour la ZTL !	Habitant Paris depuis bientôt 13 ans je me réjouis de la mise en place tant attendue de cette ZTL. Paris fait malheureusement parti de ces quelques grandes villes européennes qui n'a pas de grand centre ville piéton ou à tout le moins pas envahi par les voitures. Réduire le bruit, la pollution et rendre l'espace public aux piétons et mobilité douces est indispensable ! Rappelons que près de la moitié de l'espace public est toujours dédié à la voiture malgré moins de 5% des transports étant effectués avec.	-	Favorable	

@26	E-registre	Etienne			Oui à la ZTL mais avec des règles strictes	Je suis très favorable à cette ZTL dans Paris centre. Mais il faut des règles et des contrôles strictes sinon rien ne sera respecté chacun trouvant une bonne excuse pour passer en bagnole dans cette zone. Il suffit de voir ce qui se passe tous les premiers dimanches du mois avec des voitures tentant de forcer le passage et insultant les agents en charge de faire respecter la zone Paris respire. Il est par exemple totalement absurde d'autoriser les clients de magasins à traverser la ZTL s'ils fournissent un justificatif d'achat. Ils n'ont qu'à laisser leur voiture devant la zone et utiliser un taxi, leur pied ou les transports en commun. Les tickets papier n'étant plus obligatoires chacun va pouvoir se fabriquer un faux ticket numérique en quelques minutes ! Ça n'a aucun sens. Si vous voulez un vrai effet il faut être très strict comme dans toutes les villes du monde qui ont mis en place ce genre de zone avec par exemple des plots amovibles empêchant d'entrer dans la zone ou des caméras de surveillance pour verbaliser tout ceux qui ne devraient pas y accéder (Florence par exemple). Votre système de ticket de caisse est absurde et absolument ingérable pour un contrôle en sortie de zone. Revenez à la		Favorable	
@27	E-registre	Jeanne			Elargissement piste cyclable bd Sébastopol & uniformisation passages piétons	Bonjour, je profite de cette bonne initiative pour proposer - d'élargir la piste cyclable boulevard Sébastopol pour faire face au flux des vélos + permettre le dépassement sécurisé et le passage de vélo-cargos, - de bien mieux sécuriser les flux au niveau des carrefours (points les plus dangereux), par ex via des carrefours à la hollandaise bien signalisés - d'harmoniser les passages piétons, cause de nombreux désagréments & accidents & frayeurs & mésententes quotidiennes - de différencier & uniformiser une bonne fois pour toute la couleur d'une piste cyclable dans le revêtement directement (comme aux Pays-Bas) et non au moyen de peinture (glissante), tout au long de la piste, et surtout au niveau des carrefours. En espérant que cette proposition soit prise en compte, je vous en remercie par avance		Favorable	
@28	E-registre	Romain			ZTL Paris centre	Je soutiens bien sûr le besoin d'une zone apaisée dans le centre de Paris, mais j'aimerais qu'on n'oublie pas le reste. En particulier le 13 ^e arrondissement concentre de nombreux points noirs (rue de Tolbiac notamment) où la circulation automobile est tout sauf apaisée. Diminuons les nuisances, même en dehors des zones touristiques ! Les arrondissements "familiaux" hors du centre, devraient voir cet enjeu de sécurité routière (14 piétons tués à Paris en 2023 !) et de cadre de vie (le bruit a un effet destructeur sur la santé mentale, et entraîne en cascade des problèmes cardiovasculaires et une mortalité accrue).		Favorable	
@29	E-registre	Alex			Autoriser les petits véhicules 100% électriques	Le projet ayant pour objectifs principaux la réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air, les véhicules 100% électriques devraient être autorisés en transit dans la zone. Une limite de poids pourrait toutefois leur être imposée, afin d'exclure de la zone les voitures électriques lourdes (de type SUV). Les scooters électriques et les petites voitures électriques seraient donc autorisés dans la zone, sur les mêmes voies que les autres véhicules autorisés (bus, taxis, véhicules d'urgence, résidents, etc.).		Favorable avec réserve(s)	

@30		E-registre	Aymeric			ZTL autour de Paris	C'est le droit le plus strict de Paris d'imposer des règles comme une ZTL ou comme un stationnement plus cher à certains véhicules Je suis très favorable de mon côté à ce que l'on instaure une ZTL autour de la ville de Paris Principe de réciprocité et puis tous ses gens qui sortent de Paris en bouchon cela pollue la banlieue Suggestion à la région IDF : instaurer un péage pour sortir de Paris gratuit pour ceux qui ne vivent pas à Paris (bêtise similaire au stationnement plus cher pour les SUV non parisiens)	-	Neutre / demande de précision	
@31		E-registre	David			quais rive haut	Pourquoi exclure les quais hauts rive droite de la ZTL ? C'est un des axes de transit les plus massifs pour le centre de Paris. Il agit comme aspirateur à voitures, générant bruits et pollution. Il est grand temps de faire une piste cyclable équivalente à celle de la rive gauche sur ces quais et pour cela inclure ceux-ci dans la ZTL	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@32		E-registre	Jade			Contre la ZTL	Habitante du 3e arrondissement je suis contre la mise en place de la ZTL qui n'arrange que les gens qui viennent faire des terrasses et salir notre beau quartier. Pas question pour eux d'amener des nuisances dans leurs arrondissements de résidence. Encore une fois, c'est une proposition qui ne prend pas à compte les gens concernés directement : résidents et commerçants qui paient cher le m2.	-	Défavorable	
@33		E-registre	Philippe			Zone à trafic limité Paris	Madame, Monsieur, Paris est la capitale de la France, dans laquelle vivent environ 2 millions de personnes. Les mesures instaurées au fil des ans par l'actuelle municipalité, bien loin d'apaiser les résidents, contribuent à une exaspération croissante. A terme, Paris ne sera plus occupé que par les touristes, quelques farouches tenants du vélo ou de la trottinette et quelques entreprises. Ces mesures restrictives n'aboutissent qu'à tuer les centres-villes. Je suis farouchement contre cette mesure. Bien cordialement,	-	Défavorable	
@34		E-registre	Jacques			ZTL Paris pas d'accord à cause de mon handicap	Bonjour, Titulaire de la carte CMI-S permanente et Carte Handicapé permanente - émise par la MDPH de Paris, je peux circuler si je suis dans le véhicule, toutefois si une personne viens me chercher elle ne pourra venir pas du fait des restrictions. Etant dans l'impossibilité de prendre les transports en commun je ne vais plus pouvoir aller ou revenir dans le périmètre de la ZTL avec un accompagnant. C'est une discrimination totale.	-	-	
@35		E-registre	Jacques			ZTL Paris pas d'accord à cause de mon handicap	Bonjour, Titulaire de la carte CMI-S permanente et Carte Handicapé permanente - émise par la MDPH de Paris, je peux circuler si je suis dans le véhicule, toutefois si une personne viens me chercher elle ne pourra venir pas du fait des restrictions. Etant dans l'impossibilité de prendre les transports en commun je ne vais plus pouvoir aller ou revenir dans le périmètre de la ZTL avec un accompagnant. C'est une discrimination totale.	-	Défavorable	
@36		E-registre	Jacques			ZTL Paris pas d'accord à cause de mon handicap	Bonjour, Titulaire de la carte CMI-S permanente et Carte Handicapé permanente - émise par la MDPH de Paris, je peux circuler si je suis dans le véhicule, toutefois si une personne viens me chercher elle ne pourra venir pas du fait des restrictions. Etant dans l'impossibilité de prendre les transports en commun je ne vais plus pouvoir aller ou revenir dans le périmètre de la ZTL avec un accompagnant. C'est une discrimination totale.	-	Défavorable	
@37		E-registre	Dominique			Apaisée ? C'est une blague ?	Je savais qu'un écologiste sur trois était aussi stupide que les deux autres, par contre je ne savais pas qu'il pouvait pratiquer l'humour ! Apaisée vous dites ??????	-	Défavorable	

@38		E-registre	Annick			Pas d'accord	Pas d'accord du tout, tout le monde ne fait pas de vélo. J'ai 80 ans et j'ai connu une époque où il n'y avait pas de contraintes. Maintenant ce n'est que contraintes et obligations. De grâce lâchez nous les basques.	-	Défavorable	
@39		E-registre	Veronique			ZONE PARIS CENTRE A AMELIORER	Pourquoi pas créer cette zone? Plusieurs remarques: les personnes âgées sans moyen de transport peuvent à tout moment être heurtées par les vélos et les trotinettes circulant sans respecter le code de la route. Une amélioration de l'application du code de la route par les véhicules "doux" est plus que nécessaire : des feux rouges pour les vélos rue de Rivoli n'existent pas ou ne sont pas respectés. Il faudrait de plus que tous les autobus puissent charger et décharger à tous les arrêts les fauteuils roulants. Que toutes les stations de métro de la zone soient intégralement accessibles aux personnes âgées ou à mobilité réduite. De plus il faut que les personnes rendant visite aux habitants puissent accéder à la zone sans tracasseries (parents âgés, enfants en bas âge etc) Les artisans doivent pouvoir y accéder et y stationner. Stopper l'invasion des terrasses. Moduler l'accès selon les heures et les jours afin de mettre de la souplesse dans ce dispositif très contraignant. Ne pas chasser les familles avec enfants.	-	-	
@40		E-registre	Bruno			zone à trafic limité	Votre projet prévoit, soit disant, d'autoriser la circulation des clients des commerces qui entrent ou sortent de Paris Centre. Je suis très curieux de savoir comment vous pourriez contrôler qu'un automobiliste se rend dans un magasin ? Ou qu'il y a bien été s'il n'a rien acheté (pas de ticket de caisse) ? Tous cela n'est ni sérieux ni applicable. Commencez donc pas proposer des transports publics qui fonctionnent et ne sont pas saturés. Le nombre de véhicules circulant dans Paris diminuera mécaniquement. Vous traitez le problème à l'envers. La faillite du BHV proche de votre mairie, suite à la fermeture de la rue de Rivoli aux voitures devrait vous interpeller.	-	Favorable avec réserve(s)	
@41		E-registre	Isabelle			ZTL Paris Centre	POUR la mise en place pérenne et définitive d'une ZTL dans les 4 1ers arrondissements de Paris, que Parisiens, touristes et tous promeneurs découvrent les splendeurs d'un centre historique sans voiture !	-	Favorable	
@42		E-registre	Olivier			ZTL Paris	On ne peut que se réjouir de la limitation du trafic dans Paris, mais si on limite le trafic dans les quatre arrondissements prévus (1/2/3/4), tous rive droite, il y a fort à parier que la situation des arrondissements limitrophes se dégrade, notamment les 9ème, 10ème et 11ème déjà au bord de l'apoplexie.	-	Favorable avec réserve(s)	
@43		E-registre	Dorothee			Refus de zone a trafic limite	1/Des personnes ne peuvent utiliser les transports en commun sans pour autant être en fauteuil roulant (dégrés dans les soucis de santé!) 2/Coût important si utilisation d'un taxi. 3/Pourquoi les véhicules en autopartage électriques ne pourraient ils être utilisés? Cela prouve que ces projets relèvent d'une pure entrave à la liberté sans aucune justification.	-	Défavorable	
@44		E-registre	Ari			Contre	La ZFE va à l'encontre du principe constitutionnel de liberté de circulation. Ce type de décision devrait faire l'objet d'un référendum. Par ailleurs, pourquoi les parisiens n'habitant pas dans cette zone seraient-ils privés d'accès. Puisque la mairie de Paris prend des décisions indépendamment des maires d'arrondissements, l'ensemble des habitants de Paris devraient avoir accès à la ZFE par soucis de cohérence. Enfin, cette idée va entraîner des bouchons monstres autour de la ZFE et détruire les commerces qui s'y trouvent comme c'est déjà le cas même sans. Bien cordialement, Ari Cohen	-	Défavorable	

@45		E-registre	Agathe			Oui à la ZTL, c'est le sens de l'histoire	L'instauration de la ZTL sera un pas de plus vers un fonctionnement moderne de la ville, sans l'engorgement automobile qui l'asphyxie. Il faut penser le moyen et le long terme, cette politique engendrera la réduction drastique du trafic automobile au profit de tous les autres modes de transport (marche, transports en commun, vélos, EDPM, fauteuils roulants, et qui sait, véhicules intermédiaires paisibles qui sont en train d'apparaître). Merci à la mairie pour son courage politique et sa patience face aux discours passésistes et égoïstes. Le même mouvement est engagé à l'échelle de l'Europe, voire plus loin. Avanti !	-	Favorable	
@46		E-registre	Corinne			ENQUETE PUBLIQUE ZTL CENTRE DE PARIS	Je suis défavorable au projet de création d'une ZTL sur le périmètre du secteur Paris Centre. Il ne m'apparaît ni souhaitable ni possible pour plusieurs raisons, certaines d'intérêt particulier propre au 8e arrondissement, d'autre d'intérêt général parisien, d'autres encore pour des motifs de faisabilité, d'autres enfin pour des considérations de principe. Premièrement, les externalités négatives seront nombreuses pour les habitants et les commerçants qui se trouvent sur les abords de la future ZTL. Les "effets de bord" potentiels sont multiples : reports de circulation, rallongements des temps de parcours, déplacements des pollutions atmosphérique et sonore. Dans le 8e arrondissement, le pont de la Concorde, le pont Alexandre III, la rue Royale, la place de la Madeleine et la rue Tronchet devraient être particulièrement impactés, notamment pendant les périodes de pointe du matin et du soir. Des externalités négatives seront aussi potentiellement nombreuses pour les habitants et les commerçants à l'intérieur même de la zone - laquelle reste un centre-ville qui appartient à tous les Parisiens : accentuation du sur-tourisme, raréfaction des commerces de proximité et de bouche, nuisances inhérentes à une économie davantage de loisirs tournée vers les bars et la restauration, assèchement du flux de clients potentiels, etc. J'habite juste à l'extérieur de la ZTL, près de Madeleine et je prévois que mon quartier devienne surchargé de trafic et stationnement des véhicules ne pouvant traverser la ZTL. On constate les reports de circulation sur blvd Haussmann et quai Rive Gauche depuis la piétonisation du rue de Rivoli , qui créent de grosses nuisances pour les résidents de ces avenues. JE SUIS CONTRE CE PROJET DE ZTL DU CENTRE DE PARIS.	-	Défavorable	

@47		E-registre	Catherine			Un projet ni souhaitable ni possible	Je suis défavorable au projet de création d'une ZTL sur le périmètre du secteur Paris Centre. Il ne m'apparaît ni souhaitable ni possible pour plusieurs raisons, certaines d'intérêt particulier propre au 8e arrondissement, d'autre d'intérêt général parisien, d'autres encore pour des motifs de faisabilité, d'autres enfin pour des considérations de principe. Premièrement, les externalités négatives seront nombreuses pour les habitants et les commerçants qui se trouvent sur les abords de la future ZTL. Les "effets de bord" potentiels sont multiples : reports de circulation, rallongements des temps de parcours, déplacements des pollutions atmosphérique et sonore. Dans le 8e arrondissement, le pont de la Concorde, le pont Alexandre III, la rue Royale, la place de la Madeleine et la rue Tronchet devraient être particulièrement impactés, notamment pendant les périodes de pointe du matin et du soir. Des externalités négatives seront aussi potentiellement nombreuses pour les habitants et les commerçants à l'intérieur même de la zone - laquelle reste un centre-ville qui appartient à tous les Parisiens : accentuation du sur-tourisme, raréfaction des commerces de proximité et de bouche, nuisances inhérentes à une économie davantage de loisirs tournée vers les bars et la restauration, assèchement du flux de clients potentiels, etc. Deuxièmement, il n'existe pas - pour le moment - d'alternatives crédibles aux véhicules motorisés pour tous les Parisiens. Compte tenu de la très - trop - faible accessibilité et adaptabilité des transports en commun parisiens, il n'existe pas d'alternatives crédibles aux véhicules motorisés pour toutes les familles, pour toutes les personnes âgées et pour toutes les personnes en situation de handicap. Nous attendons encore, par exemple, une "liaison à haut niveau de service" sur les quais hauts de la rive droite de la Seine, une amélioration des transports en commun promise depuis 2015 en contrepartie de la piétonnisation des voies sur berges. A Paris, les freins à la mobilité des seniors restent trop. Ce projet de ZTL est tout simplement du bon sens (et nos voisins européens l'ont déjà testé pour nous). Il n'y a pas besoin d'avoir vécu des dizaines d'années à Paris pour constater qu'il était indispensable de faire quelque chose pour le flux de véhicules dans le centre (pollution, nuisances sonores,...), d'autant plus que les options de transports en commun et de mobilités "douces" ne manquent pas dans cet espace. Un bon (on l'espère) pas en avant pour la qualité de vie des parisiennes et parisiens !	Zone à trafic limité dans le centre de Paris _ le 8e arrondissement est concerné par ses _effets de bord_	Défavorable	
@48		E-registre	Elisa			Un projet de bon sens		Favorable		

@49		E-registre	Yazid			Report de circulation	Je suis résident Blvd Beaumarchais, côté Paris 3eme. Père d'un enfant de 5 ans, je suis inquiet pour sa santé. En effet, depuis la fin du covid et la mise en place de diverses mesures de restrictions et changements de circulation à travers Paris et Paris Centre en particulier, nous constatons, sans grande surprise, un énorme report de circulation sur notre boulevard avec les conséquences que vous pouvez imaginer : surcroît de pollution sonore et atmosphérique et circulation extrêmement tendue et difficile. Et cela ne risque pas de s'améliorer avec le projet de ZTL. Rien n'a été fait à ce jour et sauf erreur de ma part, rien n'a été prévu pour contrôler/réduire les conséquences de ces reports de circulation. De facto, c'est un véritable 2eme périphérique qui est en train de se développer en plein Paris avec une profonde rupture d'égalité entre les habitants : la tranquillité d'une minorité dans des zones avec peu d'habitants (100'000 pour tout Paris Centre) se fait au détriment de zones très peuplées où les familles qui y résident devraient simplement subir et n'auraient elles pas le droit à cette démarche "d'apaisement". Nous ne saurions l'accepter. Avec moins d'espace et des trajets beaucoup plus longs pour aller d'un point A à B, les nuisances et la pollution sont décuplées pour le 1,9 million de parisiens restant, de facto dommage collatéral. Les restrictions de circulation sont trop souvent focalisées là où il y a peu d'habitants et le trafic se reporte là où il a le plus d'habitants et de familles, dont ces axes "structurants" qui étaient déjà saturés. Nous partageons les objectifs finaux que vous souhaitez atteindre mais le problème c'est l'absence de considération des parisiens négativement impactés et de mesures pour en limiter les conséquences. Nous souhaitons faire les propositions suivantes qui permettraient, nous le pensons, d'atténuer les impacts en attendant la réflexion plus large :1) concernant le bruit : nous demandons l'installation urgente de radars anti-bruit sur les boulevards affectés et de campagnes de verbalisation Cette ville étant déjà un enfer cosmopolite comme on en voit rarement sur terre et le bastion de tout le cancer bobologique de ce pays, avec tout ce que ça comporte de oisifs et d'escrocs chiant allègrement sur les ruines fumantes des petits commerces qui vivent grâce à la circulation, il serait intéressant de mettre un peu d'ambiance dans l'unanimité des commentaires...Je pense en effet que ce serait pas mal de cesser de repousser les prolos en dehors de la capitale et peut-être rouvrir les voies sur berges à la circulation tant que vous y êtes	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@50		E-registre	Mab			Contre les ZTL	Je m'oppose au projet de zone à trafic limité ZTL dans le 8e arrondissement proposé par la mairie de Paris pour les Jeux Olympique 2024. J'observe que cette ZTL constituerait une nuisance supplémentaire pour les riverains dont je fait partie, qu'elle constituerait une inégalité devant la loi, et n'est pas conforme au mandat donné au Maire de Paris.	-	Défavorable	
@51		E-registre	Frédéric			ZTL jeux olympiques 2024 Paris 8e	Je suis pour l'interdiction la plus rapide, stricte et la plus durable de tous les véhicules motorisés personnels dans Paris Centre.	-	Défavorable	
@52		E-registre	Nathan			ZTL Paris Centre		-	Favorable	

@53		E-registre	Véronique			Zone ZTL Paris Centre	Bonjour, J'aimerais connaître les modalités d'accès à la zone ZTL pour les personnes qui viennent visiter des résidents de la ZTL? En effet, certaines personnes peuvent venir dîner chez nous le soir et, habitant en banlieue, prennent leurs voitures. Quelles seront les justificatifs à fournir ? il faudrait un système pratique et simple. Autrement nous allons nous retrouver isolés car les gens hésiteront à venir dans Paris Centre. D'autre part, il m'arrive de prendre un Uber pour entrer et sortir de Paris Centre et aller en banlieue, quel justificatif devrai-je fournir ? J'espère que l'accès aux VTC ne sera pas restreint et sera équivalent à celui des taxis parisiens. Merci de prendre en compte l'accès résident en entrée et en sortie.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@54		E-registre	Mab			contre les ZTL	Cette ville étant déjà un enfer cosmopolite comme on en voit rarement sur terre et le bastion de tout le cancer bobologique de ce pays, avec tout ce que ça comporte de oisifs et d'escrocs chiant allègrement sur les ruines fumantes des petits commerces qui vivent grâce à la circulation, il serait intéressant de mettre un peu d'ambiance dans l'unanimité des commentaires... Cette ville se ferme aux prolos, le sectarisme autour du rejet de l'automobile est un des principaux problèmes de cette ville et les services de transport mal-entretenu, la promiscuité avec la vermine (dans tous les sens du terme) ne justifient en aucun la dépendance du riverain aux modes de transport dits "doux", qui sont une agression perpétuelle pour les sens... Rouvrez les voies sur berges à la circulation des voitures tant que vous y êtes !	-	Défavorable	
@55		E-registre	Marie France(Paris)			Opposition à la zone de trafic limité	Nous n'avons pas besoin de nouvelles contraintes.	-	Défavorable	
@56		E-registre	Rémi			Contrôles nécessaires et panneaux de signalisation	Bonjour J'habite rue Chérubini ds le 2ème, le quartier est censé être déjà une zone à accès limité. Mais un des accès principal, via la rue des petits champs (croisement rue de Richelieu) est très mal signalé : Le panneau 'sens interdit' assorti des exceptions est tout petit, presque honteux, et de ce fait n'est jamais respecté, les voitures de toutes sortes s'engagent à la suite des taxis. Je n'ai par ailleurs, jamais vu de contrôles de police. A ce sujet, la rue Chabanais censée être interdite au stationnement est tous les soirs utilisée comme aire de stationnement... Bien cordialement Rémi LUBIN	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@57		E-registre	Eleonore			ZTL	J'ai 75 ans, je ne suis pas handicapée mais ma voiture est mon principal moyen de déplacement pour mes rendez-vous. Les taxis sont chers et introuvables à certaines heures, les transports publics peu pratiques et longs ou très encombrés. Je suis absolument opposée à ce projet de ZTL que la Mairie veut mettre en place au détriment de la vie de tous les jours des Parisiens. C'est nous rendre la vie à Paris de plus en plus difficile voire impossible !	-	Défavorable	
@58		E-registre	Emmanuel			soutien ZTL et à leur extension à tout Paris.	Je suis pour les ZTL et la restriction drastique des véhicules motorisés dans Paris. Voir tous les jours des parisiens seuls au volant de leur voiture de plus de 1 à 2 tonnes pour des trajets de quelques kilomètres est une aberration totale. Il faut arrêter aussi de dire que les familles ne pourront plus se déplacer, étant moi-même père de 3 enfants en bas âge, une voiture est INUTILE pour se déplacer à Paris (les distances sont courtes, le maillage de transport en commun est ultra dense et la pratique du vélo devient de plus en plus confortable). Il va falloir de toute façon changer nos modes de vie à l'avenir de gré (objectif de diminution des émissions de CO2) ou de force (raréfaction énergétique).	-	Favorable	

@59		E-registre	Lisa			Je suis contre	Je profite pour signaler les abus des cyclistes qui stationnent sur nos trottoirs étroits de 1m30cm et gênent énormément le passage. Mon quartier est surpeuplé en semaine. C'est une foule qui se croise et nous nous serrons contre les murs pour passer. Les vélos en plus à chaque poteau. La police municipale ne vient jamais ici pour verbaliser. Nous avons signalé cent fois sur DansMaRue. Sans succès. Le quartier est recouvert des mégots également. Et il n'y a pas une seule poubelle sur 2 kilomètres. Avec ce projet la mairie va encombrer encore plus notre quartier. C'est déjà invivable. Je propose également d'interdire les scooters de certaines modèles extrêmement bruyants. C'est une nuisance sonore sinistre.	-	Défavorable	
@60		E-registre	Romain			Non aux ZTL	Par pitié arrêtez votre politique anti-voiture. Vous en avez largement assez fait ! C'est un mode de transport essentiel à de nombreuses familles/personnes habitant dans et surtout hors de Paris. Nous y sommes très attachés et ne nous parlez pas de pollution. Les dernières études airparif montrent que les voitures particulières ne sont à l'origine que de 3% des émissions de particules fines et le niveau de ces dernières s'est considérablement amélioré au cours des dernières décennies grâce aux normes européennes.	-	Défavorable	
@61		E-registre	Lorene			Agrandir la zone concernée par le projet	J'habite le 16e arrondissement et je souhaiterais que la ZTL y soit étendu, pour notre confort en tant qu'utilisateurs des mobilités douces, et pour la santé et sécurité de nos enfants. En particulier, la zone rue de Passy / rue de la Pompe bénéficierait grandement de cette démarche.	-	Favorable	
@62		E-registre	Patrice			Zone à trafic limité	Je suis contre le projet de zone à trafic limité proposé pour les quatre arrondissements du centre de Paris.	-	Défavorable	
@63		E-registre	Alan			ZTL	En tant que résident d'un boulevard du nord-central de Paris, je m'inquiète particulièrement des nuisances sonores de circulation, et de la qualité de l'air que ce projet va provoquer. Ce projet semble consister du déplacement et consolidation des problèmes dans les autres arrondissements, plutôt qu'une résolution des problèmes. De nombreux travaux et fermetures permanentes des rues et des places dans notre quartier provoquent déjà de vraies difficultés de circulation par tous les moyens. En tant que piéton habituel qui traverse le futur ZTL 5 fois par semaine à pied, les travaux incessants de voirie sans prévision pour la sécurité des piétons, et le comportement inadmissible de nombreux utilisateurs des soi-disant 'transport doux', représentent les plus grands dangers pour moi. Les rares communications de la Mairie envers les cyclistes (etc) manquent de sérieux. Ces communications démontrent sans ambiguïté la partialité de la Mairie. Aucun contrôle ou sanction est effectuée, et les cyclistes (et autres) qui ne respectent ni rien ni personne sont une source d'angoisse permanente pour les autres utilisateurs de la voie publique, motorisée ou piéton.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@64		E-registre	Catherine			ZTL centre de Paris	Je suis contre l'installation d'une ZTL au centre de Paris qui va transformer le cœur de la capitale en une ville musée et fera perdre à Paris son caractère urbain, vivant et laborieux. La zone attirera comme d'autres villes européennes davantage de touristes encore avec ce que cela comporte d'inconvénients. Ce projet va enfin déporter sur le reste des arrondissements les embouteillages déjà trop nombreux et si épuisants.	-	Défavorable	

@65		E-registre	Arnaud			Que fait-on des personnes qui travaillent dans le secteur	Que fait-on des personnels de l'hôtel Dieu ou de la Préfecture de Police, qui, de par des horaires atypiques ou des contraintes professionnelles ne peuvent pas faire usage des transports en commun? Les usagers des parkings souterrains de la rue de la cité ou du boulevard du palais? Travaillant au sein de la Préfecture de Police, je maximise mes déplacements via les transports en commun mais que fait-on quand la RATP/ SNCF fait la grève, qu'il y a des travaux sur les transports en commun et qu'il n'y a pas de solution de remplacement proposée? Les transports en commun n'étant pas garanti H24 dans Paris et surtout depuis la banlieue, ce projet a-t-il été réfléchi à une échelle régionale? l'impact de celui-ci dépassant largement les frontières de Paris. Quand est-il dans des situations d'urgence? les itinéraires des services de secours vont se retrouver barré par des poteaux, barrières etc... où il faudra badger, attendre que le système fonctionne, (en cas de panne?) je vois bien un SAMU perdre 5-10 voir 15 minutes à passer les accès pour venir porter secours, qui assumera en cas de retard de prise en charge par les secours, en cas d'agression... Quelle sera la report de trafic sur les autres axes de circulation, les chiffres d'air parif sur le report de pollution on-t-ils été pris en compte?C'est un projet qui n'apportera rien de bon, entraînera de plus gros embouteillages dans le reste de paris, diminuera les chiffres d'affaire des commerçants dans la zone et des difficultés pour les gens voulant travailler dans cette zone...	-	Défavorable	
@66		E-registre	Matthieu			Oui à la ZTE	Paris est une des seules grandes villes européennes à ne pas avoir un quartier piéton. Bien qu'extrêmement bien desservi, le centre de la capitale est rempli de voitures et de pollution de l'air et sonore. Je regrette simplement que le nord de la rive gauche ait été supprimé de projet initial car là aussi il y a beaucoup trop de trafic en rapport au besoin réel.	-	Favorable	
@67		E-registre	Sabine			Tuer le commerce des zones concernées	BonjourAutant il est intelligent de réduire la circulation pendant certains créneaux horaires en proposant des dessertes TRÈS FRÉQUENTES de bus ou tram, autant ce qui se passe aujourd'hui concourt à tuer les commerces des zones concernées. La Rue de Rivoli en est le plus terrible exemple.Faites urgemment quelque chose car vous videz Paris de ses habitants, aussi pour ces raisons.	-	Autres	
@68		E-registre	Bertrand			Oui à la zone à trafic limité	Oui à la zone à trafic limité dans Paris dans la zone telle que proposée et les conditions indiquées. Mais comment en assurer concrètement le contrôle et que ça ne devienne pas une usine à gaz ?	-	Favorable	
@69		E-registre	Agathe			Nuisance sur les rues jouxtant la ZTL	Je suis habitante de l'avenue ledru-rollin dans le 12eme et notre famille souffre du bruit des bouchons qui empechent les ambulances (vers la pitié) et les voitures de Police (qui remontent vers le commissariat du 13eme) d'avancer. Je m'inquiète de l'impact de cette zone limitée sur les rues jouxtant cette zone.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

E70		E-mail			NON à vos initiatives incongrues	BonjourArrêtez de faire n'importe quoi à Paris et de Paris. Non non et définitivement non à la zone ztl Ne croyez-vous pas avoir saccagé suffisamment notre villeLes commerçants ferment les uns après les autres les Parisiens quittent leur ville, les familles ne peuvent y élever leurs enfants les airbnb foisonnent les loyers s'envolent, les artisans ne peuvent plus venir faute de place pour se garer et prix du stationnement hallucinant les transports sont inaccessibles aux handicapés personnes âgées et aux poussettes nos impôts fonciers ont explosés etc etc, sans parler de l'insécurité aux personnes et aux biens de l'insalubrité de nos rues, des travaux sans ouvriers sur les chantiers et j'en oublieBravo... Madame Hidalgo bon nombre des habitants de Paris ne vous sont gré du désastre, du chaos parisien que vous seule avez orchestré ex: la rue de Rivoli Stop aux aberrations.Nous vous en supplions partez partez au plus vite vous et votre équipe en souhaitant que lors des prochaines élections municipales une nouvelle équipe nous rende notre ville.Bien à vousUne vraie parisienne très en colère.Envoyé de mon mobileEnvoyé à partir de Outlook pour Android	-	Défavorable	
@71		E-registre	Roland		ztl	nonJe suis opposé à toute limitation de déplacement selon le mode de locomotion	-	Défavorable	
@72		E-registre	P.		Enquête publique ZTL Paris centre	Arrêter avec ces idioties! Ayez le courage de n'autoriser que les voitures électriques et à crit'air zéro ! Le reste n'amène que un enfer quotidien de bruit et brouhaha permanent de piétons et de touristes horribles sans parler des extensions des terrasses au bar qui nous empêchent de dormir ! Tout le monde n'en peut plus et vend son appartement racheté par des investisseurs Airbnb et tout ça c'est votre faute !	-	Défavorable	
@73		E-registre	Marc		Zone a trafic limité	Chaque carrefour parisien fait l'objet de toutes les formes possibles d'incivilités. Vivant en partie en Asie, nos comportements y sont largement décrits et y font l'objet de railleries. En Asie, au moins aux heures de pointe de trafic, matin et soir, et au moins sur les grands carrefours un seul agent de Police suffit à faire que la fluidité profite à tous (dans des sociétés davantage portées au respect). La Police, municipale ou non, devrait être mise en œuvre sur ces créneaux horaires chargés dans la prochaine ZTL : quelques coups de sifflets pourraient remplacer les sempiternels klaxons. La verbalisation automatique devrait aussi être accentuée car il n'y a que la peur du gendarme qui vaille hélas. Oui alors à la ZTL.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@74		E-registre	Lara		Bon à la ztl	Les commerces ferment les uns après les autres. Malgré les déclarations de la mairie de paris, ceux qui les remplacent, sont principalement des kebabs ou autres commerces de restauration rapide. Cette ville meurt à petit feu des conditions de circulation, qui créent encore plus de pollution aux abords des zones fermées à la circulation. Il faudrait justifier qu'on a quelque chose à faire dans cette zone... quand je vais chez le médecin, je n'ai pas de ticket de caisse... quand je vais chez mes parents, qui ont un parking, je n'ai pas de ticket de stationnement, etc... il faudrait peut-être que cette équipe municipale, élue avec moins de 17% des électeurs parisiens, arrêtent d'imposer leur dogmatisme à 2 millions de parisiens et à 12 millions de franciliens! Accessoirement, c'est aussi la capitale du pays. De plus, il y a des gens qui y vivent, et qui ne sont pas là que pour se balader et faire la fête!!!!	-	Défavorable	

@75		E-registre	Celine			Île Louviers et 4e arrondissement	1/ Rue Agrippa D'Aubigné côté Seine face au numéro 2: autoriser pour les résidents l'accès depuis les quais vers les seuls garages du 2 et du 4 Agrippa D'Aubigné. Le sens interdit actuel oblige à faire un détour très polluant.2/ Quai Henri 4 : résoudre le problème au carrefour au droit du pont Sully trop bruyant et encombré 3/ Quai Henri 4 limiter la circulation à 1 voie à partir du pont Sully et mettre. Une voie vélo/bus/taxi côté habitations séparée par une bordure . Les quais sont extrêmement bruyants 4/ Quai Henri4 limité à 30km/h et radars, enlever les feux rouges qui sont très bruyants sauf aux carrefours5/ rue Agrippa D'Aubigné à rendre piétonne excepté desserte parking et logements, enlever toutes les places parkings et élargir les trottoirs. Interdire les stationnements extrêmement bruyants la nuit promu par l'hôtel6/ rendre les arrondissements 1 et 4 y compris les olé circula les uniquement en véhicules silencieux électriques ou hydrogène7/ Paris centre doit devenir une zone zéro émissions8/ augmenter les espaces verts en bordure de voies et les parkings vélos et motosInterdire leur stationnement en dehors de ces zones	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@76		E-registre	Vincent			Non à la ZTL	Projet inacceptable qui dresse certains quartiers du centre contre les autres, qui privilégie les intérêts d'une partie des parisiens au détriment des autres.Si la Mairie de Paris représente vraiment tous les parisiens, elle doit porter des projets cohérents, avec des règles communes à l'ensemble des parisiens.	-	Défavorable	
@77		E-registre	Aurelien			Faillite pour les commerçants	Une zone à trafic limité c'est une baisse des possibilité pour les non habitants du quartier de venir librement. Et quand on est en banlieue, le métro c'est parfois complexe surtout si on revient chargée!!Fin également du trafic de transit donc reports sur d'autres axes : vous allez donc pourrir la vie d'autres personnes plus qu'elle ne l'est déjà pour votre petit confort de bobos parisiens soit disant de gauche mais qui ne pense en fait qu'à sa gueule.	-	Défavorable	
@78		E-registre	Francois			Quai du Louvre - Zone à Trafic Limité	La piétonisation des voies sur berge a conduit à une hausse considérable du trafic routier sur le Quai François Mitterrand et sur le Quai du Louvre. Cette hausse de trafic a pour conséquence une hausse marquée du niveau sonore de la circulation pour les habitants, particulièrement du fait des sirènes que doivent utiliser les véhicules de police et de secours pour se frayer un chemin dans la circulation. L'inclusion des Quais rive droite dans la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris est vivement souhaitable pour favoriser la fluidité de la circulation y compris des véhicules de police et d'urgence.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@79		E-registre	Julien			Non a la ZTL	La ZTL n'est rien d'autre qu'un outil de plus pour empêcher les Parisiens et les Franciliens d'accéder à Paris Centre, qui se transforme en ghetto pour riche, cyclistes et amateurs de terrasses estivales illégales.L'impact zn termes de pollution snore et atmosphérique est quasi nulle vu que tout lz trafic sera juste repousse vers les arrondissements limitrophes, créant un periph dans Paris.Ne parlons pas des mesures de contrôle d'accès qui sont totalement inexistantes, voire fantaisistes.Une mesure politique et idéologique qui ne sert qu'à taper une fois de plus sur les automobilistes et faire plaisir à Paris en Selle, les responsables de facto de la voirie et de la mobilité parisienne.Je suis donc totalement contre.	-	Défavorable	
@80		E-registre	Emmanuelle			Contre la zone a trafic limité !!!	Arrêtez d'empêcher la circulation des voitures, tout le monde ne peut pas prendre le métro !!! Pensez aux artisans, aux personnes âgées ou handicapées !!!	-	Défavorable	

@81		E-registre	Louise			Grosse erreur	Report de la circulation ailleurs donc bouchons et pollution. Sentiment de toute puissance des bobos à vélo et patinette qui se croient tout permis. Et tout ça au détriment des piétons qui sont les parents pauvres de politique de l'espace public.	-	Défavorable	
@82		E-registre	Arnaud			Pour une vraie ZTL et non pas un effet d'annonce	La ZTL est en soi une très bonne idée pour l'hyper centre parisien (moins de pollution, moins de bruit et de bouchons, plus de confort pour les piétons et les riverains, un cadre de vie rénové, etc), mais les modalités de mise en oeuvre par la Mairie de Paris sont bien trop timides. Les véritables ZTL qui existent dans d'autres pays en Europe interdisent notamment le trafic de destination hors riverains, chantiers, livraisons, etc. Des contrôles automatisés des plaques d'immatriculation sont mis en place. Dans le projet actuel, il n'y a ni l'un ni l'autre et la mesure ressemble surtout à un effet d'annonce qui n'aura que peu ou pas d'effets. Par ailleurs, à cause de la Préfecture, et sa doctrine véhiculaire datant de René Coty, les grands axes comme les quais ne sont pas concernés. Il eut enfin sans doute été préférable de mettre en place une véritable ZTL (contrôles, interdiction du trafic de destination) mais sur un périmètre plus restreint (Marais, Saint-Paul, etc) pour roder le dispositif et l'agrandir au fur et à mesure. Enfin, l'absence de suppression drastique des places de stationnement payant mixte en surface, ce à quoi la Mairie s'était engagée lors de la campagne municipale, constitue aussi un reniement de cette dernière qui ne viendra même pas combler les lacunes de la ZTL.	-	Favorable avec réserve(s)	
@83		E-registre	Philippe			Report pollution et trafic	Je suis convaincu, à la lecture de l'étude d'impact - par ailleurs assez sommaire - que la ZTL n'aura aucun effet positif sur les émissions polluantes, celles-ci étant reportées sur les autres quartiers non concernés. Par ailleurs le report du trafic va engorger les autres arrondissements parisiens, déjà lourdement encombrés.	-	Défavorable	
@84		E-registre	Victoria			ZLT paris	Non à la mise en place de la ZLT. Arrêtez la mort de Paris !	-	Défavorable	
@85		E-registre	Olivier			Contre une ZTL qui renvoie la pollution ailleurs	Les reports de circulation enverront la pollution automobile dans les arrondissements adjacents. À la fin, l'efficacité sur ce point est nulle.	-	Défavorable	

@86		E-registre	Dumand			Paris Centre, île Louviers et Rue Agrippa d'Aubigné	EN GENERAL1/ Interdire progressivement la circulation des véhicules motorisés au diesel, et surtout celle des poids lourds. C'est le cas au Japon depuis des années. Mais cela demande une politique claire et soutenue au niveau national. Dans un premier temps contrôler les véhicules poids lourds et verbaliser très fortement ceux dont le réservoir AdBlue est vide. Prendre Modèle sur l'Allemagne. Les transporteurs Français qui vont en Allemagne n'oublent jamais leur AdBlue... La motorisation Diesel est reconnue comme étant la plus polluante et à l'origine de problèmes de santé (Respiratoires, Allergiques).2/ Limiter autant que possible les feux de circulation, pour limiter freinages et redémarrages (sources de pollution). Limiter la vitesse à 30 Km/h pour TOUS les véhicules (incluant vélos et trottinettes notamment électriques !) cela évitera bien des accidents avec les piétons. Verbaliser les excès.3/ Augmenter le nombre de bornes de recharges électriques (infrastructure) sur les places de parking. Tous les résidents ne disposent pas d'une place de parking pour leur véhicule, Cela facilitera la transition vers les motorisations hybrides rechargeables et tout électrique. 4/ Augmenter le nombre de places pour garer Vélos, Motos, Trottinettes avec un point d'attache pour l'antivol. Encourager à l'utilisation de ces zones. Interdire les stationnements en dehors de ces zones et verbaliser/enlever les véhicules garés « sauvagement ».5/ Augmenter les espaces verts en bordure de voies. Augmenter les zones de détente pour les chiens.6/ A terme rendre Paris Centre (puis Paris intramuros) une zone Zéro émission, mais le faire progressivement, sans décourager les personnes et entreprises basées à l'extérieur d'y venir travailler, sans amplifier la « fracture sociale » qui existe déjà entre Paris et sa Banlieue.PLUS LOCALEMENT7/ Quai Henri IV : résoudre le problème au carrefour au droit du pont Sully trop bruyant et encombré 8/ Quai Henri IV bruyants et avec une circulation intense et en accordéon. Limiter la vitesse à 30	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@87		E-registre	Bruno			ZTL	NON aux ZTL qui rendront les déplacements professionnels vers des clients ou RDV difficiles.	-	Défavorable	
@88		E-registre	Anne			ZTL	BonjourJe suis contre ces zones à trafic limité car je ne souhaite pas que le centre de Paris devienne une zone uniquement touristique et surtout se pose le problème d'équité car la création de ZTL ne fait que déplacer le problème dans les autres zones limitrophes.Bonne journée	-	Défavorable	
R118	PARI-A-3	Registre papier	Catherine				Comment faire pour mon père 94 ans à mobilité réduite, conduit chez moi pour les fêtes, de garer sa voiture conduite par sa femme, 18 rue de Thorigny, qui ne pourra même pas se garer à proximité le 22 avril par exemple ???Un taxi depuis Aulnay s/ Bois (100 Euros). Ce n'est pas normal d'avoir enlevé TOUS les stationnements [debelleyne], Thorigny, roi Doré, Saint [AnastaXXX], Vieille du temple etc... Je veux un RV avec un adjoint Catherine ZIPSZYC06 14 64 39 34 Et je souhaite assister aux réunions sur l'enquete publique ZTL car je XXXX comprendre que je ne pourrais même plus venir en voiture dans mon quartier. Je souhaite comprendre la logique. Merci CL : catlipszyc@gmail.com	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@89		E-registre	Jean Louis			Opposé à ZTL	Je suis opposé à cette proposition de ZTL	-	Défavorable	
@90		E-registre	Valerie			Nuisances accrues	Je suis contre le projet de création d'une zone de trafic limité car cela va créer plus d'embouteillages et donc de nuisances sonores et de pollution dans les zones périphériques notamment le 8 e qui est déjà très embouteillé	-	Défavorable	

@91		E-registre	Dominique			Enquête publique Zone à trafic limité Paris centre, 1er, 2ème, 3ème et 4ème arrondissements.	Je suis rigoureusement opposé à cette idée de restriction du trafic automobile dans les arrondissements centraux de Paris dont la mise en oeuvre aura pour conséquence un déport supplémentaire de trafic automobile dans les rues voisines de ces arrondissements, dont celle où j'habite, la rue des Saussaies, 75008, un des rares axes nord sud subsistants. La circulation automobile rue des Saussaies est déjà devenue infernale, après la fermeture aux voitures de la rue du Faubourg Saint-Honoré devant le palais de l'Elysée. La conséquence est une pollution sonore et atmosphérique difficilement supportable. Il se peut, bien entendu, que l'augmentation de la pollution dans la rue des Saussaies avec la création de la Zone à Trafic Limité de Paris centre soit le but recherché par la Ville de Paris, mais cela ne me semble pas raisonnable. Dominique Daridan, président du Conseil syndical du 14 rue des Saussaies, 75008 Paris..	-	Défavorable	
@92		E-registre	Olivier			Soutien à la ZTL	Je suis très favorable à la mise en place de la ZTL pour le centre de Paris. Le fait de limiter le trafic à la circulation strictement nécessaire au fonctionnement des quartiers permettra d'apaiser les espaces publics et de réduire les nuisances d'un cœur de ville surexposé. La ZTL permettra ainsi de corriger une aberration.	-	Favorable	
@93		E-registre	Cyril			zone a Traffic limité report et réduction DOUTES	Nous devons déjà nous adapter aux nouvelles conditions de transport dû aux différentes initiatives prises par la mairie de Paris (changement de sens des voies, suppression des parking dehors, mise en sens interdit de certaines rues, diminution des voies de voitures, augmentation des voies de vélo) sans en connaître réellement le bien fait. Il est beaucoup trop tôt pour lancer une ZTL ! Il faudra d'abord constater le résultat des changements de voiries et refaire une étude d'impact par rapport à cette nouvelle situation. Je crois que tous les travaux de voiries doivent être fini pour les JO donc faire une étude de la pollution et du trafic en septembre sera plus judicieux. Je pense que la ZTL n'apportera pas beaucoup de mieux en terme de pollution pour notre ville ou pour les quartiers du centre en rapport avec la nouvelle voirie qui sera finie en juin.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
E94		E-mail				ZTL : habitants des arrondissements voisins	Bonjour, D'après le projet que j'ai consulté, la ZTL s'étendra sur les arrondissements du 1, 2, 3, 4 (Paris Centre). Ma question porte sur les résidents des arrondissements voisins. Habitant dans le 9ème à la limite de la ZTL, aura-t-on le droit de circuler dans cette zone avec notre voiture ? Y a-t-il des aménagements prévus pour les habitants à la limite de la ZTL ? En vous remerciant, Cordialement Maude Lanchais	-	Neutre / demande de précision	
@95		E-registre	Francis			Contribution sur la question de la zone à trafic limité	Limiter la circulation des véhicules individuels, c'est éliminer des pollutions toxiques qui ont, elles, un fort impact sur la santé publique. Limiter la circulation des véhicules individuels, c'est éliminer des bruits gênants et donc favoriser plus de paisibilité dans des quartiers déjà très denses. Limiter la circulation des véhicules individuels, c'est favoriser la circulation des ambulances, de la police et des autres services d'urgence.	-	Favorable	

@96		E-registre	Thomas			Report des nuisances vers les quartiers périphériques	Encore une fois la mairie de Paris veut appliquer une solution de manière très dogmatique et tout à fait partisane au détriment des malheureux Parisiens qui vivent dans les quartiers périphériques, c'est à dire ailleurs dans le marais et les riches quartiers de l'hyper centre. Comme d'habitude, ce sont ceux qui vivent dans les arrondissement du bord de la coquille d'escargot qui vont en prendre plein les narines et vont avoir le droit aux crises de nerfs en raison de l'augmentation du trafic. Car non, madame la maire, la circulation ne s'évapore pas, elle se déporte vers les zones qui le permettent encore !Voilà encore une "bonne idée" qui va faire s'enfuir une partie de la population parisienne. Allez-vous un jour comprendre que ce n'est pas en empêchant à tout prix la circulation que vous améliorerez la vie de vos administrés ?!Je ne dit pas que j'ai la bonne idée, mais à mon avis, avoir payer si cher la création de couloirs de bus pour lesquels vous nous avez fait payer cher pour leur suppression n'a surement pas incité à l'usage des transports en commun puisque, aujourd'hui, les bus sont envoyés dans le flot de la circulation ou plus exactement dans l'embolie du trafic, et je ne parle pas de cette idée saugrenue de transformer les places circulaires en fers à cheval... pour exemple, quand il ne fallait que 2 minutes pour franchir la Bastille, il faut aujourd'hui près de 10 minutes et que dire de la gare de Lyon, bravo, belle réussite !Foutez nous un peu la paix et dites vous que les 4 premiers arrondissements de Paris ne sont pas sur une ile déserte, ils ont des voisins qui n'ont pas envie de se récupérer ce que vous ne voulez plus sous vos fenêtres !	-	Défavorable	
E97		E-mail				commentaires pour la ZTL	Bonjour, Je souhaiterais savoir ce qu'il en sera pour les quais hauts, après la fermeture des voies sur berges, il nous a été dit que les voitures sur les quais hauts allaient "s'évaporer" malheureusement il n'en est rien et la pollution n'a fait qu'augmenter. Un aménagement est-il prévu pour améliorer la fluidité si ce quai n'est pas intégré à la ZTL. De très nombreux cars de touristes entrent et stationnent place du Louvre, quels aménagements sont prévus pour éviter cela tout en permettant aux très nombreux touristes de venir dans le centre de Paris. Merci Cordialement	-	Neutre / demande de précision	
@98		E-registre	Mario			enquête publique ZTL	Non aux mesures imposées sans vue d'ensemble au nom d'un soi-disant progrès. Pour qui ? Certainement pas pour les riverains, artisans et commerçants....Non à ce plan ZTL	-	Défavorable	
@99		E-registre	Jean Pierre			Zone à trafic limité.	Les différents travaux, la suppression de nombreuses zones de stationnement, l'inversion de nombreux sens interdits ainsi que le réaménagement des places da la Nation, de la Bastille, de la République, de la Concorde, de la Place Clichy, la fermeture de la rue de Rivoli et la suppression de nombreux couloirs de bus pour en faire des pistes cyclables, tout cela accroît considérablement les embouteillages et donc la pollution qui s'est très fortement accrue depuis quelques années alors que le nombre de voitures a diminué. Il faut tout d'abord rétablir la fluidité du trafic avant de penser à toute autres mesures qui vont faire de Paris une ville pour les touristes et gêner considérablement la vie des Parisiens.	-	Défavorable	
E100		E-mail				Zone traffic limité	Bonjour, J'ai trouvé des affiches dans ma rue pour le projet de zone de traffic limité et qui indiquait cet email en cas de question. J'habite dans le 6ème arrondissement hors j'ai vu que la mairie concernée était celle de Paris centre. Est-ce que le 6ème arrondissement est concerné par ce projet ? Merci	-	Neutre / demande de précision	

@101		E-registre	Pierre			Avis sur la ZTL	LA mise en place de la ZTL me semble tout à fait prématurée dans la mesure où la mairie par habitude ne fait aucune étude d'impact de transfert de circulation. L'expérience du quartier de L'Europe est symptomatique de la façon de faire de la mairie sans aucune étude préalable et surtout sans faire intervenir les arrondissements impactés : cf vélorue rue d'Amsterdam/ é réaménagement de la place de Clichy. Tout le trafic des bus a été reversé sur de St Petersburg qui est devenu aujourd'hui un bouchon semi permanent , il en est de même du Blvd des Batignolles. Le quartier qui était fluide n'est plus qu'un bouchon à peu près permanent. On observe une augmentation du bruit et de la pollution	-	Défavorable	
@102		E-registre	Michel			zone apaisée	Le plan de circulation actuel est déjà très compliqué pour les personnes qui doivent travailler avec leur véhicule. Grâce à ce plan, il y a même des embouteillages la nuit. Sans compter le nombre de fois où l'on se trompe de voie car très mal indiqué (bs st marcel, porte de Versailles,) Bravo aussi pour la rue de Rivoli ou le pont d'Austerlitz à sens unique est bien évident que le nuage de pollution ne se déplace pas, tout le monde le sait. Demandez à un commercial de mettre tous ses échantillons sur un vélo ou sur un trottoir. Beaucoup de commerce seront impactés par le fait de ne pas pouvoir venir en voiture, et qui dit manque de commerçant dit manque d'impôts, pensez-vous que les contribuables parisiens vont accepter. Tous les axes de dégagement ont été supprimés, il existe même des endroits de Paris totalement inaccessibles. Ces zones vont créer encore plus d'embouteillages	-	Défavorable	
@103		E-registre	Emmanuel			Non à cette fermeture	Non à cette fermeture qui va pénaliser les commerçants, dont les lieux de culture, et ceux qui ont besoin de la voiture.	-	Défavorable	
@104		E-registre	Agnès			Quai des Célestins	Le trafic Automobile qui au quai des Célestins a fortement augmenté ces dernières années : pollution sonore diurne et nocturne, particules fines noires sur les fenêtres et dans le logement. Je suis très favorable au projet proposé avec l'inclusion du quai des Célestins dans le périmètre. Sinon, le trafic auto et les nuisances vont encore augmenter. Alors qu'avec ce projet, les quais rive droite pourront devenir un espace public de vie très agréable, un poumon d'air et lieu de promenade, qui attireront de nouveaux commerces.	-	Favorable	
@105		E-registre	Bruno			NON A LA ZTL	Je suis totalement opposé à la ZTL de Paris Centre qui n'entraînera que de nouvelles fermetures de nombreux commerces (à l'instar de ceux de la Rue de Rivoli qui devient moribonde depuis sa piétonisation) et reportera le trafic sur tous les arrondissements périphériques. La pollution se renforcera dans ces arrondissements au seul profit des habitants déjà très privilégiés de Paris Centre. Paris va continuer avec de telles mesures dogmatiques prises dans l'intérêt de personnes privilégiées et absolument pas dans l'intérêt général de perdre ses habitants dont la vie quotidienne est devenue impossible pour ne rester qu'une ville-musée à l'économie déclinante. J'espère pour Paris qu'une telle mesure ne soit jamais adoptée ; on constate déjà les dégâts causés par cette municipalité aveugle avec la fermeture de tant de classes consécutives à la fuite des familles parisiennes méprisées par la mairie de	-	Favorable	

@106		E-registre	Audrey			Zone à trafic limité Paris centre	Bonjour,À titre de résidente du quartier opéra et notamment de commerciale il m'est indispensable d'utiliser ma voiture. Cette proposition de limitation de trafic rendrait donc encore polis compliqué mon quotidien qui l'est déjà en tant qu'automobiliste à Paris. Cependant, en tant que maman et piéton je serai ravie d'avoir moins de nuisances sonores dans notre quartier. Malheureusement, si cela veut encore dire plus de cyclistes comme à Rivoli c'est un NON catégorique. Effectivement les voitures sont bruyantes et polluantes et encore plus les motos, je ne peux engager aucune conversation avec mon fils sur le trajet de l'école car on ne s'entend pas. Mais au moins ils s'arrêtent au feu ou sur les passages piétons. Les cyclistes sont le pire fléau de Paris, fléau croissant compte te n'y de l'importance qu'on leur donne . Nous ne pouvons même plus aller aux tuileries après l'école car cette autoroute de vélos qu'est Rivoli est impossible à traverser. Ils ne respectent jamais les feux n'ont aucun scrupule à écraser un enfant.Alors ZTL Paris centre pour moins de bruit, Oui; pour plus de vélos NON	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
R117	PARI-A-2	Registre papier	Alexandre				Je souhaiterai assister à une réunion J'habite dans le 3è. Mes parents qui ont 80 ans dans le 16è. Ils ne sont pas handicapés mais comment feront ils pour venir chez moi sachant qu'ils ne peuvent plus prendre le métro et que les chiens ne sont pas autorisés dans les bus A. MIGUET 06 60 18 33 99 alexandre.miguet@icloud.com	-	-	
R220	PARI-A-4	Registre papier					Nous habitons une Pastourelle au 13/15. Avons un parking à cette adresse. Depuis l'interdiction de prendre la rue des Ardennes et l'Hotel de Ville et surtout le sens interdit rue des fils ! Nous ne pouvons accéder à notre parking sans être obligés de faire 3 KM de plus ! Quelle absurdité !! C'est intolérable. Mon mari est "parkinsonien", dont impossibilité de marcher normalement. Ce quartier est devenu INFERNAL pour les personnes à mobilité réduite. Nous demandons d'avoir acces en tant que RIVERAINS à ces rues. D'autre part, changer la Place de la Concorde est encore le résultat d'une idéologie ! l'harmonie des bâtiments et le rôle d'une place est d'avoir la possibilité de tourner. Par qui sommes-nous administres ? Nous esperons que la raison en ce qui concerne l'accès à nos domiciles en voiture sera gagnante. Mme DUMONT rue Pastourelle	-	-	
@107		E-registre	Oran			Avis positif pour la ZTL	Il faut accompagner le changement, qui oui fait mal au début, mais que personne regrettera dans quelques années. Qui veut en bas de chez lui du bruit, de la pollution, de l'accidentologie potentielle, la pollution visuelle liée au stationnement. La sédentarité accrue par les véhicules motorisées, ainsi que l'individualisme exacerbé qui accompagne l'usage des véhicules.C'est un changement de société complet qui arrive et qui est proposé en partie avec cette ZTL (en plus de tout le travail sur le stationnement, vélos, offre TC).Les désagréments personnels ne doivent pas passer au dessus de l'intérêt collectif. Cette ZTL fait partie de l'intérêt collectif de tout les parisiens... mais aussi des banlieusards car ce qui se passe à Paris s'étends progressivement en petite couronne/grande couronne ensuite.Paris donne le ton pour la région, mais aussi pour le pays entier. Si Paris peut le faire, toutes les villes peuvent le faire.Qui veut revenir en arrière sur la rue de Rivoli par exemple... pas grand monde aujourd'hui.Je suis donc pour le ce projet, qui existe déjà dans de grande ville européenne (Londres, Milan). C'est une décision supplémentaire qui va dans le bon sens. Les générations futures nous remercieront pour tous ces choix de réduction automobiles en villes.	-	Favorable	

@108		E-registre	Corinne			Accès pour les habitants du XIème arrondissement, limitrophes du troisième arrondissement (place de la république)	N'utilisant ma voiture que lorsque je dois sortir de Paris, j'ai un soucis par rapport à l'accessibilité de mon domicile, juste de l'autre coté de la place de la république lorsqu'il y a des manifestations et que la place de la république est fermée à la circulation. Actuellement il y a deux solutions pour accéder à cette zone du canal Saint Martin en revenant des quais de Bastille : soit passer par le bord de seine et remonter par la gare de l'est pour redescendre, soit passer par stalingrad et dans ce cas on peut facilement mettre jusqu'à une heure pour rejoindre la zone alors que cela met trois minutes par la place de la république. Avec la zone à trafic limité, cela va être pire. Ceci est lié au fait que les ponts sur le canal saint martin sont aussi fermés à la circulation, ce qui m'empêche de rejoindre simplement la zone entre le canal et la place de la république. Les seuls accès sont soit par la place, soit par magenta et en entrant entre autre par la rue de Lancry. Pourrait-on penser aux habitants limitrophes à cette zone en leur donnant accès à cette zone à trafic limité lors d'évènements tels que les manifestations place de la république qui impliquent la fermeture des accès aux véhicules.		Neutre / demande de précision	
@109		E-registre	Charles-Henry			Remarques sur le projet de ZTL Paris Centre	Je suis défavorable au projet de création d'une ZTL sur le périmètre du secteur Paris Centre. Il ne m'apparaît ni souhaitable ni opérationnel pour plusieurs raisons, d'abord par expérience personnelle, puis certaines d'intérêt particulier propre à mon arrondissement le 8e, d'autres d'intérêt général parisien, d'autres encore pour des motifs de faisabilité, d'autres enfin pour des considérations de principe. A titre personnel j'ai fini par déposer le bilan de mes deux entreprises de plomberie et de couverture que j'avais choisi de maintenir dans Paris et qui étaient basées dans le 11eme. Les temps de trajet de mes 14 salariés et les temps de leurs déplacements dans Paris se sont tellement allongés que je ne pouvais plus facturer assez de temps de travail et j'ai du renoncer au vu des pertes. Le montant des PV se multipliait ajoutant aux pertes. Je constate la même évolution chez beaucoup d'artisans parisiens. Nos clients sont dans tous les arrondissements et ne pas pouvoir traverser Paris avec 500 kilos de matériel et de pièces détachées pour un plombier est impossible. Ensuite, les externalités négatives seront nombreuses pour les habitants et les commerçants qui se trouvent sur les abords de la future ZTL. Les "effets de bord" potentiels sont multiples : reports de circulation, rallongements des temps de parcours, déplacements des pollutions atmosphérique et sonore. Dans le 8e arrondissement, le pont de la Concorde, le pont Alexandre III, la rue Royale, la place de la Madeleine et la rue Tronchet devraient être particulièrement impactés, notamment pendant les périodes de pointe du matin et du soir. Des externalités négatives seront aussi potentiellement nombreuses pour les habitants et les commerçants à l'intérieur même de la zone - laquelle reste un centre-ville qui appartient à tous les Parisiens : accentuation du sur-tourisme, raréfaction des commerces de proximité et de bouche, nuisances inhérentes à une économie davantage de loisirs tournée vers les bars et la restauration, assèchement du flux de clients potentiels.		Défavorable	

@110		E-registre	Mathilde			ZTL	En tant qu'habitante du quartier, je soutiens cette proposition de création d'une ZTL à Paris. Il est grand temps de limiter autant que possible le trafic automobile dans Paris, qui - je le rappelle - n'est le fait que d'une minorité des personnes, la grande majorité se déplaçant en transport en commun ou par des modes alternatifs non polluants. Il est aussi important de faire des efforts très significatifs sur le réseau de bus dont la régularité et la fréquence n'est pas acceptable à ce jour (entre 20 et 40' d'attente sur certaines lignes saturées, il faudrait 10' maximum en journée, comme à Londres par exemple), d'autant que certaines personnes (notamment les plus âgées ou celles souffrant d'un handicap) n'ont pas accès au réseau du métro à cause de nombreuses escaliers et couloirs.	-	Favorable	
@112		E-registre	Élie			Pour la ZTL	La ZTL est un très bon outil pour limiter la circulation dans le centre-ville. Il est regrettable que la rive gauche ait été exclue du périmètre et qu'un doute subsiste sur les quais hauts. Il sera nécessaire de mettre en place beaucoup de contrôles pour que ce dispositif soit efficace. L'exemple italien montre que les ZTL sont efficaces lorsque le contrôle est effectué par caméra.	-	Favorable	
E113		E-mail				Enquête ZTL Paris Centre	Bonjour, Les bureaux de ma société sont installés rue Charlot depuis 1991 et j'habite dans le 3ème arrondissement depuis 2009. J'ai trouvé le dossier extrêmement clair, complet et convaincant et je souscris pleinement à ce projet salutaire pour le bien-être, le bien-vivre ensemble et la santé des Parisiens et de tous ceux qui fréquentent Paris. Merci et bonne chance ! Denis Freyd	-	Favorable	
@114		E-registre	Didier			mise en place de zfl	Je suis opposé à la poursuite du matraquage des automobilistes par des équipements de voirie dont le but est de créer des ralentissements par des réglementations gênantes et toutes ces inventions pour diminuer la place des automobiles dans la cité.	-	Défavorable	
E115		E-mail				Avis ZTL	BonjourHabitante du Boulevard Henri IV depuis 10 ans je suis favorable à la ZTL qui réduira la pollution et les nuisances sonores.La piétonnisation des quais ou la modification de la circulation place de la Bastille permettent aujourd'hui une circulation plus aisée et plus sûre des piétons et vélos. Si le changement est souvent difficile à accepter, il est positif très rapidement. Je pense que personne ne reviendrait à une place de la Bastille entièrement entourée de voitures.La ZTL doit inclure les quais haut Rive Droite pour un réel bénéfice et une cohérence de la zone. Elle doit également inclure les îles qui sont déjà peu fréquentées par les voitures et qui risqueraient de voir leur trafic augmenter si elles étaient exclues de la.ZTL.CordialementAnne MalassagneYahoo Mail : Recherchez, organisez, maîtrisez	-	Favorable	
R218	PARI-A-1	Registre papier	Pierre				En tant que riverain proche de cette future zone, je vais devoir subir comme tous mes voisins une véritable nuisance en cas de trajet automobile de départ ou de retour à domicile. Lorsque je dois me déplacer pour mon travail en province, ou pour mes loisirs en week-end, l'offre de transports en commun étant insuffisante, je n'ai d'autre choix que de prendre ma voiture. Si je comprends l'enjeu touristique de ce projet, je le trouve dommageable pour les familles persistant à vivre à Paris. Dès lors je demande une adaptation des règles simples : autoriser au au transit les riverains proches de la zone, dans une zone tampon à définir. Un simple justificatif de domicile permettrait aisément le contrôle d'accès. Pierre de Montlivault 6 rue de Milan 75009 Paris	-	-	

R223	PARI-A-6	Registre papier	Elisabeth				Bonjour, En tant qu'architecte et urbaniste, je ne comprends pas les plans de circulation des vélos dans des rues qui vont encore permettre la circulation des voitures. Il semblerait que la pollution sera beaucoup plus importante dans les arrondissements limitrophes et aussi dans les quartiers XXX car les voitures ne pourront faire un parcours linéaire. L'idée est-elle de transformer cette ville en "cité-tourisme" sans prendre en compte le caractère de Paris. Nous n'avons pas besoin de favoriser les terrasses des restaurants par des touristes et des jeunes des autres quartiers.	-	-	
R225	PARI-A-7	Registre papier					Bravo pour ce projet qui réussit les exploits suivants : 1) rendre la vie quotidienne infernale pour les personnes ayant un handicap de quel ordre que ce soit et qui habitent dans la zone ! ex : pour aller de mon parking au garage il y a 230m à pied et 1,5Km à l'aller et 2,3Km au retour, ne parlons pas des embouteillages créés et qui n'existaient pas avant Paris-Respire. 2) Les bus sont très longs dans l'attente et le déplacement tant qu'on peut monter et descendre des escaliers ou peut prendre le métro. 3) L'insécurité et la saleté et autres nuisances se sont emparées des espaces piétons : bords de Seine, places diverses... 4) Quant au côté esthétique du projet : à chacun son mauvais goût. Merci pour cette préparation à l'enfer pour les riverains.	-	-	
@119		E-registre	Antony			Interrogation quant aux conséquences de la mise en place de la ZTL	Madame, Monsieur, j'ai lu avec intérêt et, je dois le dire, une certaine inquiétude les débats et polémiques suscités par la mise en place prochaine de la ZTL à Paris. Si le projet est louable sur le papier, je ne peux me départir d'une certaine angoisse quant à ses conséquences sur la qualité de vie non seulement des arrondissements voisins, mais aussi des usagers non-parisiens. La mesure semble prise avant tout pour bénéficier aux résidents fortunés des arrondissements du centre. Cette mesure ne risque-t-elle pas une fois de plus de rejeter une partie importante du trafic vers les arrondissements périphériques et la banlieue, déjà grandement pénalisés par la politique de rejet menée par la mairie de Paris ? Ne s'agit-il pas encore d'une décision qui ne prend aucunement en compte l'effet domino ? Va-t-on sacrifier le très relatif bien-être d'une majorité pour flatter une minorité ? Comprendons-nous bien, je ne suis pas opposé par principe à ce type de mesure, sous réserve qu'elle ait été bien anticipée et que ses tenants et aboutissants soient mûrement pesés. Je n'ai pas l'impression que ce soit le cas ici. Les préoccupations exprimées par la Préfecture de Police me semblent à cet égard plus que légitimes. La circulation dans Paris est déjà un chaos permanent (travaux, voies fermées...), amplifié par la mise en place sauvage de pistes cyclables en dépit du bon sens urbanistique (cf. la rue de Rivoli) et par l'absence de respect du code de la route par cyclistes et trottinettes. Lesquels ne sont, d'ailleurs, jamais sanctionnés malgré leur mise en danger constante des piétons. Les autorités n'ont pas assez d'effectifs pour canaliser les flux et les engorgements causés en grande partie par des choix d'urbanisme radicaux. Pensez-vous que soustraire des véhicules du centre pour les rejeter autour des arrondissements concernés contribuerait à améliorer la situation ? Que se passera-t-il en cas d'urgence ou d'attentat, si le trafic est si dense que les véhicules de secours et des forces de l'ordre ne parviennent plus à passer - c'est d'ailleurs déjà en partie le cas ? Paris Je trouve la proposition très pertinente, d'un point de vue écologique, pratique, qualité de vie, qualité du tourisme, etc...J'attends vraiment de voir la réalisation de ce projet.	-		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@120		E-registre	Corentin			ZTL Paris centre		-		Favorable

@121		E-registre	Mohamed			ZTL axes principaux et contrôle d'accès des véhicules	J'habite dans le deuxième arrondissement. Je suis donc directement concerné par la ZTL. Je suis très favorable à la ZTL pour différentes raisons (meilleur partage de l'espace public, baisse de la pollution, etc...). Il y a toutefois deux points de vigilances à surveiller:- Le premier, étant la surcharge des axes principaux par rapport à aujourd'hui (rue Réaumur, rue du Louvre, rue Montmartre, rue Sébastopol, ...). Il ne faudrait pas que la circulation soit plus dense qu'aujourd'hui avec la mise en place de la ZTL.- Le second, étant l'application et le contrôle des règles pour l'accès à la ZTL. J'espère que tout cela n'est pas juste un coup de communication politique, comme pour le respect des 30 km/h dans certaines rues.	-	Favorable	
@122		E-registre	Tristan			Avis - projet de ZTL	Avis plutôt favorable même si contrôle difficile.	-	Favorable	
@123		E-registre	Tylaja			Avis enquête publique ZTL	Ce projet part d'une bonne intention, néanmoins, le quartier choisi ne me paraît pas adéquat. Un des objectifs est "Contribuer à la dynamique économique, commerciale et touristique de la zone", or cette zone est déjà largement dynamique en tout points. Peut être qu'un essai sur une zone de Paris moins fréquenté pourrait montrer des résultats plus satisfaisants. Mon avis est donc plutôt mitigé. Je suis pour ces Zones à Trafic Limité, mais sceptique quant au lieu choisi.	-	Favorable avec réserve(s)	
@124		E-registre	Baptiste			avis enquête public ztl	Avis assez mitigé cependant quelque doute sur la capacité des autres rue a absorbé le surplus de véhicule contraints de changer d'itinéraire. Le problème de circulation ne semble pas résolu mais seulement déplacé. L'argument de déplacer les pic de pollution dans les zones ou la dispersion y 'est plus facile, notamment les bords de seine, va soulever d'autre problématiques. Ces bord de seine vont subir l'augmentation des polluant et encore une fois on déplace un problème au lieu de le résoudre d'une manière plus pérenne	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@125		E-registre	Clémentine			Avis sur le projet de création d'une ZTL à Paris	Bonjour, voici ma contribution au projet, vous trouverez ci-dessous ma réponse à l'enquête publique. Le projet est intéressant, cela pourrait permettre de promouvoir l'usage des transports en commun pour les usagers empruntant les voies routières de la zone proposée, et limité les désagrément sonore et de pollution. Afin de limiter les problèmes de trafic dans les arrondissements alentours liés aux déviations que devront suivre les utilisateurs, il serait intéressant de créer des parking relais aux abords des lignes de métros et RER dans Paris, ainsi que la petite et grande couronne. Ces Parkings pourraient être accessible avec le pass navigo mensuel et annuel et donc inclus dans ces forfaits, pour que ces parkings soient uniquement réservé aux usager des transports en commun. Cordialement.	-	Favorable	
@126		E-registre	Audrey			Avis ZTL	Je trouve que c'est un bon projet dans l'ensemble. Cela permettra une baisse de pollution et permet une meilleure qualité de l'air de plus cela permettra l'utilisation des transport en commun. Mais il est important que cette transition soit bien gérer pour minimiser les impacts sur les citoyens	-	Favorable	

@127		E-registre	Hugo			Avis enquête publique ZTL	<p>Bonjour, J'habite le 11ème arrondissement et ne possède pas de voiture. Je suis favorable à la création de cette ZTL toutefois en émettant beaucoup de réserves quant aux moyens de contrôles et moyens alternatifs de transports proposés. De nombreuses réserves également concernant l'efficacité d'une telle zone pour une ville aussi dense que Paris. Enfin des réserves concernant l'impact que cela aura sur les commerçants du quartier. En effet, il faudrait améliorer de manière significative l'offre et la qualité des transports en commun d'une part. => proposer une baisse du prix du ticket par exemple tout en améliorant la qualité de l'air dans le métro... => nous connaissons le caractère vieillissant de notre métro et RER qui marchent difficilement => Il faudrait également renforcer le contrôle des cyclistes qui ne connaissent pas le code de la route : la priorité est aux piétons et limitation de leur vitesse.=> Qu'en est-il de l'effort de piétonnisation et de la création d'îlots de fraîcheur dans cette zone ?=> Quel sera l'impact du report du flux routier sur les axes avoisinants la zone. Bien que l'étude d'impact se soit chargée du sujet, je doute que l'effet ne sera que de déplacer la pollution ailleurs... Liste non exhaustive de questions mais surtout un encouragement afin de mener ce projet à bien. Je suis pour l'instauration de cette ZTL. Bien à vous,</p>	-	Favorable	
@128		E-registre	Laura			Avis sur la ZTL	<p>Bonjour, nous sommes des étudiantes et nous trouvons que ce projet est globalement positif, pourtant il reste encore quelques points qui restent négatifs. Les principaux intérêts sont la réhabilitation de l'espace public, qui permet notamment de faciliter le déplacement des piétons, mais aussi le rééquilibrage de la rue au profit des piétons, des personnes qui utilisent les transports en commun. Avec une circulation plus favorable, sécurisée et confortable pour tous les usagers comme les commerçants, résidents, touristes, personnes à mobilité réduite... Il permet également une meilleure fluidité du trafic, la baisse du niveau du bruit avec comme conséquences moins de pollutions sonores et moins de pollutions de l'air. Le trafic est encore possible pour les personnes nécessitant le trafic dans les zones concernées. Il existe une réelle explication de la finalité du projet par des actions pédagogiques afin de faire comprendre aux personnes environnantes l'importance et les objectifs du projet. Les principales problématiques seraient l'incapacité de pouvoir se déplacer en voiture pendant les horaires du soir (entre minuit et 5h du matin) car peu, voire pas de transports sont présents la nuit pour rentrer, surtout pour les personnes qui n'habitent pas à Paris. Il serait également préférable d'envisager une baisse du prix des tickets de transports (bus, métro, vélo) pour la zone concernée, étant donné que le projet pousse des riverains et passants à prendre davantage les transports en commun.</p>	-	Favorable	
@129		E-registre	Angelo			Avis sur le projet ZTL de la ville de paris	<p>Le projet est très intéressant sur le papier. J'aimerais bien voir la mise en place avec un suivi des opérations en temps réel sur la plateforme. Maintenant, la focalisation sur ces 4 arrondissements centraux ne me paraissent pas les plus pertinents, négligeant le 8ème et le 10ème qui font partie du pôle principale de circulation et d'activité sur Paris. Le projet de verdissement déjà mis en place au préalable, revient dans celui-ci. Un doute au niveau de l'efficacité et la faisabilité de ces idées.</p>	-	Favorable	

@130		E-registre	Angelo			Avis sur le projet ZTL de la ville de paris	Le projet est relativement interessant sur le papier. J'aimerais bien voir la mise en place avec un suivi des opérations en temps réel sur une plateforme mise a disposition. Je questionne la faisabilité du projet et son aboutissement. Maintenant, la focalisation sur ces 4 arrondissements centraux ne me paraissent pas les plus pertinents, négligeant le 8eme et le 10eme qui font partie du pôle principale de circulation et d'activité sur paris. Le projet de verdissement déjà mis en place au préalable, revient dans celui-ci. Encore doute au niveau de l'efficacité et la faisabilité des idées proposées.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@131		E-registre	Sarah			Enquete publique trafic limité	BonjourJe suis absolument contre le trafic limité dans le centre de Paris !!!!!!!!!!!Mon papa handicapé qui est déjà emprisonné dans son appartement a cause des trottoirs non adaptés aux sièges roulants, ou à cause des terrasses prenant tout le trottoir ne peut plus sortir. Et maintenant, les voitures, vtc ne pourront plus venir ? Vous vous rendez-compte de l'égoïsme dont vous faites preuve ? C'est ok les vélos ont des pistes toutes neuves, quand mon pere ne peut plus sortir et que moi, jeune maman, ne peut plus prendre la voiture à cause du bordel sans nom dans Paris ! Vous etes des assassins !!!!!	-	Défavorable	
@132		E-registre	Florent			Favorable	Je suis favorable à la baisse du trafic dans le centre de Paris et donc a cette mesure qui y contribue. La pollution de l'air est un enjeu de santé publique qui doit être prioritaire et toute baisse est bonne à prendre, même si le projet semble apporter une contribution modeste (mais quand même positive) a cet égard. La ZTL ne peut qu'aller dans le bon sens, en espérant qu'elle puisse évoluer sur la durée pour être plus stricte sur le modèle des villes italiennes.	-	Favorable	
@133		E-registre	Michele			circulation quartier Madeleine	On a déjà mille difficultés à circuler et stationner n'est pas suffisant ? Quant à moi je me refuse à abandonner ma voiture pour sortir de PARIS. Tout est fait pour que les habitants quittent la capitale.	-	Défavorable	
@134		E-registre	Jacques			Consultation ZTL Paris Centre	La ZTL ne devrait pas se limiter aux 4 arrondissements centraux mais s'étendre jusqu'au bd Saint Germain dans le nord des 5e, 6e et 7e arrondissements. Cela gagnerait en efficacité et en lisibilité mais aussi en fluidité. La ZTL au centre de Paris est indispensable pour des raisons de qualité de l'air mais aussi de sécurité en raison de la densité d'occupation de l'espace public par des engins motorisés dans les rues étroites du centre.	-	Favorable	

@135		E-registre	Vincent			Paris Centre, île Louviers et Rue Agrippa d'Aubigné	<p>1/ Interdire progressivement les véhicules diesels et les poids lourds dans Paris et généraliser les détecteurs de bruits pour lutter contre la pollution sonore</p> <p>2/ Limiter la vitesse à 30 Kmh pour TOUS les véhicules (incluant vélos et trotinettes notamment électriques !) au moyen de "dos d âne" et de radars avec caméra. cela évitera bien des accidents avec les piétons. Verbaliser les excès.</p> <p>3/ Augmenter le nombre de bornes de recharges électriques (infrastructure) sur les places de parking. Tous les résidents ne disposent pas d'une place de parking pour leur véhicule, Cela facilitera la transition vers les motorisations hybrides rechargeables et tout électrique.</p> <p>4/ Augmenter le nombre de places pour garer Vélos, Motos, Trotinettes avec un point d'attache pour l'antivol. Encourager à l'utilisation de ces zones. Interdire les stationnements en dehors de ces zones et verbaliser/enlever les véhicules garés « sauvagement ».</p> <p>5/ Augmenter les espaces verts en bordure de voies. Augmenter les zones de détente pour les chiens.</p> <p>6/ A terme rendre Paris Centre (puis Paris intramuros) une zone Zéro émission, mais le faire progressivement, sans décourager les personnes et entreprises basées à l'extérieur d'y venir travailler, sans amplifier la « fracture sociale » qui existe déjà entre Paris et sa Banlieue.</p> <p>7/ mettre des détecteurs de bruits près des lieux connus pour être bruyants</p> <p>8/ verbaliser les véhicules trop bruyants</p> <p>PLUS LOCALEMENT</p> <p>9/ Quai Henri IV : résoudre le problème au carrefour au droit du pont Sully trop bruyant et encombré</p> <p>10/ Quai Henri IV bruyants et avec une circulation intense et en accordéon. Limiter la vitesse à 30km/h Placer des Radars.</p> <p>11/ Rue Agrippa d'Aubigné côté Seine face au numéro 2: Autoriser pour les résidents l'accès depuis le quai Henri IV vers les entrées de garages situées au 2 et au 4 Rue Agrippa D'Aubigné. Le sens interdit actuel sur la Rue Agrippa les oblige à faire le Tour du bâtiment Morland La Félicité par la Rue Schomberg et le Boulevard Morland (Pollution inutile).</p> <p>10/ Rue Agrippa d'Aubigné . rue</p>	-	Autres	
@136		E-registre	Henri			FAVORABLE - INCLURE ABSOLUMENT LES QUAIS HAUTS DE SEINE (Rive Droite) et les ILES SAINT LOUIS + CITE	<p>Il faut absolument inclure les quais haut de Seine (Rive Droite) ainsi que les Iles Saint Louis et de la Cité pour que la mesure soit efficace. Si ce n'est pas le cas, l'efficacité de la mesure me semble assez limitée car tout le monde utilisera cet axe des quais haut de Seine (rive droite) pour traverser Paris, ce qui est exactement l'inverse de l'effet recherché</p> <p>!!! Actuellement, le trafic sur cet axe constitue une vraie nuisance et en particulier pour les riverains (nuisance sonore mais aussi pollution de l'air...), on se croirait sur le périphérique en plein coeur de Paris, c'est un triste spectacle et cela même en dehors des heures de pointes.</p>	-	Favorable avec réserve(s)	

@137		E-registre	Antoine			ZTL - attention au report de trafic sur les axes en périphérie de la ZTL	Bonsoir, Nous sommes tout à fait favorables à la ZTL à Paris, merci de cette initiative qui rendra notre quotidien plus doux et donnera une ville plus respirable, plus calme notamment pour nos enfants. Nous sommes néanmoins inquiets des risques de report de la circulation de transit sur les axes en périphérie de la zone. Dans le 12è par exemple, nous avons déjà deux "mini-périphériques" qui servent clairement à traverser Paris : avenue Ledru-Rollin et avenue Daumesnil. L'avenue Ledru-Rollin notamment est aujourd'hui déjà utilisée pour traverser Paris (circulation de transit), de Jaurès à Porte d'Italie. Non seulement la circulation y est déjà très dense à toute heure du jour et de la nuit, mais en plus la vitesse et le bruit généré (sans parler de la pollution) deviennent de plus en plus problématiques (ex : quartier de la gare de Lyon). Nous craignons vraiment que cela empire. Comment comptez-vous contrôler cela et qu'allez vous mettre en place pour concrètement empêcher le report ? Merci d'avance	-	Favorable	
@138		E-registre	Grégoire			Équité entre parisiens et moyens mis en oeuvre	Nous ne voyons pas dans ce dossier d'enquête sérieuse sur les reports de circulation aux abords de la ZTM proposée Les reports de circulations auront des effets sur les populations vivant dans les quartiers en périphérie de la ztl. Pour quelles effets en termes de polluants atmosphériques, de bruits et de circulation ? Par ailleurs je ne trouve dans ce dossier aucune définition des moyens qui seront mis en oeuvre pour contrôler l'autorisation de circuler dans la ZTL lorsque ce sera la casqu'est ce que le trafic de transit ? Déposer une personne à un rdv sans nécessairement y rester est il un trafic de transit ? S'agit il d'une obligation d'achat pour prouver qu'on avait à y faire (ainsi que David Belliard l'avait suggéré lors d'une interview ? Enfin : est ce que les moyens mis en oeuvre (incluant cette enquête) justifient les effets attendus globalement - actuellement non mesurés ?	-	Défavorable	
E139		E-mail				Dénonciation de racisme et sexisme policier et de corruption	Bonne journée. Je condamne les bavures policières et en particulier les accusations fallacieuses et diffamatoires de madame Stéphanie Goutard de 10 rue Perronet Paris 7. La police ne doit pas avoir un blanc seing pour toutes dérives, leurs dérives sont insupportables. Merci beaucoup. Mme Hansa EMZIVAT	-	Autres	

@140		E-registre	Anthime			Refus de la ZTL	<p>- En empêchant la circulation de passer normalement dans le périmètre de la futur ZTL, on oblige les véhicules à des trajets beaucoup plus de contournement. Ainsi, pour un même trajet d'un point A à un point B, le temps de parcours, la pollution et l'encombrement se trouvent considérablement augmentés. On réussit, avec un nombre stable de voitures, à créer davantage d'embouteillages puisque chaque véhicule reste plus longtemps sur la chaussée. La pollution s'en trouvera doublement augmentée : par l'augmentation de la distance à parcourir et par l'augmentation des embouteillages dans lesquels les voitures restent à bas régime et ne cessent de s'arrêter et de redémarrer, ce qui est beaucoup plus polluant que de rouler à une vitesse de croisière plus élevée. La ville du quart d'heure est pour l'instant la ville du quart d'heure pour faire 50 mètres dans les bouchons, y compris dans le bus, ou pour faire 2 stations dans le métro. IL est illusoire de croire que l'on dissuadera qui que ce soit de passer dans Paris : vues les difficultés actuelles de circulation, personne ne se rend dans Paris en voiture sans une excellente raison, et ce n'est jamais une partie de plaisir.- en dissuadant les visiteurs extérieurs à la ville (en particulier les banlieusards) de venir en voiture dans Paris, on prive les commerçants d'une clientèle plus vaste et diversifiée que celles es habitants de Paris Centre. Les transports en communs, dont les dysfonctionnements sont bien connus de tous ceux qui les prennent, ne peuvent en outre en aucun cas remplacer la voiture : si l'on achète un meuble, ou tout autre objet encombrant, et même si l'on va faire les soldes en familles, il devient presque impossible de revenir chez soi avec les articles que l'on vient d'acheter : les rames sont trop exigües et bondées, les escalators et trottoirs roulants peu pratiques et souvent en panne, tandis que bien des stations ne sont encore desservies que par des escaliers. Les effets de la politique anti-voitures sont déjà nettement sensibles partout où la circulation a été restreinte</p>		Défavorable	
------	--	------------	---------	--	--	-----------------	---	--	-------------	--

@141	E-registre	Marc			Zone à trafic limité	<p>Quelques remarques, sans remettre en cause le bien-fondé de la démarche (j'habite dans la ZTL) :- Les textes restent trop limitatifs/stricts pour l'accès des entreprises de travaux (plombier, électricien, btp) à la ztl. Vous devez prendre en compte que pour réussir la transition dans les temps notamment les économies d'énergie dans les logements, de nombreuses entreprises interviennent dans nos quartiers, avec des plaques européennes, non françaises, car il n'y a pas assez d'entreprises françaises pour faire le travail (elles sont débordées). Les exclure du champ, comme je crois le comprendre indirectement (vous citez des abonnements) serait très dangereux pour la réalisation des travaux de mise aux normes énergétiques. Leur imposer des charges financières supplémentaires n'irait pas non plus dans la bonne direction pour favoriser la mise aux normes, car ce sont majoritairement des TPE voire des auto-entrepreneurs...- De quel document devons nous avoir besoin pour accéder à notre domicile en voiture dans la ztl ? Une carte d'identité, passeport ou permis de conduire devraient suffire. Ne nous imposez pas une carte ad-hoc à durée limitée avec des démarches à faire, d'autant que nous avons souvent déjà enregistré la plaque de notre voiture comme résident auprès des services de la Ville. De grâce, nous sommes épuisés par les démarches administratives qui s'ajoutent les unes aux autres. - Vous ne devez pas en profiter pour réduire le nombre de places de parking sur la voirie dans la ztl; sans être handicapés, nous avons tous deux 70 ans et avons vraiment besoin d'un véhicule car nous ne pouvons porter ni marcher longtemps. Nous ne nous en servons d'ailleurs que pour aller hors de Paris. Et, au passage, vous devriez en profiter pour réviser la politique des prix élevés dans les parkings publics.- Je me pose la question de l'efficacité des contrôles que vous allez effectuer ; cela me semble facile de traverser la ztl, sans y être autorisé, en prétextant par exemple d'aller au parking Lobau pour faire des</p>	-	Favorable	
@142	E-registre	Pauline			Questions sur report de circulation	<p>Bonjour, Merci beaucoup pour cette initiative qui j'espère permettra une réduction générale du trafic routier parisien. Mon inquiétude concerne les reports de trafic sur les zones proches de la ZTL (notamment autour du quartier Bastille - Ledru Rollin - Gare de Lyon). Il est indiqué dans votre enquête "pas de report massif estimé", mais même un report minime peut être très compliqué pour les riverains qui subissent déjà un très fort trafic routier au quotidien. L'axe Daumesnil / Ledru-Rollin est aujourd'hui utilisé comme un "mini périphérique" urbain pour traverser du nord au sud sans avoir à passer par le périphérique. Comment comptez-vous contrôler l'impact sur les zones périphériques svp ? que comptez-vous mettre en oeuvre pour contrôler un report de trafic de transit dans les zones à proximité de la ZTL ? Merci d'avance pour vos retours et votre engagement pour répondre à l'urgence écologique Pauline</p>	-	Favorable	
@143	E-registre	Corinne			bravo	<p>Bravo et continuez dans les autres arrondissements en interdisant la circulation ou en la réservant aux seuls résidents J ai une voiture mais considère en tant que parisienne que celle ci n a pas de place dans notre ville</p>	-	Favorable	

@144		E-registre	Geoffroy			Zonage	Bonjour, Bien sûr c'est une initiative tout à fait louable car le choix du tout voiture dans les villes et à Paris en particulier a été un choix politique de Pompidou absolument désastreux, au nom d'une modernité dont on a du mal à voir l'intérêt pour la vie, mais aucun mal à voir l'intérêt pour les propriétaires des groupes industriels. Je regrette que la zone se limite à Paris Centre, alors qu'il était annoncé initialement une partie du 5e et du 6e, en gros l'enceinte de Philippe Auguste. Les quais sont en effet un lieu quasi exclusif de transit, avec 3 files de voitures qui détruisent totalement l'intérêt du fleuve en terme de qualité de l'air et de calme. Serait-il donc possible de l'agrandir ?	-	Favorable	
@145		E-registre	Françoise			ZTL Paris-centre	Comme le cancer, la ville se nécrose en son centre, faute d'irrigation par la circulation... On voit déjà l'amarce du phénomène avec ces fermetures en série de commerces de proximité, qui au mieux sont remplacés par des boutiques pour touristes. On ne peut pas se plaindre de la désertification des centres-villes et empêcher d'y circuler et d'y stationner. Quand il n'y aura plus que du tourisme, il n'y aura plus personne pour voter pour vous ni plus besoin de mairie.	-	Défavorable	
R226	PARI-A-8	Registre papier	Michel				Bonjour, Je souhaite participer à l'enquête Public "Zone à Trafic limité". Je demeure au 84 rue de Rivoli (Entrée 1 Rue St Bon) et je me déplace en Transport en commun et avec ma voiture personnelle. Je suis Handicapé et j'ai le macaron apposé au Pare Brise de ma voiture et également une "Carte Mobilité Inclusion" Priorité pour XXX XXX Handicapé. Je m'interroge sur mon avenir pour les déplacements avec mon véhicule, pour l'instant je me gare aux emplacements réservés aux Handicapés, mais à l'automne pourrai-je continuer à me stationner comme à l'heure actuelle ? Je vous remercie par avance. MICHEL.MARACHE@HOTMAIL.FR Tel : 06 79 34 48 19	-	-	
@146		E-registre	Anatole			Pour la ZTL	Pour la ZTL	-	Favorable	
@147		E-registre	Nicolas			ZTL - autorisation des véhicules ayant une vignette verte	Afin de favoriser les véhicules électriques, non émetteurs de particules fines et bien moins bruyant, ce qui aurait un impact sur le reste des arrondissements de Paris et de la région, et pas les seuls privilégiés des quartiers centraux de Paris, il conviendrait d'autoriser l'accès en transit aux véhicules porteurs de la vignette verte et non pas interdire toute circulation. De même seuls les taxis et VTC porteurs d'une vignette verte devraient être autorisés à termes dans Paris.	-	Favorable avec réserve(s)	
E148		E-mail				proposition ZTL	Je propose une ZTL à l'échelle de toute la Ville de Paris ! M.FILLAUD Noélecteur dans Paris Centre	-	Favorable	

@149		E-registre	Marc			Contre la ZTL, pour le développement des bus et l'élargissement des trottoirs	Les travaux engagés depuis une vingtaine d'année ont déjà réduit de manière sensible le trafic voiture dans Paris ; de fait la ville est devenue en elle même une ZTL très décevante :- le réseau de bus, essentiel à la mobilité des seniors dont je suis, a été complètement sacrifié : entre les couloirs bus remplacés par des pistes cyclables laissant les bus coincés dans la circulation, et les carrefours bloqués en raison des aménagements anti voiture que ces mêmes bus n'arrivent plus à franchir, prendre le bus est devenu un enfer- marcher est-il plus agréable ? Non, du tout. Les voitures s'arrêtaient au feu rouge, les vélos non. Traverser une rue est devenu un risque, le summum étant la rue de Rivoli- Paris Respire : pour quelques rues sans voiture, les abords sont complètement enfumé par un trafic routier paralysé alors même que le nombre de voiture a diminué, un comble. Pour autant les piétons peuvent-ils envahir les rues ? Oui mais à leur risque et péril : entre bus, taxis et vélo, seuls les trottoirs sont marchables, comme avant.En conclusion : la ZTL est un mirage : la diminution des voitures dans les 4 premiers arrondissements est déjà une réalité. "Paris Respire" ne tient pas ses promesses pour la balade, et génère des effets de bord catastrophiques en termes de pollution. Le renforcement de la ZTL comme prévu généraliserait Paris Respire aux 4 premiers arrondissements avec les conséquences négatives pour les 16 autres. Contrôler Crit'Air, diminuer le nombre de places de stationnement comme c'est le cas en Suisse, redéployer les couloirs bus et supprimer les points noirs bus serait beaucoup plus efficace.A noter : il n'est pas possible de choisir plusieurs lieux pour la contribution, contrairement à ce qui est indiqué	-	Défavorable	
@150		E-registre	Gabriel			Une évolution indispensable	La ZTL constitue une évolution indispensable pour faire entrer Paris dans la modernité urbaine. Une ville qui respire, une ville qui respecte ses habitants et l'environnement, une ville accueillante pour ses hôtes de passage, une ville qui se donne les moyens de s'ouvrir vers l'avenir...Voilà de quoi la zone à trafic limitée est le nom. Pour moi, habitant de longue date, la ZTL est un rêve sur le point de se réaliser.	-	Favorable	
@151		E-registre	Filet			ZTL Paris	La ZTL est un excellent projet, de nombreuses villes comme Madrid l'ont mis en place avec succès. La chose que je ne comprends que si c'est pour protéger la santé des gens, pourquoi ne pas faire la ZTL dans les arrondissements où les gens vivent et non pas dans le centre de Paris ou plus grand monde ne vit. Une ZTL dans le 17 18 19 auraient beaucoup plus de sens. D'autant que ces arrondissements étant plus populaires, les gens ont naturellement moins de voiture.	-	Favorable	

@152		E-registre	Louis			Oui, 100 fois oui.	Madame, Monsieur Je suis résident du 11ème arrondissement de Paris et je me déplace quotidiennement à vélo pour me rendre au travail dans le 2nd arrondissement. Je tiens à exprimer mon soutien enthousiaste aux propositions visant à établir des zones à trafic limité (ZTL) dans notre ville. Voici quelques points clés en faveur de cette initiative, qui aura un impact significatif sur notre qualité de vie urbaine. Réduction de la pollution de l'air: Les ZTL contribueront de manière substantielle à l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant le nombre de véhicules motorisés dans les quartiers les plus denses. Une atmosphère plus propre est cruciale non seulement pour notre santé en tant qu'adultes, mais également pour celle de nos enfants et des générations futures. Sécurité accrue pour les cyclistes: En tant que cycliste quotidien, je suis directement confronté aux dangers associés à la circulation dans des rues étroites, souvent mal adaptées aux vélos, notamment dans les voies à contresens des arrondissements centraux. La mise en place de ZTL augmenterait considérablement la sécurité des cyclistes, en réduisant les interactions potentiellement dangereuses avec les véhicules motorisés. Cela est d'autant plus crucial lorsque je transporte mes deux enfants en bas âge sur mon vélo long, moment où leur sécurité est ma priorité absolue. Ce point est valable également pour la sécurité des piétons qui sera accrue en limitant le trafic motorisé. Retrouver le paysage urbain: Moins de voitures signifie plus d'espace pour les piétons, les vélos, et une augmentation des zones vertes. Les arrondissements centraux, caractérisés par une haute densité de bâtiments et des rues étroites, bénéficieraient particulièrement d'un environnement plus calme et esthétiquement agréable. Impact positif sur le commerce local et la restauration: Les études montrent que les zones piétonnes et les espaces favorables aux cyclistes attirent plus de clients pour les commerces et les restaurants. Les gens sont plus enclins à s'arrêter à parcourir les	-	Favorable	
@153		E-registre	Grégoire			Périmètre de la ZTL	Bonjour, Je suis 100% favorable à la ZTL et je regrette qu'elle soit limitée aux 4 premiers arrondissements. J'habite une rue calme du 8e, la rue de Naples, théoriquement à 30km/h mais comme c'est une ligne droite à sens unique quasiment tous les véhicules dépassent la limite. Il faudrait vraiment que les autorités fassent respecter le 30 à l'heure: renforcement des marquages au sol, dos d'âne, caméras, radars,... il faut un renforcement des mobilité douces. La ZTL sans sanctions ne sera pas appliquée je suis favorable à un péage urbain et à des caméras de verbalisation automatique à l'entrée de la ZTL comme à Londres ou à Milan. Quand l'area C (la ZTL de Milan) a été mise en place, avec paiement d'une congestion charge et réseaux de caméras pour traquer systématiquement les contrevenants le trafic a baissé d'un jour à l'autre de plus de 20%. Soyons ambitieux! Sans amendes systématiques ce sera un échec comme le 30/h.	-	Favorable	
@154		E-registre	Marion			ZTL PARIS	Excellent projet, j'espère qu'il sera étendu à l'ensemble du territoire parisien. Il est grand temps Merci !	-	Favorable	

@155		E-registre	Dan			Complètement oppose à la ZTL	Encore une idée hors sol qui ne servira qu'à emboliser encore plus la circulation auto dans Paris et à pousser les commerces du centre vers la faillite. Il n'y a aucun suivi de ces initiatives par la mairie de Paris, par exemple: qui roule aujourd'hui à 30km/h dans Paris? Qui respecte le "code de la rue"? Tout cela n'est que de la démagogie. Concernant la destruction des commerces, on peut l'observer partout où les places de parking ou l'accès des voitures ont été supprimés (par exemple, rue de Rivoli ou boulevard Saint Germain). Il vaudrait mieux que la mairie se concentre sur la réhabilitation de l'existant que de continuer cette fuite en avant motivée par leur idéologie.	-	Défavorable	
@156		E-registre	Guillaum			ZTL	Favorable. améliorer transports notamment de nuit (métro), espace public et verts	-	Favorable	
@157		E-registre	Marie			Impact du report du trafic dans les autres arrondissements	Bonjour, Je ne parviens pas à trouver de résultats ou d'explications sur l'impact du report de la circulation sur les autres arrondissements. Est-ce qu'une analyse a été faite à ce sujet? Je n'ai pas d'avis sur le projet mais redoute beaucoup les conséquences sur les autres arrondissements vers lesquels le trafic sera reporté.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@158		E-registre	Flore			Favorable à la ZTL et à plus de restrictions sur la circulation automobile	Je suis favorable à la mise en place de cette Zone de trafic limité, voire à un élargissement des restrictions de la circulation automobile dans Paris et ce pour plusieurs raisons :1. née à Paris, habitant Paris depuis toujours, j'aimerais pouvoir mieux et plus profiter de ma ville dans mes déplacements au quotidien et retrouver le plaisir d'habiter cette ville. Aujourd'hui, je ne la perçois plus comme une capitale européenne magnifique où chaque immeuble, chaque perspective enchante, mais comme un gros embouteillage polluant et bruyant, où mes déplacements sont entravés. Il faut inciter les Français à renoncer aux véhicules automobiles à Paris lorsque c'est possible afin que chacun puisse se réapproprier notre capitale.2. Alors même que les déplacements à vélo et les cyclistes se multiplient, les voies cyclables restent limitées à une bande étroite dans les rues et empêchent une adoption plus large de ce mode de circulation doux. Moins de voiture signifiera plus d'autres modes de transports et donc plus de sécurité, la mairie et la voirie seront en effet en mesure de mettre en place une signalétique, un marquage au sol, des feux, des espaces piétonniers plus clairs et délimités pour une cohabitation apaisée.3. Il est très incohérent de dépenser de l'énergie dans le déplacement d'un véhicule de plusieurs centaines de kilos pour ne transporter qu'un conducteur de 80kg en moyenne. C'est pourtant ce qui se passe dans la majorité des déplacements des parisiens : souvent seuls dans leur voiture, les conducteurs solos sont une aberration écologique.4. Pour que la circulation automobile soit possible et apaisée pour les gens qui en ont vraiment besoin, les personnes âgées, les services d'urgence, les familles parisiennes avec enfants, les artisans, etc..., il faut que le trafic diminue et donc que la circulation de transit soit réduite à la portion congrue. Paris bénéficie de transports en commun et de pistes cyclables qui permettent des déplacements intramuros souvent bien plus rapides qu'en voiture.5. La pollution urbaine issue en partie des Favorable à l'instauration d'une ZTL dans le centre de Paris, dès l'automne 2024 et qui englobe le plus largement les voies et axes possibles du secteur !	-	Favorable	
@159		E-registre	Kévin			Zone à Trafic Limité (ZTL) dans le centre de Paris	Favorable à l'instauration d'une ZTL dans le centre de Paris, dès l'automne 2024 et qui englobe le plus largement les voies et axes possibles du secteur !	-	Favorable	

E160		E-mail			Consultation ztl Paris	Bonjour,Je vous prie de trouver ci dessous mes observations et avis concernant le projet de ZTL de Paris.Habitant dans le 4eme arrondissement, rue beautreillis, je suis en effet complètement opposé a la mise en place de cette ZTL qui ne fera qu'augmenter les difficultés de vie au jour le jour des habitants du centre de Paris.Déjà aujourd'hui avec les restrictions actuellement mises en place, il est devenu impossible de convaincre, un taxi, une livraison ou un artisan (comme un plombier) d'intervenir dans notre rue. les difficultés d'accès sont telles que ce type de service n'est plus accessible pou nous, ce qui réduit déjà notre zone a l'état de ghetto marginalisé.De plus et alors que je dispose d'une place de parking souterrain près de mon domicile, il m'est déjà impossible d'y accéder lorsqu'il m'arrive de vouloir la rejoindre en revenant de WE en province.Tous ces effets neffastes seront encore amplifiés par cette ZTL qui ne repond ni u désirs ni aux besoins des habit nts mais uniquement a une vision idéologique portée par une minorité de militants extrémistes et malheureusement soutenue par la mairie de Paris pour des raisons purement electoralistes.En vous remerciant de prendre cet avis en compteJL VUILLEMIN		Défavorable	
@161		E-registre	Stephane		S'appuyer sur les exemples étrangers	Je ne suis pas un fervent partisan des ZTL mais la Mairie de Paris la mettra un jour ou l'autre en service. Un certain nombre de villes l'ont mis en place. De mon point de vue, à terme, cela créera du dynamisme économique sur la zone (au détriment des arrondissements alentours ?) mais fera fuir les habitants. On arrivera donc au paroxysme de la disneylandisation de la ville. Si une telle ZTL est mise en place alors il faut que les règles sont très claires et que les contrôles systématiques par radar soient faits. En l'état, on ne comprend pas ce qui est autorisé ou interdit ; sur quelle base les contrôles seront faits. Le système ne peut être que : je (mon véhicule) suis autorisé de manière permanente ou je ne suis pas autorisé. Sinon, cela sera sans effet sur le trafic.		Défavorable	
@162		E-registre	Denis		La ZTL va fracturer encore un peu plus Paris	Cette idée de zone à trafic limitée est complètement démagogique et va surtout reporter le trafic motorisé aux limites de la zone, Boulevard Saint-Denis et Boulevard Saint-Germain, etc. Vers des populations qui n'ont rien demandé. Une capitale à deux vitesses, pour un gain nul en termes de pollution totale puisque les bouchons vont diminuer ici et augmenter ailleurs. Paris déborde d'exemples où le trafic motorisé est déjà réduit mais les bouchons vont croissant, par élargissement systématique des trottoirs, sans concertation avec les riverains. Cette politique délibérée entrave avant tout les trafics des bus, donc des transports en commun, RATP avec d'innombrables travaux et rétrécissements sur toutes les places; Bastille, Clichy, Concorde, Catalogne, demain Félix Eboué, etc. Le problème de Paris Centre, n'est pas les voitures qui roulent moins vite qu'avant: ce sont les cyclistes qui roulent à contre-sens et sans lumière de nuit dans des axes comme Quatre-Septembre/Réaumur. Ils ne respectent pas les priorités piétons, et ne sont jamais verbalisés, malgré l'augmentation des effectifs de la police municipale. Passent au feu rouge au péril de leur vie, en toute impunité. Détourner une partie du trafic automobile de transit ne fera qu'accroître ce sans-gêne des cyclistes, indifférents aux autres et totalement irrespectueux du code de la route. Sans parler des vélos-cargos électriques qui roulent à contre-sens dans des rues étroites alors qu'ils sont trop larges pour cela, eux aussi protégés par la nouvelle doxa parisienne.		Défavorable	

@163		E-registre	Nicolas			Pour un air pur	Je suis pour la limitation de la circulation de transit mais aussi pour limiter la circulation des taxis, vtc, certaines rues comme la rue des petits champs devenant des voies permanentes	-	Favorable	
@164		E-registre	Christian			Zone à Trafic Limité	Je suis opposé à la création de cette zone dans les 4 premiers arrondissements de Paris, qui va encore multiplier, par transfert, les difficultés actuelles de circulation et les nuisances (pollution et bruit) qui en découlent, en raison des restrictions déjà décidées par la Mairie, et en premier lieu la décision délirante d'interdire la rue de Rivoli aux véhicules particuliers au profit d'une quadruple voie cycliste surdimensionnée. En second lieu, la Mairie ne prend pas en compte, une fois de plus, la population des seniors, des handicapés, les personnes ayant difficulté à marcher, les mamans avec poussettes etc. pour qui ni le vélo, ni le métro en raison de la très faible proportion de stations équipées d'escalators ne constituent une option de déplacement. En troisième lieu la piétonnisation à outrance comporte des nuisances sonores pour les riverains et ne favorise en aucun cas les commerces autres que touristiques.	-	Défavorable	
@165		E-registre	Hugues			Politique de ségrégation et d'exclusion	L'INSEE a publié l'évolution de la population à Paris entre 2009 et 2020 :- Baisse de la population totale : 88 000 habitants, soit -4% -Baisse du nombre d'enfants de moins de 14 ans : 33 000, soit -10%Le projet soumis à enquête publique aurait, s'il n'était pas retiré, pour effet d'accélérer cette tendance.Ce projet tout vélo poursuit la politique menée par la Mairie de Paris d'exclusion des parents de jeunes enfants et de personnes âgées au bénéfice exclusif des touristes et résidents jeunes travaillant à Paris.Aucun effort n'est fait pour les transports en commun à Paris Centre :-Les métros souvent saturés restent inaccessibles aux poussettes et aux personnes ayant du mal à marcher -Les bus de plus en plus rares et mal maillés (les objectifs de service ne sont pas respectés) circulent de plus en plus lentement car ils sont parkés au bénéfice des seuls vélos sur des voies restreintes qu'ils doivent partager avec tous les autres véhicules (taxis, service, livraisons, ...). Le trajet Bastille- Concorde prend par exemple jusqu'à 30 minutes-Je comprends que la Ville de Paris va affréter une flotte de taxis aux frais du contribuable (à quel coût ?) pour transporter les personnes disposant d'une carte d'handicapé, mais comment vont faire tous les autres qui ne peuvent pas faire de vélo ?En tant que résident de Paris Centre depuis 44 ans, je ne peux que constater la dégradation constante et rapide de mon environnement de vie :-Les artisans refusent de se déplacer dans Paris Centre, même au prix d'une surfacturation car ils perdent trop de temps pour y venir ; cela devient de plus en plus difficile de faire réparer un robinet qui fuit-Mes enfants ne veulent plus faire le déplacement avec leurs enfants trop petits et nous demandent pour les voir de nous déplacer chez eux-Plusieurs voisins âgés ont décidé de partir en Province car la vie leur a été rendue trop difficile par l'actuelle Mairie. Leur appartement a été transformé en airbnb-Le quartier se transforme en zone essentiellement touristique extrêmement bruyante avec des terrasses qui occupent les trottoirs (merci aux	-	Défavorable	

@166		E-registre	Alexandre			opposition à la création d'une ZTL dans le centre de Paris	Je suis totalement opposé à la création envisagée d'une ZTL dans le centre de Paris. La politique municipale visant à faire vivre un enfer aux gens qui ont besoin de prendre leur voiture dans Paris est une hérésie. Je suis un usager très régulier des transports en commun dont la propreté et la ponctualité laisse à désirer. Mais il m'arrive pour des raisons personnelles ou professionnelles de devoir prendre ma voiture dans Paris et le temps de trajet moyen a été largement doublé depuis que cette politique de dissuasion est en oeuvre. Tout le monde n'a pas un chauffeur comme madame le maire ou la possibilité d'arriver en retard à un RV et le temps nous est précieux, nous les parisiens moyens.		Défavorable	
@167		E-registre	Jean			Excellent projet, il faut exclure au plus vite les travailleurs pauvres qui viennent de banlieues	Comme tout le monde, j'ai troqué ma voiture pour un vélo électrique - ce qui est nettement plus pratique pour me rendre à mon travail (qui se situe tout de même sur la rive gauche). Je dois dire qu'il est assez pénible d'être importuné par les voitures le matin, ce sont pour la plupart des banlieusards qui viennent travailler à Paris alors qu'il serait beaucoup plus facile qu'ils trouvent un travail proche de chez eux. Par ailleurs, quelle abération de voir des parisiens se déplacer en voiture (pour la plupart des personnages âgés, des déménagements ou avec une jambe dans le plâtre) alors que c'est très facile de se déplacer en transports en commun. Je n'ai jamais essayé, mais on dit qu'ils sont d'une grande propreté, régularité (ni grève ni travaux).		Favorable	
@168		E-registre	Marion			ZTL = vie impossible pour les riverains	Je comprends le principe de vouloir réduire la place de la voiture dans la ville. Pour autant, de nombreuses questions restent en suspens quand à la vie des riverains. Nous ne serons plus en mesure de prendre des Uber. Les artisans qui rechignent déjà à venir dans le quartier ne voudront plus se déplacer. Quid des professions médicales et paramédicales qui se déplacent à domicile ? Quid des livraisons par des livreurs (ex : électroménager) ? D'autre part, je n'ai pas de véhicule personnel mais il m'arrive de devoir utiliser le véhicule de mon entreprise pour des raisons professionnelles. Le véhicule n'étant pas à mon nom je suppose que je ne pourrais pas me garer en bas de chez moi. Enfin comment fait-on si on loue une voiture pour ramener des choses lourdes (meubles le bon coin, petits travaux, ...) Bref, beaucoup de problématiques pour les riverains. Paris devient une ville musée. Pensez au gens qui vivent vraiment dans Paris pat pitié!!! La seule issue que je vois est de dégager hors ZTL ou quitter Paris. Vivre dans Paris Centre va devenir impossible au quotidien. Une riveraine du 3ème arrondissement (rue de Saintonge)		Défavorable	

@169		E-registre	Charles			Non à la Zone à Trafic Limité	J'habite depuis trente ans dans le centre de Paris et je suis l'un des derniers des Mohicans qui a élevé une famille nombreuse au centre de Paris. J'ai pu voir les effets désastreux de la politique de la mairie qui a conduit à cette chute spectaculaire des familles à Paris. La maternelle que mes enfants ont fréquenté a fermé. Leur école primaire est en train de mourir. Les magasins normaux ferment. Cependant, les hordes de touristes ne font que grossir et elles sont bien polluantes. Ce surtourisme est une véritable lèpre qui est en train de détruire Paris comme il a détruit Venise, Barcelone. Une politique qui, sous des prétextes écologiques, a été menée systématiquement contre les habitants au profit de l'industrie du tourisme et du luxe. On a du mal à voir comment une équipe qui se veut socialiste puisse être aussi anti-sociale. Il faut espérer qu'une offre voit le jour qui propose une politique au service des habitants et pas des touristes. L'argument que la ZTL sera favorable au commerce est évidemment totalement faux. Il suffit de voir l'effet de la transformation de la rue de Rivoli en piste cyclable sur les magasins pour voir que cela tue les commerces. La ZTL pourrira un peu plus la vie des parisiens qui habitent au centre. Quand on a une famille avec des petits enfants ou quand on est une personne âgée, on a besoin de pouvoir prendre une voiture sans dépendre d'une autorisation qui sera accordée selon des règles léonines. La ZTL conduira à un système de passe-droits. On imagine mal que les fonctionnaires et politiciens de la Mairie de Paris ne s'accordent pas de petits privilèges que l'on refusera au vulgum pecus. Que faire les jours de grèves ? Tout le monde sera dépendant d'un système informatique qui fonctionnera avec les bogues adéquats. Pour faire fonctionner cette ZTL, il sera nécessaire de mettre en place une surveillance automatisée orwelienne avec son lot d'amendes et de punitions envoyés par un ordinateur tout puissant. La ZTL n'aura aucun effet sur la pollution. Elle ne fera que renousser le nuage quelques jours. Bonjour, La "consultation" sur la voie "réservée" du périphérique a montré que ces "consultations" n'ont aucun impact sur les décisions déjà prises de la Mairie centrale. Elle appliquera son projet quoique nous Parisiens puissions objecter. Ici une Mairie qui se veut de gauche va créer un privilège extraordinaire pour les quelques habitants des arrondissements -riches- centraux. Au passage elle renverra sur les arrondissements périphériques -moins aisés- les tracas, les bouchons et le surcroît de pollution... On marche sur la tête....Allez voir à Bruxelles les embarras sans fin autour de la zone piétonisée ! Quand à compter sur les transports en communs ?? Soyons sérieux ! Grèves, retards, pannes, déprogrammations, véhicules bondés à faire des malaises... Seuls ceux qui n'y mettent jamais les pieds peuvent l'imaginer. Mais encore une fois tout est déjà décidé et la Mairie Centrale n'en fera qu'à son idéologie. Bon courage à tous.		Défavorable	
@170		E-registre	Emmanuel			A quoi sert cette "consultation"?				

@171		E-registre	Bernard		Paris, ville musée ENFIN	Je propose de fermer totalement Paris à la circulation automobile (hors pompiers, police, ambulances, éboueurs), de réserver l'entrée dans Paris aux seules piétons munis d'un visa, payant à la journée, délivré par des contrôleurs de motivations accrédités, positionnés aux octrois médiévaux rétablis, de fermer les bars et lieux de spectacles à 21h, d'interdire le sorties en dehors de son domicile aux moins de 25 ans après le coucher du soleil, et de couper l'électricité (sauf prises dédiées frigo et congélateurs) et les réseaux Internet après 22h30 dans toutes les rues et habitations individuelles et collectives. Tous les commerces de services et de bouche devront fermer boutique définitivement, tout ce commerce se fera par télétravail, ou commandé par Internet avec livraison par vélo-cargo, depuis les entrepôts établis sur l'ex-périphérique. Ainsi la vie sauvage va pouvoir reprendre ses droits, et les enfants n'auront plus besoin d'aller dans les zoos pour voir des animaux autres que les chiens tenus en laisse et les pigeons (qui seront équipés de couches obligatoires). Plus de pollution, plus de bruits la nuit, plus de délinquance. Les familles qui ont quitté Paris par milliers vont pouvoir revenir et profiter d'une ville musée à ciel ouvert, aux heures naturelles, pour élever des enfants sains et bien élevés, protégés de toutes les tentations diaboliques. Pour venir habiter dans ce Paris paradisiaque, il faudra passer des tests de citoyenneté, écologie urbaine, respect des autorités et projets de vie alternatifs. Une émission de télé-réalité dédiée permettra à tous les Parisiens de voter pour les candidats à ce Graal que le monde entier nous enviera. Je ne peux donc que souscrire des deux mains à toutes les restrictions établies par la Mairie de Paris depuis une décennie: restriction de la circulation automobile pour les riches et les non-Parisiens, de moins en moins de fontaines, polluées, dans les rues et les parcs, suppression des bacs à sable bactéricides pour les petits enfants, moins de trottoirs non encombrés, mais des kilomètres de couloirs à vélos sans je constate que comme d'habitude aucune étude d'impact n'est faite :1.sur l'augmentation de la circulation dans les zones périphériques2.l'augmentation de la pollution ;comme après la neutralisation des voies sur berges où la pollution a augmentée de 10% 3.pas de retour à meilleurs fortunes après une période d'essai de 3 ans ;non envisagée d'ailleurs 4.pas de contrôle comparatif entre la circulation des vélos et des voitures :étant précisé qu'un vélo prend autant de place et d'encombrement pour une personne à vélo qu'une personne dans sa voiture .Il y a donc appropriation ,vu le comparatif nombre de voitures nombres de vélos ,excessif du domaine public par les cyclistes: individu,e,s souvent arrogant,e,s et sans respects des autres citoyen,ne,s .5. je propose que la zone à trafic limité soit accessible sans limites aux diligences et autres fiacres qui ont l'avantage pour leurs passagers d'être à l'abri des intempéries. JE ME PERMETS DE PRÉCISER QUE CETTE PROPOSITION N'EST PAS UNE PLAISANTERIE .	-	Défavorable	
@172		E-registre	Francois		ENQUETEpublique ZONE à TRAFIC LIMITE	Pour la XXXXX de la limitation ! Habitant depuis 30 ans le quartier, je souffre de tous les inconvénients du trafic automobile. xxx xxxx assez de xxxx pour se déplacer dans le centre de Paris. Le succès du quartier Montorgueil devrait donner l'exemple ! Habitant au 35, rue de Turbigo (3è)	-	Défavorable	
R228	PARI-A-10	Registre papier				Pour la XXXXX de la limitation ! Habitant depuis 30 ans le quartier, je souffre de tous les inconvénients du trafic automobile. xxx xxxx assez de xxxx pour se déplacer dans le centre de Paris. Le succès du quartier Montorgueil devrait donner l'exemple ! Habitant au 35, rue de Turbigo (3è)	-	-	
@173		E-registre	Rolland		Vive les quais piétonniers	Le quai des Celestins sans voiture. Ce serait le rêve.	-	Favorable avec réserve(s)	

E174		E-mail				Non au vtc dans la ZTL	Bonjour,Je suis résident de la future ZTL et je suis entièrement favorable au projet.En revanche, je ne comprends pas que les VTC puissent circuler librement dans la zone. Au vu du nombre de VTC , le trafic sera très faiblement réduit alors que le projet est pour rendre la zone plus agréable aux piétons et mobilités douces.Les VTC vont donc pouvoir librement transiter par la ZTL.Il serait plus souhaitable que les VTC soient considérés comme des autres usagers.Cordialement	-	Favorable	
@175		E-registre	Anais			ZTL paris	Excellente idée Notamment sur les quais de seine ou c est une vraie autoroute alors que c est tellement agréable avec les arbres , la Seine et la vue merveilleuse	-	Favorable	
@176		E-registre	Sun			La ZTL est une priorité	Madame,Je vous en supplie : n'écoutez pas la minorité bruyante d'automobilistes et regardez les usages réels. La voiture ne représente qu'une minorité des transports, les seules personnes qui ont réellement besoin d'un véhicule motorisé (professionnels, artisans, livreurs, déménageurs mais surtout urgences) ne seront qu'heureux d'avoir une circulation fluide et libérée de l'assaut de l'automobile.Il ne sert à rien de garder l'accès à la voiture dans le centre de Paris, ni même dans aucune ville dense de la planète. Supprimer toutes les places de parking et piétonniser tout le centre serait la meilleure solution (car de toutes manières, les rues piétonnes autorisent le trafic local et nécessaire), mais en l'absence d'un programme aussi ambitieux, je soutiens la ZTL de tout cœur et souhaite réellement, de toute mon âme et avec tout l'espoir du monde qu'elle sera mise en place, étendue à la totalité de Paris et renforcée.Malgré la quantité absolument ridicule de voitures par rapport aux piétons, cyclistes et usagers des transports publics, les automobilistes conservent le droit de s'accaparer la majorité de l'espace public, tout en mettant en danger les piétons et les cyclistes quotidiennement et en polluant l'air de millions de parisiens, continuellement, toute l'année, sans parler des ralentissements sur les lignes de bus et de tramways dû à l'irrespect des automobilistes pour tout les autres usagers, motorisés inclus (il suffit de jeter un œil à n'importe quel grand carrefour ou porte de Paris). Cet état de fait doit changer. Le tout-voiture a fait son temps, après avoir prouvé que son incapacité totale à déplacer de grandes quantités de personnes et son coût prohibitif, sans parler de la fracture socio-économique qu'il aggrave. L'âge de la voiture est fini, l'électrique ne résoudra nullement les problèmes de congestion, de sécurité et de pollution. Car une voiture, ce n'est pas juste des émissions de CO2, c'est des microparticules rejetées dans l'atmosphère et d'énormes batteries en lithium qui pourrait servir à faire des centaines de batteries pour vélo	-	Favorable	
@177		E-registre	Vanessa			Projet de zone à trafic limité	Madame, Monsieur,Habitant Paris depuis plus de 30 ans, j'ai pu mesurer les effets négatifs des restrictions imposées au trafic routier. Il me paraît clair que les limitations apportées à la circulation dans le centre de Paris se manifestera par un report de la circulation sur les quartiers alentours, ne faisant donc que déplacer les nuisances de pollution et de bruit sur ces quartiers, en les augmentant.Au surplus, cette mesure succéderait à d'autres qui ont déjà passablement épuisé et excédé les parisiens et les habitants du Grand Paris, pour le confort de quelques uns et pour des effets discutés.De ce fait, je suis opposée à ce projet. Cordialement,	-	Défavorable	

@178		E-registre	Clément			Arrondissements limitrophes	Je suis absolument pour ce type d'initiatives, il faut moins de voitures et de motos/scooters à Paris. Mais mon appartement donne sur rue du Faubourg Saint Martin/Magenta, qui ont déjà beaucoup souffert de l'arrêt de la circulation sur le canal st Martin (report du trafic sur la rue du Faubourg Saint Martin très clair). Je crains que cette ztl favorise de nouveaux reports vers Magenta, déjà saturé ! Qu'allez vous faire pour l'en empêcher ?	-	Favorable	
@179		E-registre	Hervé			ZTL Paris	Il faut laisser les voitures circuler sans nouvelles entraves. Il y en a déjà trop.	-	Défavorable	
@180		E-registre	Patrice			ZTL	On peut imaginer une ZTL dans les arrondissements du centre en facilitant la circulation autour de cette zone. Mais il est absurde d'ensuite créer une ZFE qui est une mesure anti-sociale, alors que le renouvellement des véhicules se fait automatiquement.	-	Favorable avec réserve(s)	
@181		E-registre	Jérôme			NON MERCI	Il est quand même sidérant que les Parisiens ne puissent plus traverser Paris. On a l'impression que l'objectif est de transformer Paris en Venise ou en centre ville de Rome. Figé, mort, sans trafic, sans vie locale, sans commerce de bouche, mais uniquement du commerce à touristes : fringues chères pour bobo, "glaceries", bars, hôtels et résidences hôtelières de super luxe, bref Disney Land à ciel ouvert. Bondé la journée, désert la nuit. Il faut voir la gueule du Marais, bon courage pour acheter une baguette ou une brique de lait. En bref, il faudrait quand même comprendre à la mairie que quand on bosse pour de vrai on est obligé de se déplacer et parfois autrement qu'à vélo, qu'il y a (encore) des vieux dans la ville, des familles avec enfants (de moins en moins), et des gens qui n'ont pas envie de prendre leur vélo quand il pleut. Mais tout cela est sans doute beaucoup trop concret...	-	Défavorable	

@182		E-registre	Pierre			Circulation des riverains	L'objectif de supprimer le trafic de transit sera de facto atteint par la mise en place de la ZTL. L'objectif doit maintenant être de faciliter la vie des riverains et de réduire encore plus nuisances et pollution. Le nouveau plan de circulation du Marais mis en place récemment avait justement pour but de réduire le trafic de transit. La restriction aux seuls bus et taxis de la rue des Quatre Fils et d'une portion de la rue des Archives a ainsi fermé deux axes à la circulation générale, et supprimé cet itinéraire de Waze et autres services GPS. Toutefois, la décision de la mairie de ne pas autoriser ces voies aux riverains leur a créé d'immenses difficultés et provoqué des situations ubuesques. Ainsi, un habitant de la rue Pastourelle qui souhaiterait faire le tour du pâté de maison (par exemple pour ne pas bloquer la rue en attendant qu'une PMR descende) doit nécessairement passer par la place de la République, la rue Beaubourg et la rue Rambuteau pour retourner au même endroit, soit un minimum de 20 minutes contre 3 minutes auparavant. Ce surcroît de temps et de km parcourus est également vrai pour le même habitant qui souhaiterait arriver chez lui en venant de l'est (Bastille par exemple). Idem pour un riverain venant du sud et qui ne peut plus emprunter la rue des Archives. Ces 15 à 20 minutes supplémentaires, outre la difficulté occasionnée pour le riverain, se traduisent également en pollution, bruit et nuisances pour toutes les rues parcourues inutilement. Malgré de nombreuses demandes et une pétition, la mairie n'a rien voulu entendre, et a opposé le fait que ce serait trop « compliqué » de distinguer les habitants de Paris Centre des autres conducteurs. Cela ne semble pourtant pas si compliqué pour toutes les autres voies autorisées aux seuls riverains comme la rue de Rivoli par exemple. Par ailleurs, la mise en place de la carte et du macaron Paris Centre est un bon outil pour éviter toute difficulté. Avec la ZTL, le trafic de transit sera bel et bien rendu impossible. Aucun risque « d'imitation » des riverains par des	-	Favorable avec réserve(s)	
@183		E-registre	Michel			zone à trafic limité Paris centre	Absolument contre cette proposition.	-	Défavorable	
@184		E-registre	Marie			Quartiers périphériques ou en bordures de la ZTL	Zone à trafic limité oui comme dans toutes les capitales, mais en priorité dans les arrondissements périphériques qui souffrent le plus de la pollution ! Il suffit de regarder une carte d'Airparif pour comprendre où le mal est fait aux habitants. Ce sont les plus denses en terme de nombres d'habitants comme de congestion routière et de bruit à cause du transit incessant. Paris Centre zone réservée au tourisme ? Cela induit du trafic de transit supplémentaires pour tous les arrondissements en bordure : pour ceux là les plus exposés aux effets de bords quelles études d'impacts ? Cela risque fortement de dégrader encore plus la situation des quartiers d'accès au centre de Paris, et ceux de sorties de Paris vers les extérieurs. Le véritable trafic de transit c'est bien là qu'il faut le diminuer en premier. Il y est déjà extrêmement nocif et trop important, ce sont souvent des quartiers familiaux. Et évidemment il faut faire appliquer la vitesse 30 partout. Panneaux, ralentisseurs, contrôles et vidéo verbalisations dans ces quartiers d'accès au centre ou de sorties de Paris en premiers lieux. Et répartir les flux sur les grands axes plutôt que les canaliser sur des axes mineurs ou des voies non adaptées. Sinon ce sont beaucoup trop de quartiers parisiens de vie que l'on asphyxie au quotidien pour quelques quartiers de loisirs et de consommations centraux.	-	Favorable avec réserve(s)	

@185		E-registre	Jérôme			Pour une extension de la ZTL à tout Paris intra-muros	Je suis très favorable à cette initiative mais en même temps très frustré qu'elle se limite à Paris Centre. Rien ne justifie en effet que seuls les habitants de Paris Centre bénéficient d'une mesure visant à favoriser à abaisser la pollution et le bruit. Les habitants des autres arrondissements méritent également d'être traités avec cette même considération par rapport à leur qualité de vie et santé. En outre, les habitants qui ne seront pas dans cette ZTL risquent de subir un report de trafic et voire ainsi leurs nuisances augmenter. Merci donc d'étendre le périmètre de la ZTL à tout Paris intra-muros.	-	Favorable	
@186		E-registre	Augustin			Très favorable	Très favorable au projet. Il faut s'assurer de moyens suffisants (notamment par vidéo verbalisation) pour faire respecter cette zone, sur le modèle de ce qui se fait à Rome avec lecture automatique des plaques d'immatriculation. Merci	-	Favorable	
E187		E-mail				enquête publique sur les intentions de remaniements de la circulation dans les rues de Paris Centre	Madame la Commissaire Enquêtrice S. DUBAIL, Je salue que la Mairie de Paris Centre se soucie de prendre l'avis des résidents des arrondissements concernés par les remaniements de circulation en préparation. Et que vous ayez été demandée à superviser ces consultations citoyennes. Comme la procédure permet de déposer des observations versées au dossier, je me permets d'y mettre mes deux lettres adressées à la Mairie resp. les 26.01/24 et 5.04/24, et la réponse reçue de la Mairie de Paris Centre datée du 11.03/24. A la lecture que vous voudrez bien faire de cet échange, vous constaterez que je suis d'accord sur l'objectif dominant de la Mairie de décourager le passage en transit E-O ou N-S dans le centre de Paris. Ce que pour l'essentiel je considère pourrait améliorer les solutions de circulation proposées, est ce qui suit :- Même s'il n'y a pas de solution parfaite, et j'en conviens comme vous le lirez dans ma lettre du 5.04, la modulation jour/soirée/nuit pourrait être utilisée plus que dans l'actuelle circulation modifiée.- Et tenir compte des besoins d'accès des résidents des quartiers de Paris Centre qui doivent avoir droit d'accès prioritaire à leurs garages et parkings. Ceci me semble concomitant avec le droit-de-propriété. De plus, quand on est âgé ce qui est mon cas. Je vous sais d'avance gré Madame la Commissaire Enquêtrice S. DUBAIL, de l'attention que vous voudrez bien prêter à ces éléments que je verse au dossier. Jean-Claude Deschamps Paris 3e , Quartier de l' Horloge.	Scan.pdf	Favorable avec réserve(s)	
@188		E-registre	Elisabeth			ZTL	J'espère que cette zone ne sera pas effective. Cela signifierait une exclusion de vie de ces quartiers. Les transports en commun sont tellement insuffisants et, depuis les voies pour vélos, les bus sont ralenties. Je vote contre	-	Défavorable	
@189		E-registre	Johannes			ZTL Paris	Je suis absolument CONTRE ce projet de ZTL, qui ne ferait que reporter le trafic vers d'autres quartiers, créerait de nouveaux embouteillages et donc de la pollution supplémentaire, et porterait atteinte aux commerçants et aux milieux modestes.	-	Défavorable	

@190		E-registre	Francis			Trottoirs et voies piétonnes exclusivement réservés aux piétons	Senior, peu mobile, je constate que particulièrement sur la dalle des Halles, de nombreux vélos empruntent à vive allure et de façon anarchique les espaces dédiés aux piétons. La force cinétique des 2 roues (rappel piéton 5 kmh, vélo au moins 25 kmh + poids de l'ensemble = 1/2 x poids x v ²) est cause de peur et éventuellement de graves dommages en cas de collision. (rappel cours de physique) Profitons de cette interdiction partielle de voitures dans cette zone pour remettre à plat les règles de circulation des 2 roues uniquement possible sur les voies cyclables et les rues dédiées aux engins motorisés. Là où le piéton est présent (trottoirs+zones piétonnes), aucun engin à roues même électrifié ne sera toléré à moins d'être tenu en main par l'utilisateur.	-	Neutre / demande de précision	
@191		E-registre	Paul			Augmentation des bouchons et pollution	La ZTL même si le principe permettrait de diminuer la circulation dans certaines zones aura surtout pour effet de ne pas supprimer mais déplacer le trafic. Déplacer le trafic sur des axes déjà saturés comme les boulevards où le nombre de voies a été réduite, ou le périphérique déjà saturé auquel il faudra ajouter la réduction d'une voie pour le covoiturage, annonce des temps de circulation et bouchons augmentés ce qui n'irait pas dans le sens de la limitation de pollution. Quid aussi des habitants des arrondissements périphériques de la ZTL, pourquoi devraient-ils assumer tout ce report de trafic, quid de la tranquillité et qualité de l'air pour ces arrondissements ? Hormis faire une ZTL de tout Paris intra-muros cette mesure n'a pas de sens	-	Défavorable	
@192		E-registre	Jean-Francois			Tres favorable	Tres bon projet qui facilitera les trajets à pied, vélo ou en bus. Une autorisation d'accès via la communication de la plaque de la voiture, du car de tourisme, et une vidéo verbalisation sur la base de la non communication est la condition de la réussite concrète du projet.	-	Favorable	
@193		E-registre	Clément			Contrôles	Je suis absolument pour cette ztl, à condition bien sûr que les arrondissements limitrophes n'en pâtissent pas. Ceci dit, toutes ces belles idées (limitation de la vitesse à 30, interdiction de la ville aux véhicules sans vignettes critair, limite des nuisances sonores des 2RM, ...) font systématiquement face à la réalité, c'est à dire un manque (une absence ?) de contrôles, les laissant en réalité à l'état de belles idées. Pouvez vous vous droitiser un peu sur cet aspect et renforcer fortement les contrôles ? Plus de radars, plus de police, péages urbains ?	-	Favorable	
@194		E-registre	Lucas			Excellente initiative.	C'est une excellente initiative qu'il faudra élargir à l'ensemble des arrondissements.	-	Favorable	

@195		E-registre	Charles			Avis défavorable au projet de ZTL de la Ville de Paris	Je suis opposé à cette mesure qui, une fois de plus, apportera peut-être satisfaction aux poignées de Parisiens résidant dans ces quartiers les plus centraux de la métropole, au détriment de tous les autres : les parisiens des arrondissements périphériques, qui verront naturellement un trafic de report congestionner plus encore leurs rues, et puis surtout les résidents de banlieue, qui sont contraints d'utiliser leur véhicule pour pouvoir profiter eux aussi de la capitale et de ses possibilités (commerces, sorties, vie nocturne). Rappelons que les transports en commun de banlieue sont souvent fermés après 22h, et en travaux le week-end. Il n'est donc pas rare pour un habitant de banlieue d'avoir à utiliser son véhicule pour pouvoir réaliser son programme d'activité en journée et en soirée tout en étant sûr de pouvoir rentrer chez soi. Cette mesure s'additionne aux autres déjà prises par la municipalité pour créer plus de difficultés et d'exclusion de la capitale via des politiques publiques autoritaires et répressives. Par ailleurs, un des arguments utilisés est que le trafic de transit en question est composé en majorité de Parisiens qui auraient d'autres alternatives pour traverser Paris : pourquoi ne pas se concentrer sur ce public précis plutôt que d'utiliser encore une fois des politiques répressives qui punissent tout le monde ?		Défavorable	
@196		E-registre	Laure			Place de stationnement résidentiel	Bonjour, les places de stationnement résidentiel sont régulièrement supprimées. J'ai 55 ans et j'ai besoin de ma voiture pour rendre visite à mes parents dans le nord ouest de la France. Leur village n'est pas accessible en train. C'est de plus en plus difficile de me garer dans le Marais suite aux aménagements récents autour de la rue de Turenne. Pouvez-vous prévoir de garder des places de stationnement résidentiel ou faut-il que je prenne un crédit pour essayer d'acheter une place de parking à prix d'or ? Pouvez-vous aussi prévoir des bornes électriques plus nombreuses pour que je puisse acheter un véhicule électrique ? Pourquoi certaines rues sont réservés aux bus et taxis et les résidents en sont exclus ? C'est vraiment difficile à comprendre. Exemple : bas de la rue de Turenne, rue des archives. Il y a peu de résidents avec des voitures donc ça ne changerait pas la circulation mais cela facilitera notre vie. Nous avons de plus en plus l'impression d'être prisonnier de Paris et d'être entravé dans nos déplacements vers les territoires. Merci de votre aide.		Neutre / demande de précision	
@197		E-registre	Dolpheor			NON a ce projet porteur de de haine	Il y en assez de votre haine des véhicule motorisé. Interdisez les vélos avec un moteur électrique alors ils sont bien trop dangereux Pourquoi donnez en pâture les piétons au vélos ? Les cycliste ne respectent rien et vous voulez leur donnez encore plus de liberté. le quartier va devenir une zone de chasse au piétons. Pourquoi bloquez la famille qui veut venir me voir? alors que j ai des enfants et petits enfants qui prennent soins de leur ainées vous voulez leur complexifier encore plus la vie ? Vous avez un double discord effrayant et digne d'une dictature. Si vous y tenez tant interdisez tout véhicule même ceux des ministres, députés et municipauxdans ce cas vous serez crédible.		Défavorable	

R229	PARI-A-11	Registre papier					Pour habiter dans le 4eme arrondissement, au 27 Bd Henri IV puis 24 et 27 rue de la Cerisaie, nous tenons à témoigner de l'amélioration de la qualité de vie dans notre secteur. En particulier, la rue Saint Antoine qui était quasi-impraticable dans les années 80, 90 et 2000. Il est maintenant possible de déambuler tranquillement daas tout l'ilot située entre le quai des Celestins, de la rue Saint Paul, Saint Antoine et Bld Henri IV. Concernant une ZTL, elle complètera utilement le dispositif, pas toujours respecté, déjà en place. Il restera à faire respecter scrupuleusement les mesures, ce qui n'est pas le cas actuellement. Grace à ces mesures, parfois genantes dans un premier temps, le centre de Paris a été rendu à ses habitants. C et B DURELbenoit.durel@wanadoo.fr	-	-	
@198		E-registre	Christian			ZTL PARIS CENTRE	Je réside dans l'arrondissement (75003) et je suis suis contre cette ZTL.C'est déjà impossible de rentrer chez soi en voiture, j'ai mis plus de quinze minutes récemment entre St Paul et Rambuteau, à cause du jeu de piste volontaire mis en place par M. GIRY.ça suffit.	-		Défavorable
@199		E-registre	Marina			Contre la ZTL	J'habite à Paris Centre et suis absolument CONTRE ce projet de ZTL:-pas de parkings pour accueillir les véhicules en entrée de zone (comme dans les autres villes)-pas de mise en place de nouveaux transports en commun qui permettrait de se déplacer-pas de système intelligent de contrôle proposé (lecture électronique des plaques)-report du trafic vers d'autres quartiers et donc pollution supplémentaire-création de nouveaux embouteillages et donc pollution supplémentaire-iniquité de traitement entre les parisiens (seniors et juniors)-refus des artisans de venir dans le centre de Paris (ce qui est déjà le cas)	-		Défavorable
@200		E-registre	Thomas			supprimer les voitures de Paris, vite !	J'habite dans le 4ème et je suis totalement pour ce projet. Il est sidérant de voir qu'en 2024 les pollueurs en voiture et scooter puissent encore circuler sur des axes très prisés des touristes comme rue Vieille du Temple, rue de Bretagne ou rue Charlot. Il n'y a parfois même pas la place pour marcher à deux côte à côte sur un trottoir... je ne parle même pas des personnes à mobilité réduite qui se retrouvent étriquées entre la chaussée réservée aux voitures et les scooter qui se garent sur les trottoirs. Il faudrait par ailleurs supprimer totalement la circulation sur les îles de la Cité et St Louis, ce sont des quartiers médiévaux classés UNESCO, pas des quartiers d'affaires. On compte sur la mairie pour réduire drastiquement la pollution et faire plus de place aux piétons !	-		Favorable

@201		E-registre	Gérard Vivre Le Marais	Vivre le Marais		Zone à trafic limité (ZTL) Paris centre	C'est la position que nous avons exprimée depuis l'origine du projet de ZTL : admettre que le recours aux véhicules motorisés soit globalement découragé pour permettre à leurs conducteurs, soumis à de réelles nécessités, de circuler sans encombre. Cet objectif peut être atteint en limitant la circulation aux bus, taxis, VTC, résidents, véhicules de secours et de service, livreurs et artisans. La référence au trafic de transit qui est faite avec insistance vise à répondre aux critiques pas nécessairement fondées des commerces qui attribuent leurs difficultés au rejet des voitures. Les gens qui transitent ne sont pas des consommateurs, haro sur le baudet ! De là à les autoriser contre présentation d'un reçu de dépense, il n'y a qu'un pas que certains suggèrent de sauter sans aucune considération pour la vie privée des citoyens ! Nous avons gardé pour la fin cette mesure saugrenue qui permet aux taxis d'emprunter trois tronçons interdits rues des Archives, Quatre-Fils et Turenne mais refuse ce droit aux résidents qui devraient de ce fait parcourir des trajets invraisemblables pour rentrer chez eux. Nous renouvelons notre demande au Maire, comme l'ont fait les conseils de quartiers, d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ces tronçons de plein droit, sur le modèle la rue de Rivoli.		Favorable avec réserve(s)	
@202		E-registre	James			Vivement contre la zone à trafic limité	Je suis fermement opposé à toute modification de la circulation actuelle, et je suis convaincu que la pollution ne fera qu'augmenter en limitant le trafic au centre, ce qui entraînera une accumulation de trafic autour (comme sur le boulevard Saint-Germain). La ville de Paris devrait se concentrer sur la fluidification du trafic plutôt que sur sa restriction, car les embouteillages de plus en plus fréquents ont l'effet inverse d'apaiser les habitants. De plus, je trouve scandaleux que cette proposition ne tienne pas compte du fait que parfois les habitants ont besoin d'une voiture. Mon mari a un genou en très mauvais état et ne peut pas marcher plus de 10 minutes, il ne peut pas non plus prendre le vélo ou monter et descendre les escaliers du métro. Il en va de même pour ma mère et ma belle-mère. Pourquoi devrait-on les punir pour cela ? En les obligeant à utiliser uniquement le taxi pour leurs déplacements, vous rendez la vie encore plus chère à Paris. Nous nous retrouvons presque exclusivement à rester dans notre quartier maintenant à cause de cela.		Défavorable	
@203		E-registre	Jean-Luc			ZTL Paris Centre	Habitant du 1er arrondissement, utilisant très occasionnellement une voiture en stationnement résidentiel place Vendôme, je suis pleinement d'accord avec le projet. Il est temps que Paris fasse comme tant de villes et villages dans le monde pour protéger ses habitants et ses visiteurs. Qui s'en trouvent bien mieux. Mais attention aux effets de "bords" contreproductifs. Par exemple, à l'arrivée, la fin de l'accès à la rue Saint-Florentin par la Concorde rallonge inutilement le trajet. Idem pour devoir faire le tour de la Madeleine au lieu de continuer direct le Boulevard de l'Opéra vers la rue Royale. Au départ, c'est un détour plus long et toujours encombré par la Madeleine qui m'attend si je ne peux plus utiliser la rue de Rivoli. Ca ne réduit en rien mon usage de la voiture (déjà extrêmement réduit à 2 ou 3 fois par trimestre pour entrer ou sortir de Paris, le reste marche, vélib, transports en commun) mais simplement le rend plus long, plus désagréable, et surtout plus coûteux et polluant. Donc, avec la ZTL, il faut garantir aux résidents de la zone, un accès fluide sans les récentes restrictions ou d'autres qui s'y ajoutent. En pratique, considérer que pour les résidents, et pour tous les ayants-droit à l'accès l'ensemble de la zone relève de la DESSERTÉ LOCALE.		Favorable	

@204		E-registre	Olivier			Pour la ZTL	Je suis favorable à l'établissement de cette zone. Je pense cependant que le fait d'y autoriser la circulation des clients des commerces ou des visiteurs permettra à bien des automobilistes en transit de déroger à la règle et invoquant une visite ou un achat à faire. La mesure risque donc d'être totalement inefficace. C'est dommage.	-		Favorable	
@205		E-registre	Francis			PARIS SE MET AU DIAPASON	Paris se met au diapason et ce n'est pas facile, face à des lobbying et une minorité (non représentatives des aspirations des habitants), qui ne veulent pas que les choses changent.	-		Favorable	
@206		E-registre	Nic Et Pat			ZTL	Nous sommes résolument contre ce projet. Les vélos ont suffisamment de place. Il faut laisser circuler le peu de véhicules qui le font encore.	-		Défavorable	
@207		E-registre	Penelope			Très très très pour cette ZTL	Excellent initiative de la Mairie de Paris. Une zone sans voiture où les piétons et les mobilités douces peuvent se déplacer sans pollution de l'air ni pollution sonore est un super projet. Accompagnée d'encore plus de zones arborées pour se reposer, discuter, faire du sport et que les enfants puissent jouer et le plan est parfait. Merci à la mairie de s'occuper de ses habitants <3 <3 <3 <3 <3 <3	-		Favorable	
@208		E-registre	Georges			Circulation automobile des riverains	La circulation automobile des riverains est impérativement à prendre en considération :- personnes pouvant avoir des difficultés à se déplacer en marchant trop loin ou trop longtemps- personnes transportant des colis, achats, valises, petit mobilier etc....- familles et enfants ou personnes âgéesEtc....Les riverains doivent disposer de toutes les possibilités et droits de circulation dans leur quartier Merci	-		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@209		E-registre	Christophe			Fermeture rue des francs-bourgeois le dimanche	Fermer la rue des francs bourgeois le dimanche y compris pour les Uber et scooters	-		Autres	
@210		E-registre	Marianne			extension du droit des riverains	Il me semble que, pour les personnes résidant dans les 4 premiers arrondissements de Paris, il serait indispensable, non seulement de les autoriser à partir de chez eux ou en revenir, mais aussi de circuler sur les voies à sens uniques réservées actuellement aux bus et taxis. L'actuel plan de circulation et les nouveaux axes en sens interdit aux véhicules particuliers des résidents entraîne des allongements de circulation parfois absurdes et qui ajoute à l'encombrement de voies déjà saturées. Une pétition en ce sens adressée par les copropriétaires de parkings situés rue Pastourelle à l'adjoint au maire de Paris Centre chargé de la circulation, témoigne de cette nécessité (cf texte de la pétition joint).	texte petition.doc		Favorable avec réserve(s)	
@211		E-registre	Francois			ZTL	Notre famille soutient pleinement l'instauration de la ZTL. Cette mesure est essentielle pour préserver la qualité de vie dans notre quartier. En éliminant le transit des véhicules qui ne contribuent pas à notre communauté, nous pourrions réduire les nuisances telles que les embouteillages, le bruit et la pollution atmosphérique, qui impactent notre quotidien. De plus, cela renforcera la sécurité des piétons et des cyclistes, ce qui est primordial pour tous les résidents. Nous insistons sur la nécessité d'aller jusqu'au bout dans la mise en place de la ZTL en installant des systèmes de verbalisation automatiques, tels que des caméras, pour assurer le respect des règles d'accès à la zone. Il est également important de bien signaler les zones d'entrée et de sortie de manière claire et visible afin d'éviter toute confusion pour les conducteurs.	-		Favorable	

@212		E-registre	Christophe			Favorable à la ZTL mais aller plus loin	Resident du 3ème arrondissement je suis favorable à la ZTL même si je pressens peu d'impact dans mon quartier, relativement épargné par le trafic routier. La réduction de la place dévolue à la voiture est un vrai enjeu de santé publique et de société. Le tabagisme et le tabagisme passif tuent. Il en va de même d'une addiction excessive à la voiture qui a également ses victimes collatérales. S'il faut bien prendre en compte le vrai besoin d'accès au centre de Paris, il faut cependant s'attaquer aux fausses excuses de nombres de résidents de Paris Centre et des commerçants du quartier qui sont loin d'avoir tous besoin de leur véhicule pour aller travailler. Personnellement je travaille à la Plaine Saint-Denis et me rends à mon travail en vélo jusqu'à la Gare du Nord puis en RER. Et je porte le costume... Il faut donc accompagner cette ZTL :- d'une réduction de la surface dédiée au stationnement, d'une augmentation des coûts du stationnement résidentiel, - de création de places de stationnement pour les vélos, les cours intérieures des immeubles ne pouvant plus absorber le besoin de stationnement, - d'une augmentation du nombre de rues avec une restriction forte de la circulation routière, la largeur des trottoirs ne permettant pas la circulation des piétons. Et il faudrait rapidement élargir cette ZTL.	-	Favorable	
R219	PARI-A	Registre papier	Frédéric				Je suis opposé à la création de cette ZTL. C'est une nuisance supplémentaire pour les riverains, comme pour tous les citoyens. Cela crée une inégalité devant la loi. Ce n'est pas dans le mandat de la mairie de Paris. NON à la ZTL Frederic Balaresque 75008	-	-	
R222	PARI-A-5	Registre papier	Laure				Bonjour, Je suite madame Laure CONTINI, je suis la fille de Madame Frédérique CONTINI, demeurant au 3, rue des Francs Bourgeois 75004. Ma mère est atteinte de la maladie d'Alzheimer et ne marche presque plus. Je souhaite avoir des informations complémentaires au sujet de la zone ZTF et de ma possibilité de circuler dans le quartier pendant les Jeux et après les Jeux.	-	-	
R227	PARI-A-9	Registre papier	Agnès				Sue le fait de limiter la circulation dans Paris Centre, je ne suis pas opposée. Mais en tant que riverains, malgré le papillon apposé sur le véhicule, il devient de plus en plus difficile de rentrer ou de sortie de notre garage situé rue de Thorigny. (Nous ne nous servons pas de notre voiture tous les jours, heureusement !). Il es absurde que les riverains ne puissent pas utiliser la ligne du bus 75 rue des Archives, et cette du 29 rue de la Perle, comme avant le changement du plan de circulation. Autre chose, les vélos qui peuvent emprunter les rues en sens unique, et noire de monde le week-end, sont un vrai danger pour eux-même, les piétons et les véhicules autorisés à circuler. habitante du 83 rue Vieille du Temple. Agnès Pranconte*	-	-	
R230	PARI-A-12	Registre papier	Marie-Inès				Madame, Monsieur, J'habite le 31 ter rue des Tournelles (75003) depuis 36 ans. J'ai vu la dégradation des conditions de vie. En 1988, 7 jour sur 7, la rue était calme, silencieuse, agréable à vivre. Ensuite, les artisans sont partis des quartiers, ils ont été remplacés par des cafés, des restaurants, des boutiques de vêtements et de parfums, des galeries d'art...de catégorie très médiocre. Les touristes, les voitures, les MOTOS ont envahi tout le quartier? Aucun* respect pour ceux qui y vivent. En face du 31 ter, les N°50 abrite la MIE (Maison des Initiatives Etudiantes), éternelle source de bruit et de saleté (mégots et apiers gras, par exemple...). Je crains qu'à l'approche de Jeux Olympiques, qui sûrement rendront le quartier impossible à vivre ! CORREIA DE NOVAES Marie-Inès	-	-	

R364	PARI-A-13	Registre papier					Complètement d'accord avec la proposition de ZTL ! Comme on a déjà vu dans les grandes capitales d'Europe et même de province française. Respectons les zones historiques ! merci ! Mme Lagarde 72 ans Habitante de 3è depuis 1983.	-	Favorable	
@213		E-registre	Eloi			Avis sur la ZTL	Je suis résident du 18ème arrondissement et donc a priori pas concerné directement par la mesure. Néanmoins, je suis absolument pour cette mesure qui va dans le sens de l'histoire et qui remet la mobilité décarbonée au centre de la ville: le piéton, le transport en commun et le vélo doivent avoir plus leur place dans les centre-villes et cela commence par ces arrondissements centraux. Cette mesure a toute sa place dans notre ville.	-	Favorable	
@214		E-registre	Romain			une mesure indispensable	Je soutiens cette mesure indispensable à la qualité de vie des parisiens et des visiteurs de passage. J'espère que ce ne sera qu'une première étape avant un élargissement du périmètre aux 11 premiers arrondissements et à la piétonnisation complète de certaines rues (Francs Bourgeois, Sainte Anne, Vieille du Temple...)	-	Favorable	
@215		E-registre	Ludovic			Bouchons avenue Ledru-Rollin	Bonjour, avec les changements de circulation de ces deux dernières années notamment rue Parrot, tous le trafic pour aller de la rive droite à la rive gauche passe par l'avenue Ledru-Rollin qui est constamment bouchée de l'avenue Daumesnil jusqu'à la Seine. La ZTL va empirer les choses. De nombreux accidents ont déjà lieu aux carrefours notamment celui débouchant sur la Seine. Quelles sont vos solutions ?	-	Défavorable	
@216		E-registre	Hugome			Halte à l'élitisme idéologique sous couvert de pseudo-arguments écologiques	L'idée d'interdire l'accès au cœur de la capitale à ceux qui ne peuvent pas y habiter est proprement totalitaire, et le signe d'une dérive de l'exclusion par l'argent qu'on essaie piteusement de cacher sous des prétextes écologiques. La conséquence en sera l'effondrement des commerces non-alimentaires et la disparition des emplois associés, une thrombose permanente de la circulation en surface bien au-delà du périmètre concerné, qui se répercutera sur les transports en sous-sol, l'appauvrissement de la région par les milliards d'euros perdus en temps inutile dans les transports en commun et les bouchons induits, la généralisation de rues de la soif qui ne bénéficieront qu'à une population oisive et à des propriétaires d'Airbnb pour touristes. Tous ces facteurs sont déjà largement documentés et observés depuis la mise en œuvre des différents plans de destruction de la mobilité, cyniquement baptisés plan vélo, par cette équipe municipale aux abois, tandis que le vélo a déjà fait le plein de son maigre potentiel d'utilisateurs. Au-delà de la gabegie d'argent public que coûtent ces travaux sans vision qu'il faudra défaire à la prochaine mandature et qui vont à l'encontre de la diversité, l'inclusivité, et la fluidité de circulation qui sont les ressorts historiques du succès de Paris, n'en déplaise à la propagande grotesque d'une ville du quart-d'heure dans une agglomération de 8 millions d'habitants, les bénéfices allégués sont inexistantes, tant en termes de pollution que sanitaires. Voir par ex. https://x.com/hugome/status/1782095658968637753?s=46&t=UXvxuWohJ_zbVeHsYlzRlg qui détaille les arguments et démonte la propagande officielle. Si la mairie passait en force en imposant cette gated-community à la Trump dans l'espoir illusoire de consolider une alliance politique lui permettant de rester au pouvoir en 2026 par la grâce d'un mode de scrutin anachronique (PLM) qui donne un poids démesuré à ce quartier, elle resterait dans l'histoire comme l'Attila parisien qui aura mis fin à des	-	Défavorable	

@217		E-registre	Helene			Risque de report de circulation	Je suis favorable à la réduction de la place de la voiture dans Paris. Cependant je suis hostile à la création de zones spécifiques qui risquent de reporter le trafic et donc la pollution et les nuisances sur les arrondissements non concernés par la ZTF. Il est important de penser la circulation et le partage des espaces de manière globale à l'échelle de Paris au risque de créer des inégalités criantes sur la qualité de vie de certains parisiens. Un report de circulation c'est aussi le risque que les transports en commun de surface qui fonctionnent moins bien. Pourquoi ne pas mettre en place un ZTF sur l'ensemble du territoire parisien ? Par ailleurs si un ZTF partielle devait être adoptée, il faudrait revoir la carte des bus : les arrondissements du centre, très peu circulables auparavant, redeviendront des espaces où les bus n'auront pas de difficulté à tenir leurs horaires. Il faudra donc retracer des lignes traversantes est-ouest complètes.	-	Défavorable	
@221		E-registre	Alexis			ZTL	Un seul mot : oubliez ! Les quais rive droite, le boulevard Henri IV, les ponts Sully, Marie, Neuf, Concorde, le boulevard de Sébastopol, l'avenue de l'Opéra ont d'évidence vocation à accueillir la circulation de transit	-	Défavorable	
@224		E-registre	François			ZTL	Bonjour, Riverain de la rue Meslay, sans voiture, mais avec famille à vélo, j'approuve la ZTL mais ZTL doit prévoir des saccès autorisé et faciles à obtenir pour les artisans venant travailler dans nos rues, les livreurs aussi. Il faut aussi pouvoir avoir un accès facile et légal quand on loue une voiture ou lorsque des amis et familles viennent. Spécifiquement, rue Meslay : il y a trop d'espaces dédiés aux livraisons alors qu'il n'y a plus de livraisons aux boutiques et grossistes de la rue qui disparaissent. Ces espaces sont toujours vides. Ne peut-on avoir un parking vélo et redonner quelques parkings (3/4) aux automobiles. Il ne faut pas être sectaire anti-voiture.FS	-	Favorable	
@231		E-registre	Tobias			Avis sur la zone à trafique limité dans Paris centre.	Bonjour, je tiens à donner mon avis sur la zone à trafic limité dans Paris Centre, dans le cadre de l'enquête publique qui a lieu du 11 avril 2024 au 13 mai 2024. Je peux comprendre la volonté de la mairie de vouloir éviter la circulation de véhicules motorisés dans les petites ruelles du centre de Paris, cependant, il est très dérangeant que des dérogations ne soient pas présentes pour nous, résidents. En effet, habitant rue Pastourelle, il est désormais très difficile de rentrer chez moi en voiture. Les rues des archives et des 4 fils étant fermées à certains niveaux et réservées aux bus et aux taxis, il m'est désormais obligatoire de faire un long détour pour rentrer chez moi. En passant par le boulevard Sébastopol ou la rue de Bretagne qui sont désormais les seuls itinéraires possibles. Il apparait très important que des panneaux « sauf riverains », soient ajoutés sous les panneaux de sens interdits des rues des 4 fils et des archives. Ces panneaux existent déjà sur des voies réservées comme rue de Rivoli, où la circulation est autorisée aux riverains, et leur installation sur les rues des 4 fils et des archives faciliterait la vie des résidents du 3eme arrondissement, tout en diminuant les bouchons sur les grands axes comme la rue Beaubourg et le boulevard Sébastopol. En vous remerciant pour votre lecture et pour la prise en compte de mon avis, Cordialement.	-	Favorable avec réserve(s)	
@232		E-registre	Un Riverain Lambda			Risque de litiges sans fin	Exiger des non-résidents souhaitant continuer à venir dans la ZTL des justificatifs tels que des tickets de caisse à l'heure où ceux-ci sont dématérialisés par défaut constitue un risque de litiges sans fin et de partitionner les gens de la ZTL contre le reste de la population. Il faut d'abord clarifier ce cas de figure très fréquent afin que les gens étrangers à la ZTL ne se sentent pas discriminés sur base de leur origine.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

E233		E-mail			Enquête publique Zone à trafic limité	Bonjour, J'habite au 12 rue du Mont THABOR à Paris 1er arrondissement depuis l'été 1954. A cette époque j'avais dix ans et ai donc pu observer l'évolution de la vie de tous les jours dans le centre de Paris. Je suis donc très concerné et passionné par les questions qui doivent se poser dans le cadre de l'enquête publique liée à la future Zone à trafic limité et ouverte du 11 avril au 13 mai 2024. Les sujets qui doivent être évoqués sont nombreux et plutôt portés par les personnes qui n'habitent pas Paris. En ce qui me concerne je mentionne ci-après les points qui, me paraissent cruciaux.- 1 - Atteinte à la vie ordinaire des habitants de Paris Centre et contraintes potentiellement inadmissibles. Il s'agit de la liberté totale à laisser aux personnes invitées par les habitants de Paris Centre qui doivent accéder en voiture sans restriction à l'adresse d'invitation. Les invités peuvent être la famille, les amis, les artisans nécessaires aux réparations de toutes natures. La voiture est nécessaire quand le nombre de personnes est important, quand il y a des personnes âgées, quand des colis lourds, volumineux ou fragiles sont à apporter, quand les horaires sont très particuliers, quand les intempéries sont trop gênantes.- 2 - Les habitants de Paris Centre doivent pouvoir utiliser leur voiture sans aucune restriction- 3 - Il faut tenir compte de la grogne grandissante des commerçants, restaurateurs qui voient leur clientèle délaisser le centre ville.- 4 - Il faut tenir compte du fait que certains paquets ou colis ne peuvent pas être transportés en transport en commun et bien étendre l pas en Bicyclette.- 5 - Il faut tenir compte des artisans des corps d'état qui ont un besoin vital de rallier leurs clients en centre ville.- 6 - Les habitants de souche de Paris Centre sont de moins en moins nombreux et de plus en plus âgés ; il convient donc de tenir compte de leur avis qui est en général de ne pas avoir à subir de nouvelles contraintes.- 7 - Il faut cesser de ne pas étendre les enquêtes aux banlieusards !! Cela devient ridicule et insupportable.- 8 - Merci d'arrêter de faire mourir notre très belle ville "Les justificatifs recevables seront, par exemple, un ticket de stationnement dans la zone (en voirie ou en ouvrage), un bon de livraison..." Cela est tout simplement incontrôlable. En pratique vous ne pouvez avoir ce justificatif à l'aller (le parking est payé à destination). Il suffira donc de signaler une adresse de destination entre votre point de contrôle et votre point de sortie.		Défavorable	
@234		E-registre	Pierre		Dérogations avec justificatif ponctuel : inapplicable	"Les justificatifs recevables seront, par exemple, un ticket de stationnement dans la zone (en voirie ou en ouvrage), un bon de livraison..." Cela est tout simplement incontrôlable. En pratique vous ne pouvez avoir ce justificatif à l'aller (le parking est payé à destination). Il suffira donc de signaler une adresse de destination entre votre point de contrôle et votre point de sortie.		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@235		E-registre	Christophe		Arrêter de transformer le centre de Paris en Luna Park	Au nom de l'écologie, on est en train de transformer le centre de Paris en zone de mono activité: déambulation, consommation, terrasses. Les parisiens et les activités sont évincés. Les artisans ferment boutique. La gangrène du surtourisme est quasi généralisée. La mixité des usages de mobilité (notamment celui de la voiture et des camionnettes) doit impérativement être préservée pour garantir un minimum de mixité des usages. Paris centre ne doit pas continuer à devenir un luna park, un décor vide de sens.		Défavorable	
@236		E-registre	Adrien		Il faut aller plus loin	Bonjour, Habitant de Paris 5eme depuis ma naissance, je plaide ici pour que la mairie de Paris fasse plus dans la limitation des voitures et pour une meilleure répartition de l'espace urbain, notamment en faveur des piétons et des personnes se déplaçant autrement qu'en voiture. Il faut végétaliser la ville et arrêter de bâtir des immeubles et centrée commerciaux, notamment à Austerlitz. Merci beaucoup pour ce que vous faites, mais il faut aller plus loin et plus vite !		Favorable	

E237		E-mail				Consultation	Habitant personnellement rue du Louvre, et parisien résidentiel depuis plus de 80 ans, je suis totalement favorable à la mise en place d'une ZTL telle qu'elle est décrite dans dans le projet. Je vois sous mes propres fenêtres trop de voitures particulières qui n'ont nullement à transiter dans nos quartiers, d'autant que ces véhicules sont la plupart du temps occupés par une seule personne. De plus ces restrictions permettront une meilleure fluidité du trafic permettant en particuliers aux ambulances et véhicules de secours d'arriver dans le quartier plus rapidement.	-	Favorable	
@238		E-registre	Xavier			Déplacer le pb et ne pas penser à l'avenir électrique	Habitant à Paris depuis toujours, je vis dans le 15eme avec mon épouse et mes 4 enfants. Je suis opposé à la ztl, en effet cela déplace le pb des quartiers centraux vers les arrondissements périphériques et banlieues qui vont servir de lieu de parking et de contournement massif des Ztl. De plus les familles sont oubliées une fois de plus ! Comment se rendre facilement au cinéma ou dans des musées en centre de Ztl avec femme et enfants (et donc poussettes et autres) alors que les transports en commun ne sont pas conçus pour cette population (escaliers partout, prix, durées, monde, place pour les poussettes etc...) . Les voitures familiales hybrides ou électriques devraient être favorisées (ratio poids vs nombre de personnes dans la voiture pas pris en compte). Non à la ztl et non à la fin de la gratuité de parking pour les voitures critère 1	-	Défavorable	
@239		E-registre	Clarisse			Prise en compte des résidents des rues adjacentes à la ZTL	Bonjour, Je suis favorable à cette Ztl sur le principe. Habitant boulevard de la bastille (12eme) à la frontière avec le 4eme arrondissement, je voudrais espérer que cette mesure soulage également la circulation intensive sur le quai de la rapée. Néanmoins je voudrais savoir si une dérogation est prévue d'office pour les habitants des rues frontalières de la zone. Avec toutes les rues en sens unique, il faut passer par le 4eme pour rentrer chez moi. De plus le stationnement résidentiel permet de se garer aussi bien dans cette nouvelle zone qu'en dehors. Qu'en est il de ces habitants ? Auront ils une dérogation permanente du fait de la proximité ? Ne faudrait il pas agrandir cette zone pour décharger l'avenue Ledru Rollin ? Je perçois un fort risque de voir la circulation encore se densifier sur les rues juste en bordure de la Ztl côté extérieur.	-	Favorable avec réserve(s)	
@240		E-registre	Olivier			Indispensable / Les bus Touristiques ?	Bonjour, Résident de Paris centre, je suis très favorable à cette initiative. L'importance de la circulation dans le centre de Paris, rend les artères invivables. Mais quid du contrôle ? Des simples panneaux ne seront jamais respectés. Rome a instauré une vidéoverbalisation très efficace, avec lecture automatique des plaques. Il était également question d'interdire la circulation des bus touristiques dans le centre. Ils sont toujours très présents. Hâte que toute cette zone soit en place.	-	Favorable	
R363	PARI-A-1	Registre papier					il est impossible d'interdire aux gens âgés habitant Paris depuis des décennies de pouvoir utiliser une voiture pour se déplacer. Ils n'ont pas tous les moyens de payer un taxi. Parfois ils habitent pas à proximité d'une station de métro ou de bus et de surcroît ils n'ont plus la forme physique pour marcher un temps long. Les personnes ne peuvent pas non plus à fortiori utiliser un vélo ! La volonté de la Mairie de Paris de réserver les villes aux jeunes en forme et assis en permanence le reste du temps dans les terrasses de café va trouver une opposition totale de la part de la population plus âgée. L'égalité de traitement entre les parisiens fera l'objet de recours précis au TA. La discrimination assumée de la ville de Paris envers ses citoyens va être l'occasion d'une féroce bataille. Mr Belliard ne peut espérer contenter seulement son très mince électorat.	-	Défavorable	

R366	PARI-A-15	Registre papier	Brice-Manuel				Je suis passée prendre connaissance des éléments de l'enquête publique liés à la ZTL dans le centre de Paris et échanger avec la commissaire. Je trouve le livret de synthèse très bien fait. Merci ! Brice-Manuel CATALA	-	Favorable	
R367	PARI-A-16	Registre papier	Gilbert				J'attends la mise en place de ZTL depuis 23 ans. Je suis habitant de la rue des Rosiers. Par expérience, le partage de l'espace public apporte : sécurité, sérénité, tranquillité. Le fait de partager les différentes fonctions (Habitation, Commerce, Tourisme...) nécessite des compromis, des renoncements et parfois des sanctions (faire respecter les recommandations et les interdictions). Le climat, la santé nécessitent des changements de mobilités qui pour nos enfants, nos vieux...seront avantageux. Faire exister le piéton, le vélo, la voiture, l'artisan, le touriste prendra un certain temps, mais "Paris ne c'est pas fait en 1 jours", il faut commencer MAINTENANT Mr SCHER Gilbert	-	Favorable	
R368	PARI-A-17	Registre papier					RAS Mairie Paris Centre	-	Autres	
@241		E-registre	Dominique			Association Marais-Louvre	Cette contribution est celle d'une association dont les membres connaissent bien le quartier et ce depuis de nombreuses années. Aussi font-ils des remarques et suggestions qui mériteraient d'être prises en compte. L'association Marais-Louvre dont l'objet principal est de défendre la qualité de vie des habitants couvre Paris Centre donc la zone qui est concernée par le projet de ZTL. A ce titre elle souhaite apporter sa contribution sur plusieurs points. Tout d'abord le rapport présenté pour consultation est très dense et aurait mérité d'être allégé de données inutiles qui ne facilitent pas la lecture et noient les aspects les plus saillants. Par ailleurs l'emploi en permanence du vocable "apaisé" tourne à l'exagération quand l'on constate combien les rapports piétons/cyclistes sont devenus tendus et dangereux suite aux comportements des conducteurs ou en matière de bruit dont deux principales composantes sont gommées dans le rapport. A savoir non seulement le bruit strident des nombreuses sirènes hurlantes des véhicules prioritaires (surtout celles de la police de jour comme de nuit) et le bruit provoqué par les consommateurs des bars et bistrots dont le nombre a fortement augmenté du fait de la multiplication des terrasses saisonnières impactant tout le voisinage et réduisant l'espace public que le rapport dit vouloir libérer en restreignant la circulation automobile. La ZTL nécessite une amélioration très significative du fonctionnement des transports en commun (fréquence et renforcement [exemple de la ligne 29), meilleure desserte [Haut-Marais] et qualité (accueil, nouvelles rames de métro, billets à prix plus étudié ...). Il est peu question de cet aspect dans le rapport. Il convient de souligner que nombre de données reprises dans le rapport ne sont pas toutes étayées et même avec l'appui de compétences de spécialistes il serait bon de rappeler notamment dans les études d'impact que les chiffres avancés restent aléatoires. Dans cette étude au-delà des bienfaits décrits pour le tourisme et le commerce	-	Défavorable	

@242		E-registre	Natalia			Faciliter la circulation des Riverans	Bien que la ZFL ait un impact positif sur la circulation et la vie du quartier, elle ne prend pas assez en compte la circulation des riverains. Dans mon cas, le nouveau plan de circulation m'oblige à parcourir 2,3km vs 700 mètres pour pouvoir rentrer à mon domicile depuis les axes sud ou est, et je ne suis pas un cas isolé. Le temps de trajet passe de 5 minutes à 20 minutes, voir 40 minutes pendant les heures de pointe. Sans compter le temps que l'on peut passer à tourner pour trouver une place pour se garer. Outre l'impact sur la vie quotidienne, ces kilomètres supplémentaires et inutiles impliquent également des émissions et de la pollution. En effet, le plan de circulation permet de décourager les automobilistes qui ne font que traverser le quartier, mais pour faciliter la vie des riverains, il faudrait :- Permettre la circulation des résidents sur les voies de bus de la Rue des Archives et Quatre Fils, à l'instar de la Rue de Rivoli. - Autoriser le parking de long durée sur toutes les rues disposant des places, afin de compenser la suppression des places résidentielles.- Intégrer des signalisations "Priorité piétons" sur toutes les rues étroites et dont les trottoirs ne sont pas assez larges (qui sont pour la plupart du temps envahis par les poubelles), voir limiter la vitesse de circulation pour les véhicules autorisés à 20km/h sur l'ensemble de la zone. Il faudrait également penser à sensibiliser davantage les cyclistes, qui devenant "les plus forts" sur la voie, commentent de plus en plus d'incivilités et ont de comportements dangereux envers les piétons y compris les enfants (non-respect des feux et des passages piétons, circulation à toute allure aux abords des jardins et des écoles, klaxon en permanence dans les rues piétonisées ou celles où les trottoirs sont étroits...)	1679421213337.png	Favorable avec réserve(s)	
@243		E-registre	Stephane			Habitant première couronne	Les arrondissements concernés par la ZTL concentrent l'essentiel des salles de spectacles donc pour les non parisiens l'accès va devenir très compliqué Paris devient une ville réservée aux touristes et aux jeunes actifs aisés pourquoi ne pas favoriser les véhicules propres 100% électrique ? L'interdiction est une mesure très réductrice nous banlieusards devenons bannis pourquoi les banlieues ne ferment pas la circulation aux parisiens ? soyons sérieux et travaillons en concertation avec les communes limitrophes	-	Neutre / demande de précision	
@244		E-registre	Francis			plus vite, plus haut, plus fort!	Je suis résolument pour ce projet qui me semble une évidence. Paris ne fait que suivre un mouvement déjà engagé dans la plupart des grandes villes du monde. Suivre à petits pas, d'ailleurs: pourquoi la rive gauche ne bénéficierait-elle pas aussi d'une telle zone? J'habite Paris depuis 36 ans, y ai eu et élevé deux enfants, sans jamais avoir eu de voiture; cela ne m'a pas rendu la vie difficile, il suffit de s'organiser un peu, et cela ne coûte évidemment pas plus cher que de posséder, entretenir, assurer et garer une auto, même en prenant un taxi quand on en a besoin. A voir l'avis de certains de mes concitoyens, les mentalités doivent encore évoluer... mais qui voudrait maintenant voir les voitures reprendre possession des quais de Seine, des contre-allées des Champs Élysées? Allons dans le sens de l'Histoire, un peu plus vite, s'il vous plaît...	-	Favorable	
@245		E-registre	Didier			Contrôle de l'accès à la ZTL	Comment s'effectueraient les contrôles pour l'accès à la ZTL, pour la sortie le ticket de caisse, et encore, pas pour certaines activités..., mais pour l'entrée ? devra-t-on demander au préalable un laissez-passer aux commerçants? Faudra-t-il s'inscrire au préalable sur un site?	-	Neutre / demande de précision	

R365	PARI-A-14	Registre papier	Marine				Je suis commerçante dans le quartier de l'horlogerie-bijouterie où je gère 4 magasins (5, 11, 19 et 20 rue réaumur 75003 PARIS) dont les clients sont essentiellement professionnels et véhiculés car nos produits sont pour la plupart volumineux. Je m'interroge sur l'accès et les places de stationnement dans la future zone apaisée. Le commerce doit pouvoir continuer sans contraintes administratives trop lourdes et recherche de places stationnement trop longue qui sont un frein pour notre clientèle. Nous sommes une entreprise familiale implantée dans le quartier depuis les années 70 et ayant un savoir-faire dans le quartier et en France dans notre secteur (horlogerie-bijouterie). J'espère que la ville saura être à l'écoute des attentes des commerçants qui font vivre le quartier depuis plus de 50 ans. Sté SELFOR (11, 19, 20 rue réaumur) Sté LAVAL (LA GALERIE DU BIJOU 5 rue réaumur) Marine Laval, associée marine.laval@gmail.com	-	Favorable avec réserve(s)	
@246		E-registre	Charles			Droit de circulation des riverains Paris Centre	Les modifications du plan de circulation surnommé " Le Labyrinthe", pénalisent gravement les habitants de Paris Centre qui ont depuis de grandes difficultés à quitter ou rejoindre leur domicile car ils doivent le plus souvent faire de vastes détours contribuant ainsi à la surcharge du réseau routier parisien.(c'est ainsi que rejoindre la Place de la République a partir de la rue des Guillemites demande en moyenne 6 minutes en empruntant la rue Vieille du Temple et plus de 30 minutes par le circuit alternatif du "Labyrinthe" qui exaspère l'ensemble des riverains, pénalisés par l'absence d'une réglementation spécifique aux habitants de Paris Centre, qui leur permettrait de pouvoir circuler dans leur quartier, réglementation qui pourrait être calquée sur celle des bus et les Taxis. Je rappelle que nous payons de bonne grâce des impôts locaux forts élevés alors que nous sommes comme interdits de circulation dans notre propre quartier ! Il est donc grand temps d'adoucir les règles de circulation locale pour améliorer les difficultés des riverains que la Municipalité a malheureusement ignoré jusque là. En conclusion: Il faut restituer aux habitants de Paris Centre un droit de circuler dans leur quartier !!! Merci d'étudier cette proposition.	-	Autres	
@247		E-registre	Laurent			rejet d'une mesure délirante	Paris a besoin d'entreprise et il ne peut être reconduit les erreurs de Rome en la matière quoiqu'en disent les ayatollah du tout vélo qui ne peut pourtant s'imposer au-delà d'un certain âge. Que de gâchis que d'investissements dilapidés il serait temps de vouloir faire de PARIS une capitale mondiale et non un cimetière de mauvais investissements	-	Défavorable	
@248		E-registre	Jean Bruno			Ztl	Est-ce que l'effet sur les boulevards qui encadrent la ZTL (bd Bourdon notamment) ont été quantifiés et si oui quels sont les résultats et les impacts?	-	Neutre / demande de précision	
@249		E-registre	Franck			Resolument contre la ZTL	Je suis totalement contre la création d'une telle zone qui ne fera que détruire un peu plus le commerce parisien et faire de Paris une ville morte. Les décisions arbitraires de cette mairie sans aucune étude d'impact a déjà conduit à la destruction de la rue de Rivoli et bientôt des champs Élysées. Les blocages des automobiles n'ont fait que dégrader le mode de vie des Parisiens tout en augmentant la pollution sur la capitale selon les dernières données d'AirParis. Paris est une ville et doit le rester, certes avec quelques nuisances propres à toute ville et pour ceux qui souhaitent habiter dans des endroits sans bruits, sans voisins il existe beaucoup d'endroits en France qui répondent grandement à ces exigences et que l'on appelle Campagne	-	Défavorable	

@250		E-registre	Christophe			Avis sur la ZTL / HAbitant PARIS 1er	Simplement et sans polémique, je réside dans le 1er, rue du marché St Honoré. JE suis défavorable à la mise en place de la ZTL, idem pour la zone ZFE d'ailleurs, encore plus de contraintes, des freins, je crois que lorsque vous aurez 'tué' le centre de Paris, il sera alors trop tard pour revenir en arrière, les dégâts seront faits...les commerçants de certains ilots finiront de périr après avoir affronté: Gilets jaunes + Covid + grèves et manifestations diverses...etc... Piétonner Rivoli c'est rendre infernal la circulation, mais pourquoi faire ? Il faut pouvoir traverser la ville d'Est en Ouest quand même, la création des goulots est déjà en cours par les réductions des voies de circulation pour donner aux bus et vélos, en scooter vous rendez les choses complexes par la réduction des largeurs des voies, mal calculées selon moi. la ville sera un étranglement généralisé, Il y a déjà tellement de feux de circulation, ce sera juste l'enfer et le découragement, qui produira un déplacement des circulations mais pas d'amélioration de fond...	-	Défavorable	
@251		E-registre	Anne			ZTL	Les objectifs affichés du projet de zone à trafic limité cachent en réalité une odieuse politique de classe qui ne dit pas son nom. Les seigneurs d'un côté, les manants de l'autre. Zone à faible émission pour l'hypercentre et report de nuisances sonores et de pollution pour les autres. C'est une rupture d'égalité entre parisiens qui fracture un peu plus le tissu social. Ce n'est ni juste ni acceptable. Pour moi, c'est NON !	-	Défavorable	
@252		E-registre	Thomas			Avis favorable	Une zone à trafic limité est favorable à :- qualité de l'air, diminution du bruit, de la morbidité liée aux transports- qualité de vie de ces quartiers, leur attractivité touristique et commerciale - partage plus équitable de l'espace public (aujourd'hui des gens seuls dans une voiture de ~6 m2 occupent la majorité de l'espace pendant que les piétons se concentrent sur des trottoirs trop petits)- des modes de transport moins polluants et plus efficaces (piétons, vélos, bus, trottinettes..)- circulation des véhicules réellement nécessaires (secours, collecte des ordures, artisans, transport d'handicapés)	-	Favorable	
E253		E-mail				SNEG & CO / ENQUETE PUBLIQUE ZTL PARIS CENTRE	A Madame Sylviane Dubail, Bonjour Madame, Nous sommes le SNEG & Co, syndicat professionnel représentant de nombreux commerces de types bars, restaurants dans l'arrondissement de Paris Centre. Notre président Olivier Robert, entouré de quelques exploitants, souhaiteraient être reçus pour vous faire part de leurs retours sur ce sujet. Nous vous remercions de votre retour, espérant pouvoir vous rencontrer. Bien cordialement,Rémi CALMONDirecteur ExécutifSNEG & CO44, rue du Temple 75004 Paris01 43 31 70 7306 13 01 68 88	image001.jpg	Neutre / demande de précision	
@254		E-registre	Thierry			FAVORABLE SANS RESERVE	Habitant du 11e, je suis très favorable à la ZTL.J'émet le voeux que ce principe concerne à l'avenir d'autres zones dans Paris, et que le trafic de transit circulent sur les grands axes uniquement.	-	Favorable	
@255		E-registre	Laurence			Pour la ZTL	Je suis pour la ZTL car elle réduira les nuisances qui ont un impact documenté et reconnu sur notre santé : pollution, bruit en particulier. Par ailleurs elle sera favorable au commerce, contrairement à ce que prétendent ses adversaires : ce type d'impact est aussi largement reconnu et documenté.Sans compter l'impact positif pour le tourisme.Les exceptions prévues permettront qu'il n'y ait pas d'impact négatif pour les gens qui ont vraiment besoin d'y circuler en voiture ou plus largement véhicule motorisé.	-	Favorable	
@256		E-registre	Blaise			Que de contraintes	Une interdiction de plus. Je suis opposé à ce projet.	-	Défavorable	

@257		E-registre	Méri			ZTL PARIS CENTRE	Je suis totalement contre la création d'une telle zone qui ne fera que détruire un peu plus le commerce Parisien et faire de Paris une ville morte. Il est déjà extrêmement compliqué de se déplacer dans Paris - Arrêtons le massacre et laissons un peu d'espace aux PARISIENS QUI VIVENT A PARIS pour se déplacer convenablement. Laissez cette ville aux Parisiens - Arrêtez d'en faire une ville uniquement pour les touristes	-	Défavorable	
@258		E-registre	Dominique			ZTL Paris Centre	Premier point : l'impact sur la zone est mentionnée, mais qu'en est-il de l'impact du report de circulation sur les autres zones. A-t-il été quantifié, en termes de pollution et de temps de trajet? Si 30% du trafic est peut-être pas vraiment indispensable, il n'en reste pas moins que pour 70%, le choix est limité, et il s'agit en général des personnes les moins aisées, qui ont un trajet long sans solution en transport en commun et qui sera encore allongé. Serait-il envisageable d'inclure dans les dérogations les personnes qui justifient de l'éloignement boulot-domicile, ou trajets multiples dans la journée (et pas obligatoirement à destination Centre). Deuxième point: Pouvez-vous nous expliquer comment les contrôles se feront pour les autorisations ponctuelles. Je n'imagine pas qu'on puisse demander un justificatif pour aller au cinéma, au théâtre, au musée, une galerie, voir des amis. Une telle demande est contre la liberté de circulation de chaque citoyen. Et sauf erreur de ma part, les tickets de stationnement, de caisse, les places de cinéma... sont obtenus après être entré, et non avant. Il y a là un problème pratique qui m'échappe. Comment sera fait le contrôle: un agent à chaque rue 24h sur 24? Troisième point: il n'est mentionné nulle part le type de véhicules qui seront autorisés: Critère 3, 4...? Quatrième point quel retour y aura-t-il sur les questions posées?	-	Défavorable	
R369	PARI-A-18	Registre papier	Pascal					-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@259		E-registre	Pauline			Un grand oui	Je suis tout à fait favorable à cette proposition. Il est grand temps que les automobilistes parisiens arrêtent de prendre leur voiture pour des trajets très courts. Nous avons la chance d'avoir un réseau de transports en commun très dense. Il est grand temps de changer leurs habitudes, avoir une voiture dans une grande ville comme Paris est une aberration. Je pense que cela aura un effet bénéfique sur le commerce car avec moins de voiture, les gens seront plus enclins à se déplacer à pied sans avoir peur d'avoir un accident, un peu plus de tranquillité ne fera de mal à personne.	-	Favorable	

@260		E-registre	Hugome			Non à une gated community	L'idée d'interdire l'accès au cœur de la capitale à ceux qui ne peuvent pas y habiter est proprement totalitaire, et le signe d'une dérive de l'exclusion par l'argent qu'on essaie piteusement de cacher sous des prétextes écologiques. La conséquence en sera l'effondrement des commerces non-alimentaires et la disparition des emplois associés, une thrombose permanente de la circulation en surface bien au-delà du périmètre concerné, qui se répercutera sur les transports en sous-sol, l'appauvrissement de la région par les milliards d'euros perdus en temps inutile dans les transports en commun et les bouchons induits, la généralisation de rues de la soif qui ne bénéficieront qu'à une population oisive et à des propriétaires d'Airbnb pour touristes. Tous ces facteurs sont déjà largement documentés et observés depuis la mise en œuvre des différents plans de destruction de la mobilité, cyniquement baptisés plan vélo, par cette équipe municipale aux abois, tandis que le vélo a déjà fait le plein de son maigre potentiel d'utilisateurs. Au-delà de la gabegie d'argent public que coûtent ces travaux sans vision qu'il faudra défaire à la prochaine mandature et qui vont à l'encontre de la diversité, l'inclusivité, et la fluidité de circulation qui sont les ressorts historiques du succès de Paris, n'en déplaise à la propagande grotesque d'une ville du quart-d'heure dans une agglomération de 8 millions d'habitants, les bénéfices allégués sont inexistantes, tant en termes de pollution que sanitaires. Si la mairie passait en force en imposant cette gated-community à la Trump dans l'espoir illusoire de consolider une alliance politique lui permettant de rester au pouvoir en 2026 par la grâce d'un mode de scrutin anachronique (PLM) qui donne un poids démesuré à ce quartier, elle resterait dans l'histoire comme l'Attila parisien qui aura mis fin à des siècles de rayonnement mondial. Cette déconnexion patente entre une élite ivre de pouvoir et la population francilienne, et les conséquences néfastes qui s'en suivront auront vite fait de provoquer	-	Défavorable	
@261		E-registre	Christophe			Perte de confiance	Je n'ai plus aucune confiance à l'équipe qui dirige la Ville de Paris. Je suis donc contre la ZTL. Qu'on finisse tous ces travaux. Il y en a marre.	-	Défavorable	
@262		E-registre	Gérard			Non à la ZTL	Depuis des années la Maire de Paris et son équipe ont prouvé leur incompétence en matière de gestion de notre capitale. Je n'ai plus aucune confiance en eux. Je suis contre la ZTL. Il est grand temps à présent de terminer tous ces travaux entrepris et qui sont à l'abandon et de rendre Paris propre. Raz le bol...	-	Défavorable	
@263		E-registre	Pascal			Pour	Je suis à 100% en faveur de cette mesure au nom de la liberté: la liberté des uns s'arrête ou commence celle des autres (les usagers majoritaires soient les piétons!)	-	Favorable	
E264		E-mail				Enquête circulation.	Chère madame, J'habite au 50 rue des francs bourgeois. Je suis amené à me déplacer pour raisons professionnelles en urgence régulièrement mais je prends les transports en commun pour les déplacements professionnels quotidiens. Il n'est plus possible quand on vient de l'est de Paris de passer par la rue des archives. Ce qui veut dire que pour rentrer chez moi je dois faire le détour jusqu'au boulevard de Sébastopol. Cela allonge le trajet de 15 à 45 minutes avec une sursaturation de ces axes. La solution est pourtant simple : autoriser les résidents à emprunter le segment de la rue des archives avant les rue Rambuteau / rue des francs bourgeois (mettre sauf déserte locale sous le sens unique) Cela réduira la pollution boulevard de Sébastopol et rue des ours et évitera qu'un habitant de Paris ne déménage en banlieue et que vos écoles se vident. Bien cordialement Jean-Paul Brugière	-	Neutre / demande de précision	

@265		E-registre	Sylvain			Zone à Trafic Limité Paris Centre	Bonjour, je suis totalement favorable à cette mesure. L'automobile individuelle n'a rien à faire pour les trajets de moins de 10 km, d'autant plus à Paris avec tous les moyens de transport alternatifs qui existent. Pollution, bruit, emprise des voitures + voitures garées sur l'espace public, accidents déplacer 1 tonne de ferraille pour qu'un particulier fasse un trajet de qq km est un non sens. Avec en plus une industrie irresponsable qui crée des véhicules de plus en plus lourds et chers (SUV...)Il faudra bien communiquer sur les autorisations pour les professionnels, les artisans, et avoir une règle claire pour les voitures des habitants. Qu'en sera t'il des proches rendant visite aux habitants du		Favorable	
@266		E-registre	Pierre-Olivier			ZONE À TRAFIC LIMITÉ PARIS CENTRE - AVIS	Je suis parisien, domicilié dans le 19ème arrondissement. Nous sommes une famille de 4 personnes. Nous possédons une voiture hybride essence.Je suis TOTALEMENT CONTRE et j'explique pourquoi.Cette mesure représente une grave rupture d'égalité entre les citoyens parisiens. Je n'en comprends ni les fondements ni la légalité.Tous les Parisiens devraient avoir le droit de circuler dans Paris. Nous payons tous les mêmes impôts. Nous habitons la même ville avec les mêmes devoirs et les mêmes droits. Nous sommes en République.Au nom de quoi, certains parisiens, ceux de l'hypercentre, déjà bien chanceux de pouvoir y habiter, pourraient restreindre la circulation des autres parisiens et les empêcher de traverser ? Par exemple, depuis le 19ème arrondissement, avec cette mesure, lorsque j'aurai besoin d'amener ma famille prendre le train à la gare Montparnasse avec toutes nos valises, il faudra que nous prenions un taxi (couteux et limité à 3 personnes) ou le métro/bus ou faire le tour par le périphérique ? Mais si j'habitais le 4ème, je pourrais tranquillement prendre ma voiture et aller partout ? Résident de l'hypercentre, aucun problème pour continuer à sortir et revenir sans limites et pour ce faire, passer sous les fenêtres des habitants du reste de Paris avec sa voiture, polluante ou pas ? Avec cette mesure, la Mairie créé 2 Paris et 2 classes de Parisiens. Un Paris à 2 vitesses. Un nouveau Château et sa banlieue. Un Paris pour des hyper privilégiés qui en veulent toujours plus, qui veulent privatiser leur domaine et en bloquer l'accès aux sous-parisiens de la "nouvelle périphérie". C'est un comble que ce soit cette Mairie, prétendument au service des plus modestes, qui décide d'une telle mesure. C'est proprement honteux et scandaleux.Quant à l'argument sur la pollution automobile et de santé publique, comment peut-il être mis en avant alors que TOUS les véhicules sont concernés, électrique ou pas, quelle que soit la vignette Crit'Air...En conclusion, j'espère avoir démontré simplement pourquoi cette mesure est anti-		Défavorable	

@267		E-registre	Helene			Rues autorisées aux résidents	<p>Les résidents n'ont actuellement pas le droit d'emprunter la rue des Quatre Fils. Dans mon cas particulier, j'habite au 28 rue Charlot et mon garage se trouve au 13 rue Pastourelle donc à 150 m à pieds. Avec les restrictions de circulation, je dois passer par le boulevard du Temple, la place de la République, la rue de Turbigo, la rue Beaubourg, la rue Rambuteau et la rue des Archives ce qui représente 3 km de trajet. La durée de ce trajet est de 20 minutes au mieux...et généralement beaucoup plus à cause du carrefour Arts et Métiers et de la rue Beaubourg qui sont embouteillés en permanence. Je vous joins un plan qui vous montre le trajet. Je demande à ce que la rue des Quatre-Fils puisse être accessible aux résidents comme il a été fait par exemple pour le rue de Rivoli et comme l'avait promis Madame la Maire Anne Hidalgo. Je vous joins un autre plan montrant le trajet réduit peut-être par 3 en pouvant accéder à cela rue de Quatre fils. Cette demande est tout à fait en phase avec votre projet ZTL d'installer rue des Quatre-Fils un contrôle vidéo qui permette d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ce tronçon de plein droit. inutile je pense de préciser que cette restriction génère évidemment beaucoup plus de pollution qui va à l'encontre du bien-être des Parisiens souhaité par la municipalité.</p>	Plan avec restriction.pdf, plan demandé.jpg	Favorable avec réserve(s)	
@268		E-registre	Marguerite			ZTL - CONTRE	<p>Famille habitant un arrondissement contigu, nous somme CONTRE ce projet qui :- impose de nouvelles restrictions de circulation dans un Paris déjà enkylosé- évacue la problématique du report de circulation autour du Centre. Les 5,6,7, 8 et 9eme arrondissements sont déjà saturés- ne démontre aucune réflexion de fond sur la mobilité : quels axes de transit automobile fluidifier, quels stationnements intermédiaires créer avant une poursuite de trajet piéton ou collectif ?- instaure de nouveaux contrôles et amendes sur une population sans histoire, alors que les problèmes de salubrité et de sécurité de la ville font l'objet d'une négligence coupable- fait la chasse aux automobilistes pour des raisons idéologiques, sans considérer qu'un automobiliste est un piéton qui subvient à un besoin de mobilité sur un trajet spécifique (distance, chargement, population véhiculée - enfants, seniors...)Nous n'utilisons notre voiture dans Paris que pour l'entrée et la sortie de trajets longue distance, transporter des enfants, des parents âgés, des valises, des courses importantes. Tous nos trajets individuels se font à pied, en transport collectif, en taxi, et aucun de ces modes de transport n'a été amélioré : les métros sont bondés, sans intensification du trafic (lignes 9, 13, RER A par exemple), les bus ont des temps de parcours rallongés par les bouchons créés pour décourager les automobilistes (20 minutes pour traverser la Concorde), les taxis sont chers, difficiles à trouver et pénalisés par les couloirs de vélos. Les artisans sont de plus en plus réfractaires à venir travailler sur des chantiers dans Paris intramuros : temps perdu dans les bouchons, difficulté à se garer, amendes disproportionnées. Plutôt que de criminaliser la circulation automobile, il est nécessaire d'améliorer toutes les mobilités pour les fluidifier et les réconcilier face aux besoins diversifiés d'une pluralité d'usagers.</p>	-	Défavorable	

@269		E-registre	Marie-Eve			Avis défavorable à cette ZTL	Cette ZTL va pénaliser non seulement les résidents, notamment les plus âgés mais également ceux qui viennent dans la zone pour y travailler. C'est un mensonge de prétendre que la zone est bien desservie en transports en commun. Un seul autobus, le 39, permet de franchir la Seine et il faut souvent l'attendre à Grands Boulevards jusqu'à 30 minutes. Les modifications récentes du réseau ont fait disparaître ou modifié des lignes autrefois très utilisées et commodes (48, 85). Quant au métro, si souvent en panne ou avec des temps d'attente de plus en plus longs, il ne convient ni aux personnes à mobilité difficile ou réduite, ni aux personnes accompagnant de jeunes enfants ou chargées d'objets encombrants. Les plus pénalisés seront les artisans, empêchés de venir travailler sur place, et les commerçants dont tout à la fois les livraisons et les ventes seront rendues plus difficiles par l'impossibilité de circuler. Tout est fait dans cette ville pour le seul agrément de quelques jeunes bobos riches et désœuvrés...		Défavorable	
@270		E-registre	Delaby			ZTL	Je ne pense pas assister à la prochaine réunion mardi 30 avril. J'ai appris il y a longtemps que la démocratie est soluble dans la langue de bois. Si votre projet est sérieux, je pense que vous devrez adresser 2 problèmes essentiels. 1. Contrôle de la zone dite « piétonne » Montorgueil St Denis. Il y a une vingtaine d'années, il y avait des plots et seuls les véhicules autorisés pouvaient y rentrer. Il y avait aussi un parking que la mairie a acheté. Aujourd'hui, cette zone n'a plus de piétonne que le nom. Si vous êtes sérieux, vous commencerez par remettre un contrôle strict aux entrées de cette zone pour qu'elle devienne enfin piétonne. 2. Les scooters de toutes tailles sont partout. Ils sont polluants, bruyants, se garent n'importe où, empruntent les pistes cyclables, etc. Il faut les interdire.		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@271		E-registre	Mathilde			enquête publique	J'habite rue Beaubourg, en face du centre Pompidou. Je suis tout à fait favorable à la création de la zone à trafic limité et je l'attends avec impatience. Le bruit et la pollution engendrée par le trafic intense nuisent énormément à la qualité de vie. Il est important de prendre en compte le bruit intempestif des Klaxons (de jour comme de nuit) et de sanctionner ceux qui en abusent. Les alarmes de police sont extrêmement régulières : environ toutes les dix minutes et surtout lors des embouteillages, ceci rend l'environnement insupportable. Aux nuisances sonores de la route, s'ajoutent les nuisances d'enceintes de musique qui peuvent fonctionner des journées complètes, plusieurs jours par semaine. Pour considérer la qualité de vie des riverains il est également important de souligner l'important transit des piétons le week-end, qui rendent les trottoirs impraticables et qui ne permettent plus aux riverains de mener leur vie de proximité (exemple rue Rambuteau et rue du temple), les rues deviennent infernales. On envie les quartiers de Paris où les habitants peuvent véritablement s'approprier les rues et les commerces, même le week-end. Dans le centre, les boutiques de marque et autres galeries remplacent petit à petit les commerces de proximité : si l'on veut maintenir une vie de quartier agréable pour les riverains, il est temps de contrer cette tendance.		Favorable	

@272		E-registre	Marie			Projet de zone à trafic limité Paris centre	Je refuse que la circulation automobile soit encore plus entravée qu'aujourd'hui dans les 4 premiers arrondissements de la capitale. La pollution et l'anarchie d'un trafic vélo-trotinettes-piétons porte préjudice aux usages du quotidien. La rue de Rivoli est défigurée, il est impossible d'y circuler à pied ou à vélo en sécurité. Les quartiers sont sales et peu entretenus.	-	Défavorable	
@273		E-registre	Jean-Christophe			Les habitants des quartiers limitrophes sont défavorisés	Cette mesure est intéressante et devrait permettre d'améliorer la qualité de vie dans le centre de Paris, qu'il sera encore plus agréable d'arpenter à pied ou à vélo. Par contre, les habitants des quartiers limitrophes seront défavorisés car ils ne seront plus en mesure de passer par le centre pour se rendre chez eux, contrairement à ceux de ces quartiers. Ils seront donc obligés de réaliser des kilomètres en plus, avec des bouchons en plus, contrairement aux habitants du centre de Paris, population déjà privilégiée au vu des tarifs des habitations dans ces quartiers. Cette mesure d'exclusion des habitants des quartiers limitrophes, plus populaires et accessibles, est très injuste. Le projet devrait être amendé pour permettre aux habitants de ces quartiers limitrophes de passer également par le centre, car il est peu probable qu'ils utilisent leur véhicule pour se rendre au travail par confort mais plutôt lorsqu'ils n'ont pas d'alternative.	-	Favorable avec réserve(s)	
E274		E-mail				Arguments en faveur de la création d'une ztl à Paris centre	Madame, Monsieur, Dans une ville comme Paris, célèbre pour sa beauté et son histoire, la création d'une zone à trafic limité dans son centre serait une mesure cruciale pour plusieurs raisons essentielles. Premièrement, les nuisances sonores causées par le trafic incessant de voitures, de bus et les klaxons permanents sont non seulement désagréables, mais elles ont également des effets néfastes sur la santé mentale et physique des habitants. Une zone à trafic limité permettrait de réduire significativement ces perturbations sonores, offrant ainsi un environnement plus calme et paisible aux résidents et aux visiteurs. Deuxièmement, les nuisances visuelles causées par la présence constante de véhicules en stationnement sur les voies de bus et les trottoirs dégradent le paysage urbain et nuisent à l'esthétique de la ville. En restreignant l'accès des véhicules dans le centre, on permettrait de libérer ces espaces pour les piétons et les transports en commun, favorisant ainsi une meilleure circulation et une expérience visuelle plus agréable pour tous. Troisièmement, les problèmes de sécurité liés à la circulation automobile dans le centre de Paris ne peuvent être ignorés. Les piétons, notamment les enfants, sont exposés à des risques accrus d'accidents et d'incidents liés à la circulation. En limitant le nombre de véhicules autorisés dans la zone centrale, on créerait un environnement plus sûr et plus convivial pour tous les usagers de la route. Enfin, il est crucial de reconnaître que Paris centre ne doit pas seulement être un lieu de passage pour les touristes, mais aussi un lieu de vie pour ses habitants. Actuellement, de nombreuses familles se sentent exclues de cet environnement en raison des problèmes mentionnés précédemment. En instaurant une zone à trafic limité, on favoriserait un cadre de vie plus agréable et plus adapté aux besoins des résidents, y compris des enfants, en créant des espaces publics sécurisés et accueillants pour jouer et se déplacer. De plus, la pollution atmosphérique constitue un problème	-	Favorable	

E275		E-mail				Arguments en faveur d'une ZLT à Paris centre	Madame, Monsieur, Dans une ville comme Paris, célèbre pour sa beauté et son histoire, la création d'une zone à trafic limité dans son centre serait une mesure cruciale pour plusieurs raisons essentielles. Premièrement, les nuisances sonores causées par le trafic incessant de voitures, de bus et les klaxons permanents sont non seulement désagréables, mais elles ont également des effets néfastes sur la santé mentale et physique des habitants. Une zone à trafic limité permettrait de réduire significativement ces perturbations sonores, offrant ainsi un environnement plus calme et paisible aux résidents et aux visiteurs. Deuxièmement, les nuisances visuelles causées par la présence constante de véhicules en stationnement sur les voies de bus et les trottoirs dégradent le paysage urbain et nuisent à l'esthétique de la ville. En restreignant l'accès des véhicules dans le centre, on permettrait de libérer ces espaces pour les piétons et les transports en commun, favorisant ainsi une meilleure circulation et une expérience visuelle plus agréable pour tous. Troisièmement, les problèmes de sécurité liés à la circulation automobile dans le centre de Paris ne peuvent être ignorés. Les piétons, notamment les enfants, sont exposés à des risques accrus d'accidents et d'incidents liés à la circulation. En limitant le nombre de véhicules autorisés dans la zone centrale, on créerait un environnement plus sûr et plus convivial pour tous les usagers de la route. De plus, la pollution atmosphérique constitue un problème majeur dans les zones urbaines denses comme Paris, avec des conséquences graves sur la santé publique et l'environnement. Les émissions de gaz d'échappement des véhicules contribuent de manière significative à cette pollution, ce qui peut entraîner des problèmes respiratoires, des maladies cardiovasculaires et même des décès prématurés. En instaurant une zone à trafic limité, on réduirait la circulation automobile dans le centre de la ville, ce qui entraînerait une diminution des émissions polluantes et Je crois que l'inclusion des quais hauts Rive Droite dans la ZTL reste en question. Pourtant, ils représentent de l'ordre de 80% du trafic de transit dans Paris Centre. Le projet passerait donc largement à côté de son objectif si ils ne sont pas inclus. En effet, ces quais sont une frontière difficilement franchissable entre la Seine les Berges et les îles. Deux mesures sont en tout état de cause souhaitables :- prolongation de la voie Bus /taxis/vehicules d'urgence entre Châtelet et pont Morland dont le projet ancien n'est toujours pas réalisé- mise un terme à la traversée des quais en DEUX TEMPS pour les piétons. En effet il est inconcevable d'affirmer une politique d'urbanisme de priorité aux piétons et de les obliger à rester coincés au milieu du trafic et de la pollution pour rejoindre les Berges. Sincèrement Serge Chaderat Habitant de Paris Centre	Favorable	
E276		E-mail				Quais hauts Rive Droite	Bonjour, Habitant de Paris, et propriétaire d'un véhicule, je l'utilise rarement pour aller dans la zone centrale, mais quand je le fais c'est par nécessité : livraison, déplacement avec une personne âgée ou à mobilité réduite, ... L'interdiction de se rendre dans la ZTL reviendrait à réduire la capacité d'interaction sociale des habitants de Paris, qui sont responsables et savent utiliser les transports en commun chaque fois que cela est possible. Ce projet est uniquement électoraliste et n'apportera rien de positif aux parisiens.	Favorable avec réserve(s)	
@277		E-registre	Gauderique			Opposition à la ZTL		Défavorable	

@278		E-registre	Patrick			enquête publique	Médecin dans le 1er arrondissement depuis 3 générations, je note que tout est fait pour faire fuir commerçants et artisans, professions libérales du quartier devenu isolé. Mettez-vous quelque peu à la place de patients qui veulent venir nous consulter ? Pourquoi fermer la station Concorde le 17/06 alors rien ne se passe en dehors des travaux avant mi-juillet ? A quoi peut servir cette enquête publique puisque nos avis ne comptent guère ? Docteur Patrick Sichère	-	Défavorable	
@279		E-registre	Georges			Bruit	Le bruit des terrasses de cafés qui vont être installées dans l'espace libéré n'est pas pris en compte. Les discussions fortes, les cris nuisent à la qualité du sommeil en particulier.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@280		E-registre	Patrick			Contribution	Je suis favorable aux objectifs affichés qui devraient même être étendu à toute la ville. Dans le dossier je lis que "Il est autorisé de circuler en véhicule motorisé dans Paris Centre si > Je visite un musée > Je vais dans un magasin/commerce > Je vais chez des amis". Or n'importe qui peut dire cela; est ce contrôlable ?	-	Favorable	
@281		E-registre	Jd			Mesure démagogique et irresponsable	- Les véhicules qui passent dans le centre de Paris ne le font pas par plaisir mais par obligation, il s'agit principalement de professionnels, véhicules de service (Bus, taxis, mairie de Paris...) et riverains. Donc interdire la circulation de transit n'y changera pas grand chose, elle rejettera une partie du flux sur les boulevards (à supposer qu'il y ait un vrai contrôle, ce qui est tout sauf garanti), mais ne diminuera pas la nuisance globale. - Au lieu de s'ouvrir et de devenir une métropole digne de ce nom, comme l'ont fait les autres grandes capitales, Paris s'enferme derrière sa petite frontière du Périphérique et veut maintenant séparer l'hyper-centre du reste de la ville. Ce retour au XVIe siècle (enceinte de Charles V) est un non-sens, qui aura de lourdes conséquences. Le centre de Paris n'est pas et ne doit pas devenir une gated community, réservée de fait à une infime "élite" (Paris-Centre : 1,4 % de la population de l'agglomération).	-	Défavorable	
@282		E-registre	Mathilde			merci de veiller au report de cette mesure sur les arrondissements limitrophes	Famille résident côté 11e au dessus de la place de la République, nous vous serions grandement reconnaissant de veiller au report de circulation automobile qui seront induits par cette ZFL. Merci notamment d'être attentif à l'avenue Parmentier, axe structurant sur lequel se reporte déjà une grosse partie du trafic du centre (phénomène accentué récemment par des travaux réalisés sur cette avenue et au dessus de la place de la République). Bref la circulation dense sur cette avenue (bordée par 3 groupes scolaires sans parler des autres écoles à proximité) et sur toute la zone au Nord de la place de la République, génère pollution sonore et atmosphérique. Merci donc de ne pas en rajouter.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@283		E-registre	Véronique			ZONE À TRAFIC LIMITÉ	Bonjour, J'estime que les entraves à la circulation se multiplient à Paris - ce qui contrevient à la liberté de mouvement garantie par la Constitution. Je suis contre ces aménagements et j'espère que la démocratie sera respectée: il faut libérer la capitale de ces contraintes qui la paralysent de plus en plus. Bonne journée, V. A.	-	Défavorable	
@284		E-registre	Anne			ZTLimité	Assez du massacre de Paris et de la vie impossible pour les parisiens .	-	Défavorable	
@285		E-registre	Yves			Grâce à vous et vos projets à la Alphonse Allais, Paris est devenu un chantier poubelle et sale, à la limite du supportable.	Arrêtez SVP de nous "embêter" et en plus à nos frais et impôts. Je pense que nous allons bientôt vous quitter ! Arrêtez également les enquêtes et réunion d'autosatisfaction où vous n'écoutez rien. PARIS ne vous méritait pas !	-	Défavorable	

@286		E-registre	Catherine			zone à trafic limité	En tant que parisienne non motorisée, je suis très favorable à toutes les mesures visant à réduire la circulation automobile dans la capitale qui dispose d'un réseau de transport en commun suffisant et de pistes cyclables conséquentes. Cela permettrait de réduire la pollution de l'air à Paris, protégeant ainsi la santé des plus sensibles, à savoir les enfants et les personnes âgées.	-	Favorable	
@287		E-registre	Thierry			ZTL	L'installation de ces zones omet les pbs que peuvent rencontrer les parisiens voulant traverser ces zones en voiture pour de bonnes raisons: grands-parents allant chercher leurs petits-enfants la crèche (la plupart des stations de métro ne sont pas équipées en ascenseurs pour remonter des poussettes et les voyages en bus sont trop lents. Idem lorsque des parents vont chercher des personnes âgées en voiture, par exemple pour les emmener chez le médecin, ces personnes âgées ne sont pas tjs en capacité de prendre les transports en commun sans forcément être handicapées. Il faut clairement prévoir des exceptions qui n'entraînent pas de démarches administratives complexes, longtemps à l'avance car il faut de la souplesse. Ce type de déplacement ne se fait pas uniquement par des résidents. Ces ZTL sont donc source additionnelle de stress, d'énervement par des retombées qui ne bénéficieront qu'aux résidents de paris centre qui sont parmi les plus aisés de la capitale.	-	Défavorable	
@288		E-registre	Alexandre			limiter le transit "faux client"	le dossier indique que les clients des commerces, hôtels, restaurants continueront à être autorisés. C'est normal. Mais distinguer les "vrais clients" du transit répondant par un prétexte "je suis client de XX" lors d'un contrôle sera impossible. En outre, le contrôle à haute dose est irréaliste et quasi-militariste. Des expériences à l'étranger montrent qu'une mesure très efficace est de faire une segmentation de la zone, qui ne permette pas de passer (ou pas aisément) d'un secteur à l'autre. Si l'on veut aller dans un commerce, on entre dans le secteur concerné, on y fait son shopping ou son repas et l'on sort du même secteur sans pouvoir faire du Nord-Sud ou Est-Ouest.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@289		E-registre	Pierre			Une ZTL sans intérêt à impact négatif	Cette ZTL n'aura aucun impact sur une quelconque amélioration de la pollution, du bruit ou de la mobilité. Elle n'est qu'un outil idéologique au profit d'une petite minorité déjà privilégié. Paris ne peut pas vivre dans sa bulle et privilégier uniquement les touristes. La 1ère source de GES de Paris est l'avion (d'après la mairie de Paris) et cette ZTL ne fera qu'accroître les flux vers cette ville museeiphée, mortifère. Un référendum régional est impératif.	-	Défavorable	
@290		E-registre	Bastien			C'est un scandale SOCIAL.	Je m'explique : Vous allez rendre " ce nouveau quartier " antisocial. Tout d'abord vous rendez cette zone résidentielle qu'on le veuille ou non. PRIMO : par un effet de la loi de l'offre et de la demande vous allez provoquer une augmentation des loyers d'habitation pour l'ensemble des appartements : les propriétaires, fort logiquement , vont bénéficier de votre aubaine: moins de classes moyennes, moins de classes moyennes supérieures . Le secteur sera réservé à une certaine élite. De fait , vous chassez une partie de l'équilibre de la population. SECUNDO : pour les commerces, vous allez rendre, une fois de plus, l'augmentation des loyers insupportables : des commerces de proximité vont disparaître. Vous éloignez ou anéantissez une partie de l'âme parisienne. Vous ne pouvez pas IGNORER l'arrivée des véhicules électriques.... D'où ZÉRO pollution et ZÉRO bruit.	-	Défavorable	

@291		E-registre	Giovanni Roberto			access VTC	Bonjour, j'habite en rue Vieille du Temple, déjà les VTC ne peuvent pas accéder à la rue de Rivoli, donc detour pour partir de chez moi ... par exemple en direction de CDG... Maintenant avec la ZTL je serais obligé de payer plus cher pour l'oligopole des taxi G7 ??	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@292		E-registre	Laurent			Véhicules électriques	Je serais d'avis de limiter la circulation aux véhicules électriques ou à mobilité humaine exclusivement : voitures et autres. Vous n'aurez ni pollution chimique, ni pollution sonore et vous permettrez tout de même aux gens de se déplacer avec un moyen adapté à leurs besoins.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@293		E-registre	Philippe			Apaiser ou fustiger?	Madame, Monsieur, "Une nouvelle mesure d'apaisement", c'est par ces mots que démarre la présentation de ce projet. Comme pour le projet de stationnement anti SUV, la lecture du dossier révèle que les édiles actuels cherchent à criminaliser toute autre alternative que celles favorisant le bipède en bonne santé, sans enfant ni personne âgée à charge, qui ne respectent pas le code de la route et écrasent tout obstacle sur leur passage. Je suis effaré par le manque d'incitation pour des mobilités non polluantes et insonorisées comme les automobiles électriques. Il est vrai que les familles sont boutés hors de Paris, et que la Maire s'érige telle Jeanne d'Arc contre les contribuables qui ne votent pas pour elle et ses alliés. Cette ZTL vise à limiter notre liberté de circulation et entrave la liberté de l'écosystème qui fait vivre Paris. Un fonctionnement de type soviétique au bénéfice des apparatchiks qui utiliseront, aux frais du contribuable, des transports polluants et sonores (taxis et VTC) sera le résultat : bravo. En revanche, pour les habitants, les coûts induits de cette mesure (appauvrissement du nombre de commerces de proximité, renchérissement des achats de biens de première nécessité, offre de santé, etc...) seront tels que les familles accéléreront leur départ de cette belle ville. Combien d'argent sera encore dépensé pour "contrôler" ce non-sens? Le futur, utilisé dans tout le dossier, révèle aussi la mascarade de démocratie que nous vivons. Vivement la réforme de la loi PLM et le départ de ces fossoyeurs de la Ville de Paris.	-	Défavorable	

E294		E-mail				<p>Fwd: Enquête publique sur la création d'une "zone à trafic limité" (ZTL) dans Paris-centre.</p>	<p>Enquête publique sur la création d'une "zone à trafic limité" (ZTL) dans Paris-Centre On peut admettre que le recours aux véhicules motorisés soit globalement découragé pour permettre à leurs conducteurs, en cas de réelle nécessité, de circuler sans encombre. Cependant, il faut rappeler la mesure qui permet aux taxis d'emprunter trois tronçons interdits rues des Archives, Quatre-Fils et Turenne mais le refuse aux résidents qui doivent de ce fait parcourir des trajets invraisemblables, avec des durées inconsidérées, pour rentrer chez eux. Une demande au Maire, comme l'ont fait des conseils de quartiers, (à signaler une pétition de plus de 1 500 signatures), d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ces tronçons de plein droit sur le modèle la rue de Rivoli. Par ailleurs, circuler à l'intérieur de la zone Paris-Centre devient extrêmement problématique, en distance et en temps pour les riverains. À titre d'exemple, propriétaire d'une place de parking rue des Guillemites (160 places) à mon domicile rue des Blancs Manteaux (angle rue du Temple), la distance est de 300 m, et le temps de circulation de 5 mn, dans le sens inverse (domicile/parking), distance 800 m et temps de 5 mn, le nouveau plan de circulation rallonge la distance (environ 4 km) et le temps de déplacement (plus d'une heure) dans un labyrinthe. Mais le problème effectif est de sortir et de rentrer dans ce secteur, compte tenu des sens interdits, des sens inversés, voies dédiées aux bus (et ouvertes aux taxis et vélos) dans les rues des Archives, des Quatre Fils, de façon chirurgicale, qui conduisent à l'obligation de prendre des voies encombrées, voire saturées et congestionnées, avec des trajets rallongés de plusieurs km et des temps de déplacement indéterminés dans ce contexte, obligation selon l'entrée ou la sortie du secteur hyper centre du Marais, de prendre la rue de Rivoli, le boulevard de Sébastopol, la rue du Grenier Saint-Lazare, la rue Beaubourg, nonobstant les effets sur la pollution. D'ailleurs, pour accéder à la rue Rambuteau, et à mon domicile</p>		<p>Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée</p>	
------	--	--------	--	--	--	--	---	--	---	--

E295		E-mail			Enquête publique - zone à trafic limité de Paris Centre	<p>A l'attention de Madame Sylviane Dubail, Commissaire Enquêtrice Madame la Commissaire Enquêtrice, Je me permets de vous contacter dans le cadre de l'enquête publique en cours concernant la zone à trafic limité de Paris Centre. J'habite depuis 19 ans au 6 rue de Beauce dans le 3ème arrondissement, dont l'entrée (sens unique) est située rue de Bretagne. Le plan de circulation du 3ème arrondissement a été profondément modifié l'an dernier pour les véhicules de particuliers. Une petite portion de la rue des quatre fils dans le 3ème arrondissement, entre l'angle de la rue Charlot et de la rue des Archives, a alors été attribuée à la seule circulation des vélos, bus et taxis. Ce changement, concernant une centaine de mètres de cette rue, a totalement bouleversé la circulation du secteur nord du Marais. Je mettais auparavant une petite vingtaine de minutes pour me rendre de mon lieu de travail à mon domicile et je mets actuellement près du double ! Afin de pouvoir rejoindre l'entrée de la rue de Bretagne, toute la circulation est obligatoirement déportée sur le secteur de la place de la République puis de la rue Turbigo, où se produisent d'énormes bouchons (qui ne peuvent d'ailleurs qu'aggraver la pollution dans ce secteur). Beaucoup d'habitants de ma rue et du quartier se plaignent de cette situation, ce que nous avons d'ailleurs fait savoir pour les habitants de notre résidence auprès de la mairie du 3ème arrondissement en son temps, mais sans réponse. Ne serait-il pas envisageable d'accorder un accès sur cette petite portion de rue aux "ayants droits", c'est à dire aux résidents de Paris Centre dûment munis du macaron et de la carte fournis par la mairie ? Cela représenterait un énorme changement pour nous en matière de temps de parcours pour rejoindre notre domicile et cela serait réellement très apprécié. Merci par avance pour toute l'attention qui sera apportée à cette demande. Bien sincèrement, Thierry Peyrard 6 rue de Beauce 75003 Paris Tél : 0608412775</p>	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@296		E-registre	Eliane		Tout à fait favorable !	Tout à fait favorable à la création d'une zone à trafic limité à Paris centre, à la fois pour des raisons de pacification de l'espace public en tant qu'habitante et pour des raisons de préservation de l'environnement (et de limitation des émissions de CO2).	-	Favorable	
@297		E-registre	Nathalie		ztl paris centre	Une aberration pour les résidents comme pour les parisiens voulant traverser Paris. Merci d'arrêter de nous rendre la vie difficile.	-	Défavorable	
@298		E-registre	Brigitte		enquete publique zone à trafic limité	je suis contre cette zone à trafic limité	-	Défavorable	

@299		E-registre	Yann			Zone à trafic limité	<p>Resident de Paris Centre, j'ai un véhicule électrique et je loue une place de parking rue des Pyramides dans le 1er arrondissement. J'ai un macaron bleu "resident Paris centre" et j'ai donc le droit de circuler rue de Rivoli. J'ai pourtant été verbalisé (135€) alors que je circule rue de Rivoli (pour un motif inventé de toute pièce : stationnement dans une voie réservée aux bus)... Je ne me suis jamais garé rue de Rivoli. J'ai contesté. Ça fait 1 an et demi, et je n'ai aucune nouvelle depuis. J'ai très peur que les PV injustifiés se multiplient avec la zone à trafic limité. A qui s'adresser en cas de problème ? La police ne répond pas. Le tribunal non plus. Ça m'énerve de ne pas savoir ce qu'il en est de ma contestation. Où alors s'agit-il de PV au petit bonheur la chance ? Si le contribuable paie tant mieux et s'il ne paie pas : il ne se passe rien ? La mairie bien sûr, dit n'avoir rien à voir là-dedans, elle est pourtant responsable d'avoir mis ces panneaux "sauf desserte locale" rue de Rivoli. C'est un peu facile ensuite de laisser les habitants de Paris Centre avec tous les problèmes ! Donc pour moi c'est non à cette ZTL. Si elle est instaurée nous quitterons Paris et ça fera 3 enfants de moins scolarisés à Paris. N'est-ce pas de toute façon l'objectif de cette majorité ? Chassez les habitants actuels et y installez des locataires en HLM ?</p>	-	Défavorable	
@300		E-registre	Sophie			Habiter à Paris Centre	<p>Bonjour, nous sommes une famille de 4 personnes et nous habitons dans le 2ème arrondissement, en zone semi-piétonne. Nous sommes évidemment favorables à la restriction du trafic de passage, mais il faut en contrepartie faciliter notre quotidien et celui des entreprises qui nous permettent d'habiter dans ces quartiers. Je pense notamment aux artisans que l'on fait intervenir pour des travaux ou de l'entretien (entreprises générales ou plombiers, serruriers...). Stationner à proximité est tellement compliqué et risqué (enlèvement, amendes) que les entreprises ne veulent plus venir, ou alors à un coût important. Habiter un endroit ne se fait pas sans externalités, et cela n'est pas pris en compte aujourd'hui. Ainsi, les restaurants et les commerces se font livrer et squattent les trottoirs (et les endommagent en passant), et les artisans du quotidien n'ont pas de place. J'aimerais que ce sujet (accès et stationnement) fasse partie des réflexions sur la ZTL. merci</p>	-	Favorable avec réserve(s)	
R370	PARI-A-2	Registre papier					<p>Encore des interdictions de traverser les arrondissements centraux. Il deviendra difficile aux habitants des arrondissements périphériques nord de se rendre dans les arrondissements sud de Paris A quand l'interdiction totale de circuler dans Paris ?</p>	-	Défavorable	

@301		E-registre	Michel			Accès à mon garage	<p>Bonjour, Je suis domicilié au 5bis Rue des Haudriettes, 75003 Paris et ma voiture est stationnée en sous-sol au 6 Rue des Haudriettes. Je précise que je n'utilise jamais ma voiture pour circuler dans Paris, mais uniquement pour me rendre dans ma maison de famille près de Meaux en Seine-et-Marne, un trajet qui me prenait naguère de 50 à 60 minutes. Depuis les nouvelles réglementations, lorsque j'arrive Rue des Quatre Fils, alors qu'il ne me reste qu'une centaine de mètres pour rejoindre mon garage, je dois désormais tourner dans la Rue Charlot et faire un long détour par la Place de la République, la Rue Beaubourg, la Rue de Rambuteau et la Rue des Archives, ce qui me prend entre 20 et 25 minutes supplémentaires selon la circulation, durant lesquelles je consomme du carburant et pollue inutilement. Ne serait-il pas possible aux détenteurs d'un macaron et d'une carte de résident de Paris Centre d'avoir l'autorisation, à l'instar des taxis et autres véhicules prioritaires, de rejoindre la Rue des Haudriettes directement depuis la Rue des Quatre Fils au lieu d'être contraints de faire un long détour qui ne fait que rajouter de la circulation inutile à la périphérie de Paris Centre. Je vous remercie pour votre attention, Michel Picard</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@302		E-registre	Brigitte			un scooter n'est pas une moto et encore moins une voiture	<p>J'ai une carte d'handicapé, je ne peux pas faire du vélo (arthrose sur les 2 chevilles et autre gros soucis sur les 2 genoux) mais je monte sur mon scooter (125cm3) que je pose sur la béquille latérale. Pas assez de force pour la béquille centrale. Il n'y a aucune borne de rechargement au métro Bastille. C'est un comble avec tous les vendeurs de 2/3 roues. Et puis les bornes Belib sont très très chères . Environ 12€ pour faire 60 kms ! C'est 2 fois plus cher que l'essence. Je n'ai pas d'ascenseur dans mon immeuble, donc 4 étages à pied et certainement pas la force de monter 10kg de batterie. J'en ai parlé lors d'une réunion de quartier et on m'a suggéré de m'arranger avec ma gardienne ou un voisin ou un magasin. Des propositions très farfelues. Nous n'avons pas de gardienne d'immeuble, je n'ai pas de voisin compréhensifs au Rdc et les quelques magasins autour ont d'autres soucis à gérer que la recharge de mon scooter. Je comprends que la bataille contre les voitures soit mise en place mais les scooters, pourquoi ? Avec un stationnement imposé à moitié prix uniquement par rapport aux voitures (dans les garages privés c'est 1,50 et pas 3€ l'heure) . En Espagne, c'est un forfait annuel d'environ 10€ par mois dans toutes les villes. Et tous les jeunes livreurs sont aussi pénalisés et pourtant beaucoup de parisiens préfèrent se faire livrer leur repas ou leur courses. Bref, tout cela me paraît incompréhensible.</p>		Autres	

E303		E-mail				Avis ZTL	<p>Madame, Habitante du 15 boulevard Beaumarchais situé en bordure de la ZTL (75003, 75004), je vous remonte l'inquiétude des habitants de mon immeuble quant à la mise en œuvre de la ZTL. L'aménagement de la place de la Bastille a augmenté significativement les nuisances aux abords du boulevard: embouteillages+++ entraînant des nuisances environnementales et sonores quasiment en permanence la journée. Chaque Dimanche "Paris Respire" signifie pour nous subir les désagréments des embouteillages de la semaine toute la journée. L'étude d'impact du document présenté en termes de report de la circulation ne précise pas comment elle a finalement été jugée comme peu significative, aucune simulation n'est présentée. La carte d'analyse du trafic date de 2019, avant la réfection de la place de Bastille. Le Boulevard Beaumarchais est constitué d'immeubles haussmanniens dotés d'appartements de grande superficie permettant plus facilement le logement de familles qui vont très probablement subir une accentuation de la pollution atmosphérique et sonore du fait de la mise en place de cette mesure. Le nouveau plan de circulation de Paris centre marais/île a déjà significativement diminué la circulation au sein de cette future ZTL, la mise en place de restrictions supplémentaires aura-t-elle un impact? Alors que les familles (et non les touristes) habitant en bordure de zones seront très certainement lésés. En parallèle un projet portant sur une piétonisation de la fin du boulevard Richard Lenoir serait en cours, reportant encore la circulation automobile sur le même axe. C'est la première fois que je suis amenée à m'exprimer pour ce type de mesure et je suis bien consciente que cette contribution ne servira pas à grand-chose. Mon exaspération de riverain depuis le réaménagement de la place de la Bastille m'a poussé à le faire. Je vous remercie pour l'attention portée à ma contribution. Bien cordialement Madame Bongabouna Kéti</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
------	--	--------	--	--	--	----------	---	--	--	--

@304	E-registre	Patrick			contribution complétée	<p>Enquête publique sur la création d'une "zone à trafic limité" (ZTL) dans Paris-Centre On peut admettre que le recours aux véhicules motorisés soit globalement découragé pour permettre à leurs conducteurs, en cas de réelle nécessité, de circuler sans encombre. Cependant, il faut rappeler la mesure qui permet aux taxis d'emprunter trois tronçons interdits rues des Archives, Quatre-Fils et Turenne mais le refuse aux résidents qui doivent de ce fait parcourir des trajets invraisemblables, avec des durées inconsidérées, pour rentrer chez eux. Une demande au Maire, comme l'ont fait des conseils de quartiers, (à signaler une pétition de plus de 1 500 signatures), d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ces tronçons de plein droit sur le modèle la rue de Rivoli. Par ailleurs, circuler à l'intérieur de la zone Paris-Centre devient extrêmement problématique, en distance et en temps pour les riverains. À titre d'exemple, propriétaire d'une place de parking rue des Guillemites (160 places) à mon domicile rue des Blancs Manteaux (angle rue du Temple), la distance est de 300 m, et le temps de circulation de 5 mn, dans le sens inverse (domicile/parking), distance 800 m et temps de 5 mn, le nouveau plan de circulation rallonge la distance (environ 4 km) et le temps de déplacement (plus d'une heure) dans un labyrinthe. Mais le problème effectif est de sortir et de rentrer dans ce secteur, compte tenu des sens interdits, des sens inversés, voies dédiées aux bus (et ouvertes aux taxis et vélos) dans les rues des Archives, des Quatre Fils, de façon chirurgicale, qui conduisent à l'obligation de prendre des voies encombrées, voire saturées et congestionnées, avec des trajets rallongés de plusieurs km et des temps de déplacement indéterminés dans ce contexte, obligation selon l'entrée ou la sortie du secteur hyper centre du Marais, de prendre la rue de Rivoli, le boulevard de Sébastopol, la rue du Grenier Saint-Lazare, la rue Beaubourg, nonobstant les effets sur la pollution... D'ailleurs, pour accéder à la rue Rambuteau, et à mon domicile Rétablir le 24 qui passait quai des Orfèvres et supprimé alors que nous l'utilisions régulièrement... donc on ne fait plus de courses à Maubert Mutualité au grand dam des commerçants..... on va en voiture ailleurs ou on fait venir par transporteur..... donc aucun gain..... Rétablir l'autobus 75 qui nous emmenait rue du Temple, République et autres..... Nous ne pouvons plus nous approvisionner chez nos commerces de gros donc on commande par internet et augmentons l'empreinte carbone en appauvrissant nos commerçants..... C'est vraiment une réussite.... Tout devait être à moins de 1/4 d'heure et on nous a déménagé même la mairie..... de plus mal fréquentée face au Louvre et les personnes qui y sont importunent les touristes, passants et fidèles de Saint Germain l'auxerrois..... Il faut s'attendre au pire. Nous remplissons mais nous savons que la mairie ne fera rien pour améliorer la vie des riverains bien au contraire..... Supprimer aussi la barge du quai de l'Horloge interdite d'installation du fait que c'est à moins de 500 mètres d'un monument historique, le marché.fr installé illicitement dans un parking qui depuis est visité par les voyous et amènent un nombre incroyable de camions qui déchargent la nuit des 30 tonnes.... Ne parlons pas des restaurants et de leurs terrasses éphémères : quand vous avez 30 mètres carrés vous allez chercher un camion de 10 tonnes et mettez 30 tables et 60 chaises dans un site historique où c'est interdit..... Place Dauphine. Il y a de la corruption d'élus et s'il y a corruption, il y a des corrupteurs donc il faut cesser.....</p>	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@305	E-registre	Françoise - Alice			autobus en conséquence à rétablir		Autres

@306		E-registre	Gilles			Incomplétude de l'étude d'impact pour du trafic de transit	On peut vivement s'étonner que l'étude d'impact détermine opportunément (et sans justification) son périmètre à 3 km autour de la ZTL, permettant ainsi de ne pas prendre en compte la pérennisation des "voies dédiées" du périphérique parisien à la même échéance. Ce tour de passe-passe est d'autant plus surprenant que la ZTL vise particulièrement à réduire le trafic de "transit" qui concerne notablement les banlieues (de petite et grande couronne), pour lesquelles la question du report de trafic n'est, de ce fait, pas posée, bien que la conclusion d'impact mineur soit péremptoirement affirmée.		Défavorable	
@307		E-registre	Gilles			Amateurisme de l'étude d'accidentologie	Un des objectifs majeurs du projet de ZTL est de "diminuer et d'apaiser le trafic" dans [le] périmètre de la ZTL". Or, l'état initial de l'étude d'accidentologie fait, certes, état des proportions de victimes par modes de déplacement mais, en aucun cas, ne présente la nature des conflits d'usage qui sont à l'origine de ces accidents. Or, il importe de savoir si les usagers vulnérables sont victimes dans cette ZTL (et dans quelles proportions) de véhicules motorisés (voire si ces véhicules sont en transit ou, au contraire, ont une origine/destination locale à la ZTL) ou sont victimes d'autres mobilités "douces" ? D'ailleurs, le chapitre conclut sans autre forme d'analyse que "les nouvelles pratiques de mobilités (EDPM), et l'utilisation accrue des modes actifs, notamment dans le centre de Paris où l'attractivité touristique et commerciale est importante, génèrent de nouveaux conflits d'usages". C'est donc là que l'étude initiale d'impact devrait commencer... à moins qu'il s'agisse de passer discrètement cette partie de l'étude, consacrée à un enjeu majeur de la ZTL et de ses effets, "sous le tapis" ?...		Défavorable	
@308		E-registre	Catherine			la zone à trafic limité	Je m'oppose au projet pour les raisons suivantes- vous n'éliminez pas le trafic de transit de Paris, mais le transférez sur d'autres voies déjà encombrées du fait du rétrécissement des voies réservées aux automobiles- la circulation générale dans Paris est ralentie: plus de temps pour effectuer un trajet = plus de consommation de carburant = plus de pollution- vous reportez les nuisances sur les arrondissements périphériques- vous n'améliorez pas la sécurité des piétons ; les cyclistes ne respectent aucune règle : circulent trop vite dans tous les sens y compris sur les trottoirs ; - vous dites réduire le bruit ; et les voitures électriques de plus en plus nombreuses (et non polluantes) ne font pas de bruit ; en revanche les véhicules de police et les ambulances, coincés dans les embouteillages utilisent de plus en plus leurs alarmes- qui va contrôler les autorisations ponctuelles de transit : de nouveaux fonctionnaires ?- vous mettez en danger la vie économique des commerces, hôtels restaurants et entreprises ; ne voyez vous pas le nombre de commerces fermés à Paris-vous appauvrissez une ville qui est déjà surendettée		Défavorable	

@309		E-registre	Yves			Autorisation de circulation pour les résidents	Les résidents n'ont actuellement pas le droit d'emprunter la rue des Quatre Fils. Dans mon cas particulier, j'habite au 28 rue Charlot et mon garage se trouve au 13 rue Pastourelle donc à 150 m à pieds. Avec les restrictions de circulation, je dois passer par le boulevard du Temple, la place de la République, la rue de Turbigo, la rue Beaubourg, la rue Rambuteau et la rue des Archives ce qui représente 3 km de trajet. La durée de ce trajet est de 20 minutes au mieux...et généralement beaucoup plus, à cause du carrefour Arts et Métiers et de la rue Beaubourg qui sont embouteillés en permanence. Je demande à ce que la rue des Quatre-Fils puisse être accessible aux résidents comme il a été fait par exemple pour le rue de Rivoli et comme l'avait promis Madame la Maire Anne Hidalgo. Cette demande est tout à fait en phase avec votre projet ZTL d'installer rue des Quatre-Fils un contrôle vidéo qui permette d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ce tronçon de plein droit.inutile je pense de préciser que la restriction de circulation actuelle génère beaucoup plus de pollution que si on pouvait emprunter la rue des 4 Fils, ce qui va à l'encontre du bien-être des Parisiens souhaité par la municipalité. Je tiens également à préciser que je suis une personne à mobilité réduite et que malheureusement la marche m'est très compliquée et le vélo ne m'est pas accessible. Bien-être, air moins pollué, et accessibilité pour tous, ne sont-ils pas dans les priorités de la municipalité?	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@310		E-registre	Gilles			Marques évidentes de conflits d'intérêts dans les études impacts	Bonjour.II est fort étonnant (pour ne pas dire choquant) de voire apparaître des éléments de langage politiques (et non démontrés) dans des analyses d'impact supposés éclairer (impartialement ?) les citoyens.La mention notable de "mobilités douces", de l' "apaisement de la circulation" au titre d'une "étude", lorsque le développement ni régulé ni maîtrisé de modes de transports "non motorisés" (sic, bien que certains le soient : VAE, trottinettes électriques, jusqu'à rouler au-delà de 25 km/h...) générant une accidentologie et des conflits d'usages fortement préoccupants, reflète une orientation marquée des propos, très éloignée de la démarche technique ou scientifique souhaitée pour une étude publique.Ce "biais" terminologique semble malheureusement induire d'autres biais dans la complétude (ou l'incomplétude) de l'étude, voire commentaires précédents. CQFD...	-	Défavorable	
@311		E-registre	Laurent			ZTL	Bonjour,J'aimerais savoir comment nos proches pourront nous rendre visite en voiture dans la ZTL. (L'entrée de mes parents dans mon quartier leur a déjà été interdite dans le cadre de Paris respire)merci d'avance pour votre réponseCordialement,Laurent	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@312		E-registre	Denise			Zone a trafic limité Paris Centre	Madame la commssaire enquetriceL'association pour la défense du site de Notre Dame et de ses environs accueille ce projet favorablement dans son principe.La rue de la Cité et le Boulevard du Palais sont des axes majeurs NE SW. qui doivent être préservés.Dans l'ile de la Cité le quai aux fleurs est un axe prioritaire puisqu'il est emprunté par une ligne d'autobus, mais aussi par des véhicules d'urgence de police et de pompiers.Pour les ambulances c'est le seul moyen d'accès aux urgences de l' Hotel Dieu avec le pont d'Arcole. Pour ces raisons nous sommes opposés au nouveau projet de plantation d'arbres pour ses conséquences.:Réduction de la chaussée à une voie de circulation, ce qui entraine un ralentissement des flux.(deux arrêts de bus)Création d'une piste cyclable a double sens extrêmement dangereuse pour les cyclistes et aussi les piétons puisque le quai est en courbe et empêche toute viisibilité.Diminution des places de stationnement alors que leur nombre a déjà été considérablement réduit.Nous vous demandons de maintenir la circulation des rues Chanoinesse Massillon et aussi à la rue d'Arcole afin d'en permettre les accès et aussi les livraisons aux commerces et aux riverainsMaintenir les accès aux parkings privatifs sous les immeubles et en particulier celui du 16:18 rue du Cloître Notre Dame.Nous espérons que notre contribution vous sera utile et que vous retiendrez nos observations.Nous vous en remercions à l'avance.Nous vous prions de croire Madame à l'expression de notre haute considération.Denise CharensoL Secrétaire générale	-	Favorable avec réserve(s)	
@313		E-registre	Maëlle			Bravo ! Continuez !	Je vous félicite et soutiens pleinement cette initiative. Je sais combien d'oppositions vous avez dû affronter pour rendre cette ville plus agréable à vivre, et je vous remercie de tenir bon et de poursuivre le travail engagé. Les résultats sont déjà impressionnants et cette ztl sera une nouvelle étape, qui apportera des bienfaits notables en termes de bruit et de pollution et de qualité de vie, et qui ouvrira à son tour, sur la base de la réduction de circulation effective, de nouvelles possibilités de réaménagement futures dans le sens d'une ville plus verte, accueillante et inclusive et résiliente face aux bouleversements climatiques.C'est donc une étape et un outil, mais c'est important, donc je souhaite de tout coeur la concrétisation de cette ZTL.	-	Favorable	
@314		E-registre	Novesta			Otages	Bonjour nous sommes riverains rue du Temple, comme beaucoup nous utilisons la voiture que très rarement et privilégions les mobilités douces. Cependant les axes archives et rue des haudriettes ne bénéficient pas de la mention « desserte locale » contrairement à quasiment tout les zones limitées du marais. Cela nous fait un detour de 3km parfois jusqu'à 35 minutes. Les taxis quant à eux qui génèrent une pollution incroyable (premier quartier touristique) peuvent circuler librement. Le fait de faire des detours pas possible est un réel handicap et pourquoi quasiment toutes les autres rues bénéficient de cette mention? Merci de penser aux familles, personnes âgées et handicapées.	-	Favorable avec réserve(s)	
@315		E-registre	Jean-Marc			ZTL !	Bonjour,Je ne comprends pas le fonctionnement de la ZTL. S' il est permis à un conducteur motorisé de venir stationner dans la ZTL parce qu'il est client d'un magasin de la ZTL ou simplement visiteur d'un musée de la ZTL, tous les conducteurs souhaitant traverser la ZTL sans s'arrêter pourront prétexter qu'ils ont un achat à faire dans cette zone ou qu'ils ont l'intention de visiter un musée de cette zone si un agent de la police veut les contrôler.Dans ce cas, il n'y aura pas davantage de réduction du trafic.	-	Favorable avec réserve(s)	

@316		E-registre	Thierry			Incompréhensible	Une regle ne vaut que si son application peut être contrôlée. Comment faire la difference entre un trafic de transit et un trafic de destination qui n'a pas trouve de olace de stationnement dans la zonepar exemple... Cette nouvelle foutaise est totalement inaplicable et n'est qu'une gesticulation de plus. Interdisez le trafic aux non riverains avec exception pour les taxis les handicapés etc... Ce sera aussi stupide mais au moins ce sera contrôlable	-	Défavorable	
@317		E-registre	Édouard			Voies de circulation pour riverains Paris Centre (3eme)	Depuis le nouveau plan de circulation du marais, les accès pour les riverains à leur garage/ parking sont devenus un vrai labyrinthe et casse tête, nous obligeant souvent de prendre une voie réservée au bus/taxi afin d'éviter un détour d'une 20taine de minutes.Il me paraît indispensable de rajouter un panneau « desserte locale » au niveau de la rue des archives (entre rue sainte croix de la bretonnerie et rue Rambuteau) ainsi qu'au niveau de la rue des 4 fils (entre rue Charlot et rue des archives.)Ces 2 accès nous permettent en tant que riverains du 3eme arrondissement de rejoindre les différents parking situés rue des haudriettes, rue du temple et rue chapon.Dans un souci écologique et désirant limiter les émissions CO2, nous octroyer ce retour plus rapide au garage est logique et évite les nouveaux engorgements qui n'existaient pas avant dans les rues parallèles à ces axes dans lesquelles nous sommes rabattues (cf. Rue beaubourg, Turbigio et Réaumur qui ne désemplissent jamais)Merci, cordialement,Édouard V	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@318		E-registre	Fabrice			Contre le projet ZTL	Encore privilégié tous ces riches	-	Défavorable	
@319		E-registre	Aurélie			Contre la ZTL	Cette voie va encore privilégier les riches et pénaliser ceux qui vivent dans les banlieues et qui n'ont pas accès facilement à des transports en communs. (ex : vivre dans un village à 60km de Paris et travailler sur Paris ou autour)	-	Défavorable	
@320		E-registre	Gilles			ARRETER LES BETISES DE LA MAIRIE DE PARIS	Il faut impérativement que la mairie de Paris arrêter d'embêter les automobilistes avec ses différentes interdiction, voies vélo, fermeture de rue, augmenter les tarifs parking des SUV alors que les parisiens ne seront pas concerné (une place est une place peu importe le véhicule) pour ma part j'évite a présent un maximum défaire mes courses et achats a Paris au détriment des commerçants, et ne vais plus a Paris que pour mes RDV. Tout était bien dans ma jeunesse avant toute ses betises et on pouvait aller a Paris sans trop se soucier des embouteillage qui a présent sont permanant peu importe l'horaire	-	Défavorable	
@321		E-registre	Jean-Luc			Pour une ville plus accueillante où les nuisances automobiles sont limitées.	Le projet de création d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) est une excellente nouvelle pour la santé des personnes vivant, travaillant ou visitant le cœur de Paris. Une ZTL permet de réduire la pollution de l'air et le bruit. Il permettra de végétaliser davantage l'espace public pour lutter contre les ilots de chaleur. C'est une solution plus simple et efficace que les Zones à Faibles Emissions (ZFE) plus compliquées et qui tardent à se mettre en place. Elle n'entrave pas l'activité économique.	-	Favorable	

@322		E-registre	Damien			ZTL Paris centre	Encore un projet compliqué que la Mairie veut mettre en place et a l'efficacité discutable. Si le centre de Paris sera probablement plus fluide le reste sera encore plus engorgé mais le microcosme bobo écolo sera protégé et aura envoyé la "merde" chez les autres... C'est le but recherché, créé encore et encore des ghettos dans une ville qui de toute manière en est déjà devenu un. Monter les uns contre les autres tel est le credo de la ville de Paris, sous couvert de prise de conscience écologique qui est souvent punitive. La prochaine étape sera certainement la mise en place d'un péage pour circuler dans cette zone, ça fait déjà un tri naturel et ça met sur le carreau une bonne partie des personnes. En résumé Paris se referme sur elle même et devient de plus en plus inaccessible aux autres (Franciliens et Provinciaux) au profit des touristes étrangers qui rapportent beaucoup plus. Cette ville est devenue invivable a tous les niveaux, j'y suis venu par envie et j'en repartirai également avec une forte envie.	-	Défavorable	
@323		E-registre	Francois			PROJET INCONSISTANT ET GLOBALEMENT INEFFICACE	1)OBJECTIFSLa motivation de ce projet est uniquement de réduire la pollution dans la ZTL grâce à une réduction de la circulation (Remarque :quid des véhicules électriques?). Ce projet apportera peut-être quelques avantages aux habitants de la ZTL mais les conséquences sur la vie des parisiens hors de la ZTL seront significativement négatives (augmentation de la pollution, des temps de trajets,..). La population favorisée dans Paris est ultra-minoritaire et sera perçue à juste titre comme une petite caste privilégiée. Créer une fracture sérieuse au sein de la population de parisienne semble aller à contre courant des politiques inclusives mises en œuvre dans de nombreux domaines de notre société!2) REPORTS DE CIRCULATIONII est très compliqué, voire impossible de faire des prévisions fiables de report de circulation car la problématique est de nature complexe. Toutes les personnes attentives ont déjà pu observer que l'ajout de quelques véhicules dans une circulation très dense peut provoquer des situations de blocages majeurs, ceci parfois même à des distances importantes de l'origine des reports. (ex: Les informations présentées dans le dossier indiquent des prévisions de report sur le périphérique, qui étant déjà très chargé risque de se trouver complètement bloqué)Enfin les reports de circulation concernant les goulots d'étranglement structurels que sont les ponts sur la Seine doivent faire l'objet d'une étude particulière. Supprimer l'utilisation d'une dizaine de ponts semblent extrêmement pénalisant, voire totalement irréaliste3)CONTRÔLECe sujet n'est absolument pas traité dans le projet!!! est clair que seuls des contrôles automatisés permettront à terme de contrôler le respect de la règle proposée. Cependant, les "visiteurs" devront apporter la preuve matérielle de la validité au regard de leur présence dans la ZTL. Ceci sera une ATTEINTE INACCEPTABLE A LA LIBERTÉ INDIVIDUELLE. Dans la pratique, soit il n'y aura pas de contrôle, mais alors ce projet perdra tout son sens, soit cela débouchera par une simple mise	-	Défavorable	

@324		E-registre	Alain			ZTL	Bonjour, Si, limiter la circulation dans le centre et de fait un blanc seing au théâtre de la ville et au théâtre du Châtelet pour organiser des manifestations sur la place du Châtelet ou dans le jardin de la tour Saint-Jacques, je ne vois pas en quoi cela pourrait supprimer les nuisances dues au bruit. Ces évènements sont, au même titre que les concerts fnac place de l'hôtel de ville et toutes les autres manifestations "artistiques" ou sportives, à grand renfort de sonorisation, aussi insupportables et bruyantes que peut l'être la circulation. L'espace public n'a pas à être pris en otage par les structures culturelles appartenant à la mairie de Paris ou par d'autres évènements privés qui outre le bruit génèrent de la saleté et de l'insécurité ! Les riverains ne peuvent pas être les victimes collatérales de la "société du spectacle" !	-	Défavorable	
E325		E-mail				Opposition au projet ZTL	Chère Madame, Cher Monsieur, Je suis habitant du Boulevard Beaumarchais. Dans le cadre de l'enquête publique programmée du 11 avril 2024 (9h?00) au 13 mai 2024 (17h?00) concernant la mise en ?uvre d'une Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris (1er, 2e, 3e et 4e arrondissements), je souhaite vous exprimer mon opposition totale au projet: 1) Transport en commun Les transports en commun sont très sales et non appropriés aux familles nombreuses, notamment avec des enfants en bas âge. Prendre le métro avec une poussette s'avère être un vrai parcours du combattant surtout aux heures de pointes. Le nombre d'escalier est une abération. La voiture (dans mon cas hybride) reste donc pour moi la seule manière de transporter les bébés dans des conditions de sécurité appropriée. Ne pas autoriser des véhicules par exemple avec plus d'une personne ou famille nombreuse est aussi une incompréhension. Cela pousse simplement à partir de Paris afin de laisser les touristes. Une solution simple mais coûteuse: mettre en place des infrastructures appropriées dans les métros, principalement des escaliers automatiques et des transports plus nombreux. Plus de contrôles afin de limiter l'insécurité. Tout cela est très coûteux et il faut un plan de financement cohérent avec la mise en place d'une telle zone. Ce qui n'est pas le cas actuellement. 2) Vélos Les voitures représentent un danger facile à maîtriser pour un piéton car la majorité des conducteurs respectent le code de la route alors que ce n'est pas le cas des vélos qui roulent en toute impunité: vitesse excessive, slalom entre les autres véhicules et les piétons, rouler sur les trottoirs, aucun arrêt aux feux rouges Les vélos sont très dangereux pour les piétons dans la ville car rien n'est fait pour les réguler au détriment des piétons. Cette zone ne va qu'empirer la situation alors que les véhicules hybrides ou électriques ne posent aucun problème de pollution. 3) Financement / Taxes Les taxes vont encore augmenter pour financer ce projet car la ville est sur endettée et selon	-	Défavorable	

@326		E-registre	Alain			ZTL	Si limiter la circulation dans le centre est de fait un blanc seing au théâtre de la ville et au théâtre du Châtelet pour organiser des manifestations sur la place du Châtelet ou dans le jardin de la tour Saint-Jacques, je ne vois pas en quoi cela pourrait supprimer les nuisances dues au bruit. Ces événements sont, au même titre que les concerts fnac place de l'hôtel de ville et toutes les autres manifestations "artistiques" ou sportives, à grand renfort de sonorisation, aussi insupportables et bruyantes que peut l'être la circulation. L'espace public n'a pas à être pris en otage par les structures culturelles appartenant à la mairie de Paris ou par d'autres événements privés qui outre le bruit génèrent de la saleté et de l'insécurité ! Les riverains de Paris centre ne doivent pas être les victimes collatérales de la "société du spectacle" !	-	-	
@327		E-registre	Dominique			ZTL : problème de cohérence et effet de bordure	La ZTL va-t-elle apporter plus de cohérence dans l'aménagement, en liaison avec les quartiers périphériques qui ont, eux aussi, leurs procédures et plans de circulation ? Il est permis d'en douter, et l'étude d'impact semble bien légère sur les « effets de bordure ». Développement dans le fichier joint	-		Neutre / demande de précision
@328		E-registre	Dominique			Zone à trafic limité paris 1er	Ce projet ne fera que déporter les problèmes de circulation dans les arrondissements limitrophes de Paris centre. De plus, le nouveau plan de circulation complique la vie des riverains entre leur domicile et leur parking. Enfin, le projet pénalise les banlieusards et les artisans dans leurs déplacements motorisés indispensables en raison de leurs activités professionnelles.	-		Défavorable
E329		E-mail				Re: Opposition au projet ZTL	Madame, Monsieur, Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, je vous serai gré de bien vouloir retirer mon nom de famille et de laisser uniquement mon prénom Nicolas dans la liste des contributions. Cdt, Nicolas Le mer. 1 mai 2024 à 15:52, Nicolas Mieville <nicolas.mieville@gmail.com> a écrit : Chère Madame, Cher Monsieur, Je suis habitant du Boulevard Beaumarchais. Dans le cadre de l'enquête publique programmée du 11 avril 2024 (9h-17h) au 13 mai 2024 (17h-19h) concernant la mise en œuvre d'une Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris (1er, 2e, 3e et 4e arrondissements), je souhaite vous exprimer mon opposition totale au projet: 1) Transport en commun Les transports en commun sont très sales et non appropriés aux familles nombreuses, notamment avec des enfants en bas âge. Prendre le métro avec une poussette s'avère être un vrai parcours du combattant surtout aux heures de pointes. Le nombre d'escalier est une abération. La voiture (dans mon cas hybride) reste donc pour moi la seule manière de transporter les bébés dans des conditions de sécurité appropriée. Ne pas autoriser des véhicules par exemple avec plus d'une personne ou famille nombreuse est aussi une incompréhension. Cela pousse simplement à partir de Paris afin de laisser les touristes. Une solution simple mais coûteuse: mettre en place des infrastructures appropriées dans les métros, principalement des escaliers automatiques et des transports plus nombreux. Plus de contrôles afin de limiter l'insécurité. Tout cela est très coûteux et il faut un plan de financement cohérent avec la mise en place d'une telle zone. Ce qui n'est pas le cas actuellement. 2) Vélos Les voitures représentent un danger facile à maîtriser pour un piéton car la majorité des conducteurs respectent le code de la route alors que ce n'est pas le cas des vélos qui roulent en toute impunité: vitesse excessive, slalom entre les autres véhicules et les piétons, rouler sur les trottoirs, aucun arrêt aux feux rouges. Les vélos sont très dangereux pour les piétons.	-		Défavorable

@330		E-registre	François-Xavier			Zone à trafic limité	Bonjour,J'aimerais vraiment que Paris respire.Les zones à trafic limité ne fonctionnent pas : je vous suggère de venir vous balader rue des Petits Champs entre 12h et 13h en semaine. Vous comprendrez tout de suite qu'il est impossible de mettre un pied sur la partie semi piétonne de cette rue. Le trafic a même augmenté depuis sa mise en place la rendant encore plus dangereuse pour les piétons. A mon avis, et comme ça existe dans des grandes villes, il faut des zones piétonnes dans les petites rue et surtout conserver les grands axes pour les voitures (sinon elle se reportent sur les petite rues).Cordialement,François-Xavier CHASTREY	-	Défavorable	
@331		E-registre	Fabienne			Circulation	La zone prévue est grande et posera de nombreux problèmes dans la zone limitrophe.Quels seront les justificatifs demandés pour les habitants de la zone? Cela posera des difficultés pour de nombreux parisiens. Où s'écoulera la circulation qui actuellement bloque très souvent les quais de Seine? Le périphérique est déjà surchargé; le boulevard Saint Germain bloque et les quais rive droite ne seront plus possibles. comment les particuliers pourront ils accéder aux hôpitaux, à la Préfecture, au palais de justice? Tous ne peuvent pas prendre les transports en commun.	-	Neutre / demande de précision	
@332		E-registre	Nicolas			Pour la mise en place de la zone à trafic limité	En tant qu'habitant du quartier du Palais-Royal, je me félicite à l'avance de la mise en place de la zone à trafic limité. J'en espère une réduction du trafic automobile. La baisse corollaire des nuisances (pollution, bruit) sera bénéfique pour la santé des habitants et des visiteurs. Les mobilités actives, et notamment le vélo, devraient également profiter de cette évolution.	-	Favorable	
@333		E-registre	Catherine			ZTL Paris centre	Comment se fera le contrôle à l'accès à la ZTL pour les véhicules visitant les amis ou la famille? La vidéo verbalisation me semble inappropriée n'existant pas de justificatifs. Qu'est-il prévu ?Je précise que mon véhicule m'est indispensable pour me rendre à Paris centre en raison de mon âge et de la complexité des transpots en commun depuis mon domicile.	-	Neutre / demande de précision	
@334		E-registre	Francois			opposition au projet	Le plan proposé aura des conséquences de report de trafic sur les arrondissements voisins et de nouveaux embouteillages. Il faut donc conserver les principaux axes transversaux comme Sébastopol ,les Quais, la rue du Louvre ,l'avenue de l'Opéra ,la rue de Rivoli..... Il rendra difficile l'accès des autres parisiens à ces quartiers renforçant une ségrégation à leur égard.L'effet sur les commerces sera négatif comme l' a été la fermeture de la rue de Rivoli cf. les commerces vides ,à l'exception de la micro zone "bobo" de Saint Paul et les boutiques touristiques à proximité du Louvre.La bonne solution est la création de secteurs piétonniers et/ou à circulation réduite , délimités par les axes principaux comme c'est le cas à Londres ou à Rome . le système d'accès proposé est un véritable casse-tête qui créera conflits et accidents.En tout cas ,un projet de ce type qui impacte tous les parisiens devraient faire l'objet d'une consultation publique (style référendum)/	-	Défavorable	
@335		E-registre	Slim			Contre l'injustice	Bonjour,Quel est l'intérêt d'une ZTL qui soit disant est à but écologique de reporter le trafic ailleurs et qui ferait rouler les véhicules encore plus et donc de polluer encore plus, est ce que les habitants en dehors de cette zone sont des sous citoyens pour subir ce report?Et quid du principe d'égalité et de justice entre les riverains, ce projet à un côté très clivant et pour les personnes plus modestes qui ne peuvent habiter dans les 4 premiers arrondissement !	-	Défavorable	

@336		E-registre	François-Xavier			Pollutions	Merci pour cette enquête.Si le sujet c'est d'éviter le trafic de transit: plutôt faire comme Londres, cela rapporterait de l'argent. En France, il y a déjà ce mécanisme de péage virtuel sur autoroute.Si le sujet de c'est la pollution : ralentir le trafic ne fait que l'augmenter (en transformant la ville en un labyrinthe et en ralentissant à outrance le trafic). Encore une fois, un péage pour les non résidents est efficace et évite ce travers.Si le sujet c'est la pollution sonore : Les événements culturels Fnac sur la place de l'Hôtel de Ville sont largement plus gênants en tant que riverains. Si le sujet c'est d'adoucir la mobilité : les « électriques » (vélo, trottinette, triporteur etc..) sont largement moins « doux » que les piétons, vrais vélos et même automobilistes ! Il y a un vrai sujet quand je vois des grands mères être invectivées par des « électriques » impatientes (ne connaissant ni ne respectant pas le code de la route). Personnellement, j'ai peur que ce projet ne fasse qu'aggraver cet état de fait. Aussi, je préfère largement un système de péage comme à Londres et un adoucissement général de la circulation (électrique en particulier).	-	Défavorable	
@337		E-registre	Max			c'est NON	encore une énième ânerie de la Mairie où commencer isoler paris centre du reste des arrondissementspourquoi les parisiens des arrondissements limitrophes n'auraient pas le droit d'accéder à cette zone ou devrait faire un détour pour le traverser ce qui engendrerait un report de circulation et de la pollution supplémentaire !bloquer l'entrée dans paris des touristes et autres visiteurs. ça ferait du sens mais circuler dans paris pour les habitants c'est juste la base !	-	Défavorable	
@338		E-registre	Gilles			Un dossier de présentation partial (au point d'en être mensonger)	On ne peut que s'étonner que la plaquette d'information, largement distribuée sur différents supports, mette en avant de nombreux bénéfices à la ZTL (page 10) et fasse totalement l'impasse sur des inconvénients au moins aussi marquants : +15%, +20%, +26%, +40% de circulation en plus (!) ne méritent-ils pas d'être signalés à l'attention des citoyens consultés au moins autant que les 7 à 30% de diminution de trafic ?Une fois encore, on constate qu'un document d' "information" qui se voudrait neutre, n'est qu'un document de communication (comme l'illustre abondamment toute l'imagerie de la page 11, qui ne concerne en rien la ZTL !).Dans ce contexte, quelle peut être la valeur de cette consultation lorsque sa présentation en est tronquée et faussée à ce point ?	-	Défavorable	
@339		E-registre	Nadine			ZTL	C'est NON!	-	Défavorable	
@340		E-registre	Gilles			L'avis donné par la Préfecture n'est-il pas un élément d'information notable ?	Lors de la réunion publique d'information du 30 avril, il a été mentionné que la Préfecture de Police émettait un avis négatif sur l'un des scénarios de la ZTL. M. Ariel Weil a expliqué que ce point de vue résultait probablement d'une approche rétrograde (ou quelque chose d'approchant)... Ce n'est peut-être que son avis personnel ?On peut en effet s'étonner qu'un projet qui, tel que présenté, ne rassemble que des avantages soit vu avec autant de réserves par la Préfecture et les représentants de l'Etat. Dans ce contexte, il est donc étonnant qu'une telle prise de position majeure, émanant d'une autorité supérieure, contradictoire avec le reste des éléments présentés pour avis, ne fasse pas l'objet d'un écrit mis à la disposition des citoyens consultés.Dans l'immédiat, force est de constater que nous ne sommes consultés que sur un "dossier à décharge". Est-ce bien respectueux des droits des citoyens à être informés de manière sincère et complète ?	-	Défavorable	

E341		E-mail				Quais hauts rive droite	Je crois que la question de l'inclusion des quais hauts Rive Droite dans la ZTL reste posée. Pourtant, ils représentent environ 80 % du trafic de transit dans Paris Centre. Le projet passerait donc largement à côté de son objectif s'ils ne sont pas inclus. En effet, ces quais sont une frontière difficilement franchissable entre la Seine les berges et les îles. Deux mesures me semblent indispensables :- prolongation de la voie bus /taxis/véhicules d'urgence entre Châtelet et pont Morland dont le projet ancien n'est toujours pas réalisé- suppression de la traversée des quais en DEUX TEMPS pour les piétons. En effet il est inconcevable d'affirmer une politique d'urbanisme de priorité aux piétons et de les obliger à rester coincés au milieu du trafic et de la pollution pour rejoindre les berges. Cordialement, N. Valax	-	Neutre / demande de précision	
@342		E-registre	Jérôme			Riverains proches de la ZTL	Bonjour, Afin d'atténuer les nuisances des riverains proches de la ZTL (mais situés juste hors de celle-ci, jusqu'à 100 mètres de la limite de la zone par exemple), qui voient leur liberté de circulation limitée sans bénéficier des avantages de la ZTL, il faudrait amender le projet pour leur permettre de circuler dans la ZTL. En effet, en créant une frontière infranchissable, on oblige ces riverains de la ZTL à faire des détours hors ZTL, ce qui va augmenter le trafic et la pollution en bordure de ZTL.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@343		E-registre	Jean-Rene			ZTL	La mise en place d'une Z.T.L. dans le centre de la Capitale, aura un impact direct :- sur les commerces, les restaurants, ainsi que sur la fréquentation des lieux culturels, théâtres, Opéra, cinémas, dont l'accès deviendra encore plus difficile qu'actuellement. - sur le quotidien des riverains ne disposant pas de voiture, mais utilisant uniquement une voiture de location. En effet aujourd'hui, c'est devenu un enfer d'avoir accès à son domicile pour charger des bagages par exemple. La ZTL va rendre ces accès encore plus difficiles. Sans compter que garer sa voiture dans un parking du centre est devenu un véritable racket : entre minuit et 9h le matin cela revient à 41 euros... sans parler du coût des parkings payants en surface, qui sont gérés par la ville de Paris. La mise en place de cette Z.T.L. ne se justifie donc pas, dans la mesure où Paris est une des villes du monde ayant le moins de véhicules particuliers. Elle ne fera que pénaliser un peu plus le déplacement des artisans (artisans de toutes professions tels plombiers, peintres, maçons et livreurs, etc), ainsi que ceux de services d'intervention (police, ambulances, médecins et pompiers). Cette décision prise sans réflexion, sans étude d'impact sur l'économie de proximité, et surtout sans consulter la majorité des Parisiens, est donc une aberration qui constitue une entrave à l'une de nos libertés fondamentales : celle de pouvoir se déplacer librement. Le Conseil constitutionnel considère que la liberté de circulation est protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789 (il l'a notamment rappelé dans la décision du 5 août 2021). La liberté est ainsi "un droit naturel et imprescriptible". Sans compter, qu'avec le développement des pistes cyclables, cette Z.T.L. constituera un encouragement supplémentaire pour les cyclistes - qui se croient déjà au-dessus des lois - de commettre en toute impunité leurs incivilités, en continuant à ne pas respecter le code de la route. C'est une raison supplémentaire pour le piéton que je suis d'affirmer son opposition à	-	Défavorable	

@344		E-registre	Stéphane			Stop aux entraves	Chère Madame,Je vous précise être totalement opposé à la mise en place de cette zone.Tout d'abord, il est incompréhensible de permettre à la mairie de Paris d'être aussi nombriliste alors qu'au niveau de la région parisienne et même sur un axe est ouest il est impossible d'éviter Paris.II est impératif d'envisager et de construire de véritable voie de contournement de Paris afin de gérer les flux de véhicules est ouest ! Les intraves à la traversée de Paris déployés depuis des années ne peuvent plus continuer de la sorte à commencer par la piétonisation des quai de la seine.Par ailleurs, Paris ne doit pas être une ville purement touristique. Elle a besoin de ses habitants, de ses enfants. Trop d'écoles ferment encore en ce moment . La voiture reste un point d'ancrage important quoi que l'on en m dise . Allez faire un plein aux supermarchés sans véhicule. La chose n'est pas facile. D'autant plus que cette politique a conduit à la fermeture de nombreux commerces.La comparaison a des capitales d'autres pays est tronqué.Soit la capitale est plus petite que Paris, soit elle est au sud avec des climats plus favorables . Et oui la marche et le vélo sous la pluie ça mouille et pour le vélo c'est même dangereux.La dangerosité pour des véhicules des mobilités douces et apaisées est en réalité un vrai problème. La connaissance du code de la route est clairement hasardeuse! Voir le grand nombre d'accidents. La aussi une éducation du public est nécessaire avant de mettre en place suce genre de point.La limitation des véhicules à un corollaire obligatoire la confiance dans les transports en commun ... et là Oula un problème à ce jour insoluble : problèmes techniques, propreté qui laisse à désirer, insécurité, grève !! La mission est impossible !!!! On espère que la parenthèse JO ne nous fera pas la risée du monde entier.Et puis à quel moment on a pensé que les habitants de Paris voulait que Paris change de la sorte? On les oblige à acheter des véhicules électriques qui coûtent plus chers au conducteurs et à l'état qui les subventionnent pour derrière	-	Défavorable	
R433	PARI-A-21	Registre papier					1) J'habite Paris 12, entre les Ptes de Vincennes et St Mandé. Mon fils habite au coin de la rue Agrippa d'Aubigné et du quai Henri IVAssez régulièrement nous transportons des objets encombrants ou lourds entre nos domiciles (lit enfant par ex). Mon fils n'a pas de voiture. Comment pourrai je continuer ?2) Pour la santé et la sécurité de tout, pourquoi ne pas faire respecter la vitesse (30 km/h) et les macarons Critair, toux deux presque jamais contrôlés, y compris par la police municipale, plutôt que d'interdire ? 3) Crainte que cette ZTL reporte le trafic sur Courcelles - Batignolles - Rochechouart.....Menilmontant - Charonne 4) Il s'agit d'une ségrégation au profit des privilégiés qui habitent dans la ZTL, par rapport aux autres Parisiens. P. Lasbats, 19 rue Montera, 75012 Paris	-	Défavorable	
R434	PARI-A-22	Registre papier	Agnès				J'alerte la mairie de Paris Centre sur le danger inhérent au plan de circulation dans le Sentier. J'habite rue St Joseph. Petite rue très étroite avec trottoirs si étroits qu'on est forcé de marcher au milieu de la rue. OR cette rue est devenue une rue TRES fréquentée à cause des itinéraires malins qui permettent d'éviter les feux. Il y a donc 1 trafic incessant dans le sens du Sentier - rue Montmartre. Les voitures vont vite (malgré les 2 ralentisseurs) et 50% sont electriques. On ne les entend pas arriver. Ceci est très dangereux. Merci de considérer ce risque. Agnès PERPERE5 rue St Joseph Paris 2 06 62 34 68 50	-	Autres	

@345		E-registre	Céline			Report de trafic sur les zones limitrophes	Bonjour, J'habite Paris 11 en limite du boulevard Beaumarchais. Je m'interroge sur l'impact sur les reports de trafic sur les zones limitrophes. Quel sera l'impact sur le trafic de ces zones ? Qu'est ce qui sera mis en place pour que ces zones ne deviennent pas un mini périphérique ? Et que le quartier de Bastille déjà congestionné ne devienne impraticable...même pour les habitants sans voiture..mais également que l'air devienne irrespirable et que nos enfants puissent se déplacer en sécurité. Merci pour la prise en compte de ma demande.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@346		E-registre	Simon			Favoriser les mobilités douces et limiter le trafic motorisé dans le centre de Paris	Je suis favorable à la mise en place de cette restriction pour le trafic de transit dans les centre de Paris. Il faut mettre en place des mesures de sorte que les usagers se reportent de la voiture vers de modes plus sains, durables et qui ne gênent pas la qualité de vie des riverains. La libération de la place permettrait d'améliorer les alternatives à la voiture : rues plus sûres et calmes pour les cyclistes et piétons, et moins de bouchons pour les bus. Pour les usagers ayant besoin de se rendre au centre en voiture, ce serait plus facile avec la ZTL en place car il y aura moins de trafic.	-	Favorable	
@347		E-registre	Gilles			Absence des modalités opératoires d'accès à la ZTL	La consultation actuelle fait une impasse totale sur la typologie des justificatifs d'accès à la ZTL. Or, ces modalités de fonctionnement pourront avoir des effets indirects sur l'accessibilité réelle de la ZFE (ou la verbalisation par excès de pouvoir). Les exemples de justificatifs mentionnés dans le bilan du dialogue préalable (pièce n° V) incluent des cartes d'accès, des bons de livraisons, des "ticket de stationnement pour les visiteurs", etc.Or, les visites à des particuliers en ZTL ne font pas forcément l'objet d'un justificatif (ce particulier peut disposer d'un emplacement de stationnement à l'année qu'il peut partager, sa cour peut abriter un 2 roues motorisé, etc.). Restreindre ces accès à la présentation d'un justificatif (sans définir ces justificatifs) peut donc, soit conduire à la verbalisation pour des accès autorisés (en cas de non présentation d'un justificatif qui ne peut pas exister), soit générer des restrictions de libertés fondamentales (exemple : déclarer aux autorités ses visites à des particuliers), soit induire des situations absurdes (auto-déclaration sur le modèle de celles élaborées durant le confinement du Covid-19). Exclure de la consultation un aspect fondamental de l'acceptabilité de la ZTL (voire du fondement juridique de ces modalités de fonctionnement) interroge fortement sur la transparence, la pertinence et donc la légitimité de cette consultation et du projet afférant.	-	Défavorable	

R435	PARI-A-23	Registre papier					<p>"Récupérer l'espace public pour d'autres usages" : quels usages ? La mixité des usages et des mobilités permet une régulation naturelle. Elle doit correspondre à un bénéfice pour tous et non au profit de quelques uns sur de nouveau usages privatisant l'espace public comme avec les terrasses estivales. "Contrôle" : Quels contrôles ? Aujourd'hui les équipes ne sont pas assez nombreuses et recrutement difficile : Quel budget -> comment est il équilibré, avec quelles recettes ? Points d'entrée / sortie : les îles de la Cité et Saint Louis se retrouvent en points d'entree de la ZTL augmentant sa circulation et les nuisances alors que ce sont des lieux Touristiques. Le nombre de Touristes/Visiteur sur Zone n'est pas évalué. Quels accès pour les personnes fragiles dans ces zones qui ont besoin de circuler en cars, car peu mobile (PMR, enfants, personnes âgées) ont-elles droit de faire "Tourisme" d'accéder à la culture, aux musées, aux spectacles. Legislation sur la reduction de la taille des cars plutôt que l'interdiction ! maintien de la gare routière de bercy pour l'arrivée des gros cars et mise à disposition de navettes ? Quel [XXX] pour les autocars."Pris en compte de la Repartition spatiale" uniquement est problématiqueDemande d'un études du report nodal, temporel etc...qui sera complémentaire Comment a été évalué le nombre de vehicules en transit ? biodiversité : Boulevard Bourdon Paris n'est parallèle au Port / bassin de l'arsenal. trame bleue-Verte et non quartier moineaux. Le report de la Circulation sur le boulevard de la Bastille en parallèle est fortement negligeeable aux habitants de cette zone mais aussi à la faune tr-s fragile. Pollution de l'eau du Canal, de ses habitants, destruction de l'habitat NaturelPollution de l'air très defavorable pour la faunePollution par le bruit routierl'autorité environnementale peut-elle être saisie ? "Report de Circulation" : Bd bourdon, grands boulevards. Quels benefices pour les habitants et travailleurs + visiteur de ces zones les embouteillages créent plus de pollution que la circulation sans</p>			
------	-----------	-----------------	--	--	--	--	---	--	--	--

R436	PARI-A-24	Registre papier	Patrick				<p>Enquête publique sur la création d'une "zone à trafic limité" (ZTL), dans Paris Centre. On peut admettre que le recours aux véhicules motorisés soient globalement découragés pour permettre à leur conducteurs, en cas de réelle nécessité, de [XXX] sans encombre. Cependant, il faut rappeler la mesure qui permet aux taxis d'emprunter trois tronçons interdit rue des Archives, quatre-Files et Turenne mais le refuse aux résidents qui doivent de ce fait parcourir des trajets invraisemblables, avec des durées inconsidérées, pour rentrer chez eux. Une demande au Maire, comme l'ont fait des conseils de quartiers (à signaler une pétition de plus de 1500 signatures) d'autoriser explicitement les habitants titulaires du macaron de résident à utiliser ces tronçons de plein droit sur le modèles de la rue de Rivoli. Par ailleurs, circuler à l'intérieur de la zone Paris-Centre devient extrêmement problématique, en distance et en temps pour les riverains. A titre d'exemple, propriétaire d'une place de parking rue de Guillemites (160 places) à lin domicile rue des Blancs Manteaux (angle rue du Temple), la distance est de 300m, et le temps de circulation de 5 mn, dans le sens inverse (domicile / parking), distance 800m, et le temps de circulation de 5 mn, le nouveau plan de circulation rallonge la distance (environ 4km) et le temps de déplacement (plus d'une heure) dans ce labyrinthe. Mais le problème effectif est de sortir et de rentrer dans ce secteur, compte tenu des sens interdits, des sens inversés, voies dédiées aux bus (et ouvertes aux taxis et vélos) dans les rues des Archives, des quatre-Fils, de façon chirurgicale, qui conduisent à l'obligation de prendre des voies encombrées, voire saturées et congestionnées, avec des trajets rallongés de plusieurs km et des temps de déplacements indéterminés dans ce contexte, obligation selon l'entrée ou la sortie du secteur hyper centre du Marais, de prendre la rue de Rivoli, le boulevard de Sébastopol, la rue du Grenier Saint-Lazare, la rue Beaubourg, nonobstant les effets sur la pollution. D'ailleurs, pour</p>			
------	-----------	-----------------	---------	--	--	--	--	--	--	--

@348		E-registre	François			Zone à trafic limité	<p>La mise en place d'une Z.T.L. dans le centre de la Capitale, aura un impact direct :- sur les commerces, les restaurants, ainsi que sur la fréquentation des lieux culturels, théâtres, Opéra, cinémas, dont l'accès deviendra encore plus difficile qu'actuellement.- sur le quotidien des riverains ne disposant pas de voiture, mais utilisant uniquement une voiture de location. En effet aujourd'hui, c'est devenu un enfer d'avoir accès à son domicile pour charger des bagages par exemple. La ZTL va rendre ces accès encore plus difficiles. Sans compter que garer sa voiture dans un parking du centre est devenu un véritable racket : entre minuit et 9h le matin cela revient à 41 euros... sans parler du coût des parkings payants en surface, qui sont gérés par la ville de Paris. La mise en place de cette Z.T.L. ne se justifie donc pas, dans la mesure où Paris est une des villes du monde ayant le moins de véhicules particuliers. Elle ne fera que pénaliser un peu plus le déplacement des artisans (artisans de toutes professions tels plombiers, peintres, maçons et livreurs, etc), ainsi que ceux de services d'intervention (police, ambulances, médecins et pompiers). Cette décision prise sans réflexion, sans étude d'impact sur l'économie de proximité, et surtout sans consulter la majorité des Parisiens, est donc une aberration qui constitue une entrave à l'une de nos libertés fondamentales : celle de pouvoir se déplacer librement. Le Conseil constitutionnel considère que la liberté de circulation est protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789 (il l'a notamment rappelé dans la décision du 5 août 2021). La liberté est ainsi "un droit naturel et imprescriptible". Sans compter, qu'avec le développement des pistes cyclables, cette Z.T.L. constituera un encouragement supplémentaire pour les cyclistes - qui se croient déjà au-dessus des lois - de commettre en toute impunité leurs incivilités, en continuant à ne pas respecter le code de la route. C'est une raison supplémentaire pour le néon que je suis d'affirmer son opposition à Paris, 2 mai 24 Je suis entièrement d'accord et je loue l'initiative de zone à trafic limité tel que prévu par la Mairie de Paris Centre. Renato [Mangelim]8 bd [Morhaud]75004 - Paris Tel 06.71.13.60.68</p>	-	Défavorable	
R439	PARI-A-25	Registre papier	Renato				<p>J'habite le 4eme Arrdt dans l'île St Louis. Je suis né à Paris, j'ai fait mes études à Paris, j'ai vécu et [XXXX] à Paris, je constate que l'on détruit la [XXXX] parisienne en créant des espaces isolés, inaccessibles. On est en train de [XXXXX] la ville et faire une ségrégation envers l'ensemble des citoyens. - Risque : - secours les pompiers perdent régulièrement du temps pour accéder aux sinistres - secours médicaux ont de plus en plus de difficultés à venir, à stationner, - SOS Medecin ne vient dans certains secteurs à cause du trafic - mobilité pour les entretiens des immeubles qui se suivent progressivement - les livraisons des commerces de proximité ne se font plus et les commerces ferment - sécurité; on recrée des zones de non droit où les forces de l'ordre ont de plus en plus de mal à intervenir - on le voit aujourd'hui, tout doucement il y a une dérive pour vider Paris des Parisiens historiques. Paris était une ville de toute origine sociale et [XXXX], on exclut les gens qui ne correspondent pas au moule décidé par nos élus, entre autres sont exclus les personnes à mobilité réduite et âgées. Il y a des mois et des mois [XXX] pour traverser en voiture la Seine j'ai cette [XXXXX] de Paris nord et Paris Sud [XXXX] de la Cité. En conclusion Je suis contre la création de zones à trafic limité.</p>	-	Favorable	
R440	PARI-A-26	Registre papier					<p>J'habite le 4eme Arrdt dans l'île St Louis. Je suis né à Paris, j'ai fait mes études à Paris, j'ai vécu et [XXXX] à Paris, je constate que l'on détruit la [XXXX] parisienne en créant des espaces isolés, inaccessibles. On est en train de [XXXXX] la ville et faire une ségrégation envers l'ensemble des citoyens. - Risque : - secours les pompiers perdent régulièrement du temps pour accéder aux sinistres - secours médicaux ont de plus en plus de difficultés à venir, à stationner, - SOS Medecin ne vient dans certains secteurs à cause du trafic - mobilité pour les entretiens des immeubles qui se suivent progressivement - les livraisons des commerces de proximité ne se font plus et les commerces ferment - sécurité; on recrée des zones de non droit où les forces de l'ordre ont de plus en plus de mal à intervenir - on le voit aujourd'hui, tout doucement il y a une dérive pour vider Paris des Parisiens historiques. Paris était une ville de toute origine sociale et [XXXX], on exclut les gens qui ne correspondent pas au moule décidé par nos élus, entre autres sont exclus les personnes à mobilité réduite et âgées. Il y a des mois et des mois [XXX] pour traverser en voiture la Seine j'ai cette [XXXXX] de Paris nord et Paris Sud [XXXX] de la Cité. En conclusion Je suis contre la création de zones à trafic limité.</p>	-	Défavorable	

R441	PARI-A-27	Registre papier					*Samedi 27 avril autour de 12hvéhicule SAMU ne pouvait que rester au milieu de la rue pendant 30' bloquant ainsi tout accès au quartier résidents ou non	-	Autres	
@349		E-registre	Fab			Halte à la démagogie et au clientélisme	BonjourLa prétendue ZFE ne repose sur aucune étude sérieuse. Tous les sois-disant "reports" de trafic déjà mis en place se soldent par des embouteillages additionnels et toujours autant voire plus de pollution mais des heures gachées pour les forces économiques vives de la capitale qui produisent de la richesse et payent les impôts qui sont dilapidés par la mairie actuelle.Cette ZFE n'est qu'une action démagogique de plus pour faire fuir les classes aisées qui ont fait la prospérité de tous les habitants de Paris par ruissellement (et ne votent pas pour Hidalgo). Quoi de mieux pour espérer être réélu que de remplir des HLM avec des obligés dépendant en espérant qu'ils se sentent redevables envers le PS et Hidalgo. On l'a vu aux dernières présidentielles ce calcul est vain car ces populations ne sont pas fidèles et se tournent vers Mélanchon !Les caisses sont plus que vides. Les nombreux échecs de la maire actuelle devraient la conduire a arrêter les nouveaux projets et à laisser les électeurs décider pour le prochain mandat.Arrêtez le massacre, arrêtez cette "ZFE" !	-	Défavorable	
@350		E-registre	Sophie			Inquiétude quant aux effets de la ZTL de Paris Centre sur la cohésion de la ville de Paris	J'éprouve de l'inquiétude et du déplaisir en tant qu'habitante du 2e arrondissement à la perspective d'être séparée des autres habitants de Paris par une sorte de périphérique intérieur qui suit le tracé des anciens remparts abattus au XVIIe siècle pour créer les "boulevards". Dire que pour ma santé, dit-on, il faudrait supprimer ces promenades plantées jadis si élégantes par une ceinture motorisée... Et quel impact sur les quartiers limitrophes : le IXè, le XIè dont j'entends déjà les habitants me traiter de "privilégiée" ? Certes les projections de trafic et de pollution qui nous sont présentées sont très favorables y compris pour ces quartiers. Mais le raisonnement n'est-il pas vicié par l'absence de prise en compte des autres mesures décidées par la mairie dans le cadre de la refonte du plan de circulation de Paris Centre ("Embellir") ? En effet, ce nouveau plan a également pour effet de renvoyer sur les grands boulevards tout le trafic intérieur en obligeant les résidents à "faire le tour" par lesdits boulevards et la place de l'Opéra pour entrer et sortir de chez eux. De même que les autres automobilistes et motards autorisés à circuler dans la zone. Bref, seront reportés vers les boulevards, non seulement le trafic de transit mais aussi celui de destination. Or je ne pense pas que les projections effectuées dans l'enquête publique tiennent compte de ces deux projets. C'est pourquoi je ne suis pas d'accord pour réaliser une ZTL dans le seul Paris Centre. Paris est un tout et il ne peut y avoir deux catégories de Parisiens. Mais peut-être vise-t-on en réalité à créer une Zone Touristique Exclusive, sans habitants ? Un havre de paix et de loisirs festifs ou culturels peuplé uniquement de voyageurs et de participants à des "événements"? La question mérite d'être posée clairement.	-	Défavorable	

@351		E-registre	Yann			remarques sur le projet ZTL	Bonjour, En tant qu'habitant de Paris, je pense que le principe général du projet va dans le bon sens (en particulier réduction de la pollution de l'air et sonore) mais je ne suis pas sûr qu'une ZTL soit la bonne solution :1/ La ZTL semble relativement compliquée à mettre en œuvre (contrôles, explication des restrictions) pour un résultat net relativement limité d'après les analyses (légère amélioration dans la zone et légère détérioration autour de la zone).2/ Ne serait-il pas plus simple et plus efficace de piétonniser un nombre important de petites rues, tout en laissant la circulation libre sur les grands axes ? ceci sur un périmètre plus grand que juste Paris-centre.3/ Très déçu que la rive gauche ait été exclue du projet, d'autant plus que l'analyse technique montre des reports importants de trafic vers la rive gauche. Merci pour votre attention et pour vos efforts pour notre ville.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@352		E-registre	Patrick			La ZTL	Je suis contre la ZTL !	-	Défavorable
@353		E-registre	Islam Idir			Circulation dans la zone ZTL	Bonjour je suis un VTC exerce depuis 8 ans dans la zone concernée , en transport les mêmes passagers que les taxis ou les transports en commun et jusqu'à aujourd'hui j'ai du mal à accepter certaines courses car en as pas le droit de passer par des rues car y a-t-il des rues qui sont devenu un sens interdit sauf pour bus et taxis mis à part quelques ruelles sont autorisés pour déposer ou récupérer les passagers un dimanche merci d'avance de faciliter la circulation pour les voitures de transport avec chauffeur dans ces zones cordialement.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@354		E-registre	Hamid			Accessibilité aux voies réservée pendant les JO	Nous souhaiterions avoir accès aux voies réservés aux taxis et autres véhicules urgentistes au même titres que ces mêmes véhicules	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@355		E-registre	Rickebusch			Non	Non au trafic limite. d'roul a la circulation pour tous	-	Défavorable
@356		E-registre	De Vanssay			Projet démagogique	Encore un projet démagogique qui rendre infernal la vie des Parisiens et tuer les petits commerces du centre de Paris, à l'image de la rue de Rivoli qui se meurt à petit feu	-	Défavorable
@357		E-registre	Sébastien			Contre ce projet	Contre ce projet	-	Défavorable
@358		E-registre	Alexandra			Zone à trafic limité	Contre !!	-	Défavorable
E359		E-mail				mecontente paris piétonnier	vous etes en train de faire de paris une VILLE MUSEE je plains les personnes qui habitent ds le centreil devient IMPOSSIBLE De vivre ds paris qd on ne roule pas en velo et qu on a des soucis pour marcherca fait 55 ans que j y habite c est desesperant de penser que Paris et amsterdam c est pareilet si les bus fonctionnait attente de 20 mm plus des travaux inimaginable un calvairePour soi disant l ecologie on pourri la vie des gensmr Hidalgo et sa clique	-	Défavorable
@360		E-registre	Delphine			CONTRE	Totalement opposée, tant de tristesse de voir ce que Paris est devenue, arrêtez cette folie svp !	-	Défavorable
@361		E-registre	Olivia			ZTL PARIS CENTRE / CONTRE	Cessez de limiter la circulation, et le stationnement dans PARIS. J'y vis et y travaille depuis 40 ans et cela devient insupportable de se déplacer (compte tenu également de la baisse de qualité des transports en communs) ; les commerces ont besoin de vivre ! De plus soyez conscients que réduire la circulation dans un quartier renforcera la circulation excessive dans un autre pour éviter la zone interdite ! Merci de votre compréhension.	-	Défavorable
@362		E-registre	Thierry			ZTL	Stop aux ZTL ?	-	Défavorable

@371		E-registre	Nicolas			Un grand OUI pour ce projet	Je suis extrêmement favorable à cette proposition. Le Marais a des trottoirs qui sont quasi inexistantes et les piétons sont obligés de marcher sur la chaussée, au risque de se faire renverser par les voitures. Au surplus, cette zone très marchande se prête à déambuler à pied ou à vélo et les VTM n'ont rien à y faire (hors livraison). De manière générale, Paris dans son entièreté devrait devenir réservé aux piétons et vélos. Le réseau de transport en commun est tellement dense que se déplacer en voiture n'a aucun sens au regard du temps passé qui est de plus du double par rapport à celui en métro. Ceci sans compter la pollution de l'air et sonore que les VTM génèrent dans un environnement urbain extrêmement dense dans lequel des millions de personnes cohabitent. Soyons progressistes et rendons Paris piétonnier à l'image des autres grandes villes d'Europe. Nous y allons tous droit et il serait bien que, pour une fois, nous ne soyons pas les derniers sur la liste.	-	Favorable	
@372		E-registre	Patrick			contre	La liberté de circuler, cela parle-t-il à la mairie de Paris? la vie n'est elle pas assez compliquer aujourd'hui ! visiblement seuls les gens qui ont les moyens peuvent vivre tranquillement à Paris ! et ils se disent de gauche pauvre gauche	-	Défavorable	
@373		E-registre	Xavier			zone à trafic limité	C'est NON !	-	Défavorable	
E374		E-mail				ZTL quelques observations sur les restrictions de circulations urbaines	Imaginez-vous la petite famille, les piétons faisant des courses sur des kilomètres, les personnes âgées à vélo ou pire les éclopés dans des fauteuils roulants sur les trottoirs ? La Ville ne doit pas être réservée aux 20-45 ans sans enfants, il y a des petits, il y a des vieux. Il y a également des touristes, mais pas seulement. Les iconographies de villes avec des gens errant dans les rues sans but sont monnaie courante pour illustrer les "Zones", ce ne sont que fantômes, il ne s'agit pas de la VRAIE VIE. La Vie n'est pas possible sans voiture, les transports publics, le vélo ne sont pas des solutions de remplacement universelles. Voulez-vous que les gens vivent comme des bernard-l'ermite dans leur coquille ne sortant jamais de leur trou ? Est-ce la vie que vous envisagez pour la population, laissant les déplacements lointains à quelques privilégiés ? Que dire des provinciaux souhaitant venir visiter leurs familles voire leurs aïeux bloqués chez eux ? Vont ils finir leur trajet à pied, tirant leurs valises sur le trottoir ? Quid des banlieusards souhaitant se rendre au théâtre, au cinéma, voire venir faire des courses dans les commerces parisiens ? Le résultat se voit déjà, les commerces baissent le rideau, les cinémas ferment, la capitale se meurt. Voici quelques réflexions qui devraient inciter à reconsidérer les décisions anti-voitures dans la ZTL telles qu'envisagées, et plus largement encore la place de la voiture individuelle ainsi que son utilité quotidienne dans les villes. Gilles PAJOT Ex-parisien durant plus d'un demi-siècle, fidèle de la RATP et ayant utilisé voiture et deux-roues lorsque que nécessaire.	-	Défavorable	

@375		E-registre	Brigitte			artisans, dépanneurs, réparateurs, livreurs d'objets lourds et/:ou volumineux	Bonjour,Je réside dans le 2e arrondissement et crains de ne plus trouver de réparateurs, dépanneurs. Déjà aujourd'hui les artisans rechignent à se déplacer car ils éprouvent beaucoup de difficultés à se garer. Dans mon quartier (rue Rameau) il y a beaucoup de places de stationnement réservées aux 2 roues, des terrasses de restaurants sur la chaussée et peu de places disponibles pour les livreurs/dépanneurs qui ne peuvent pas stationner que ce soit les zones de livraison ou de stationnement payant car déjà occupées.J'ai déjà essayé plusieurs refus de plombiers, peintres, électriciens, ... qui doivent transporter du matériel lourd et/ou volumineux.De plus, la plupart sont de banlieue et la durée de leur intervention étant incertaine leur déplacement coûte cher. Agée de 70 ans, j'habite ce quartier depuis plus de 40 ans et la situation à ce titre se dégrade.Quand des amis ou membres de ma famille viendront me chercher/déposer en voiture quels documents devront 'ils présenter pour ne pas être verbalisés ?Même question pour les professionnels qui interviendront chez moi ?La surveillance via un dispositif de vidéoverbalisation m'inquiète particulièrement. Comment dans ce cas justifier un déplacement autorisé mais pas apparent pour la vidéo ?Je vous remercie de bien vouloir répondre à mes interrogations.Bien cordialement,Brigitte DUCERF		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@376		E-registre	Emilie			Contre la ZTL	Je m'oppose à cette décision de la Mairie de Paris. Le trafic dans les autres arrondissements deviendra invivable, de nombreuses personnes comme les familles, les personnes âgées, les commerçants, les personnes habitants en petite et grande couronne seront amplement impactées. La ville de Paris deviendra encore plus compliquée à vivre que ce n'est déjà le cas, laissez-nous circuler.		Défavorable	
@377		E-registre	Agnes			Zone ZTL Ile Saint Louis	Bonjour, Après avoir participé à la réunion publique à la mairie du 3e concernant la ZTL, je pense que la décision de laisser l'île Saint-Louis et l'île de la Cité hors du projet ZTL s'impose. Commerçante sur l'île Saint-Louis, j'observe que l'île est déjà une zone de destination avec peu de trafic, et le transit principal se situe sur le Pont Sully et le Pont Marie/Pont de la Tournelle qui resteront probablement des axes de passage. Je m'inquiète particulièrement de l'impact psychologique de la création de la ZTL incluant l'île , sur nos clients et visiteurs impromptus. La clientèle de la périphérie a déjà tendance à beaucoup moins se rendre dans le centre de Paris. Cette décision les en dissuaderont complètement. Tous les petits commerces indépendants de l'île rendent cet endroit attrayant, vivant et privilégié et une baisse du trafic dans les commerces entraineraient la petite mort de l'île. Cordialement.		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@378	E-registre	Florent			Paris centre n'est pas un centre de loisirs	<p>Habitant le quartier St Paul depuis plusieurs années j'ai pu à mes dépend constater une complexité des plus en plus accrue pour ce déplacer.Effectivement il m'est très facile de dire que mon temps de trajet pour aller travailler a été multiplié par 3 car mon activité ne se résume pas à un poste de travail à la mairie ou dans une startup locale, je me dois d'effectuer dans la même journée des déplacement sur le 93, 92, 94.Le fait d'avoir modifié l'ensemble des axes de la capitale (changement de sens, voies fermées et j'en passe..) aura entraîné un temps de trajet qui était d'environ de 30-35 minutes jusqu'à des 2H-2H30, imaginez mon avis sur l'équipe responsable de cette dégradation sur ma qualité de vie.. j'arrive à perdre entre 3 et 4H de productivité sur une journée..."Mais il faut faut prendre un vélo.." dirait le bon petit disciple largement engagé à l'académie du climat, et bien non ce n'est pas possible même si Paris est apparemment destiné à une population équipée de pédales et de roues je n'ai pas cette possibilité.Victime d'un accident il y quelques années je n'ai plus la possibilité de partir faire un critérium tous les jours, alors oui horreur j'utilise une voiture, d'une part car j'ai de multiple destinations durant la journée non couvertes pas de potentiels transports et d'une autre le vélo dans mon étant est impossible ne serait-ce par respect de mes clients (sentir la transpiration dès 8H beurk...)J'ai également un gros défaut je suis père de 4 enfants, bref suffisamment d'éléments pour me permettre de dire que l'équipe en place a :- un profond désintérêt de la qualité de vie des habitants de Paris Centre - un manque total de respect sur les personnes avec un handicap- une incapacité à faire respecter le code de la route (la rue de Rivoli et St Antoine sont un enfer pour les piétons) - un manque total de respect des familles - gère la capitale de la France comme un parc d'attractions réservé aux touristes- ne raisonne que par idéologie - s'est apparemment approprié la capitale sans que personne ne nuise en redire. que fait l'état?Concrètement ce Je suis tout à fait favorable à ce projet et j'aurais même souhaité qu'il aille plus loin! notamment par exemple d'interdire l'accès des clients dans les boutiques!! le centre de Paris est suffisamment bien desservi pour que ces personnes viennent dans leurs boutiques! en ce qui me concerne je souhaiterais que le centre soit piétonnier (en dehors bien sûr des véhicules prioritaires et livraisons) Au sujet des livraisons, il faudrait urgemment limiter le tonnage des camions! Qui a ce pouvoir ??Pour en être témoin souvent (j'habite rue des rosiers) beaucoup de prétendues voitures passent soi-disant en tant que riverains ou livreurs mais n'en sont pas.Je crains que beaucoup de véhicules, malgré les panneaux, circulent sans "la crainte" de la sanction hélas. Les gens ont la mémoire courte sur ce que Paris était avant tous les aménagements qui priorisent le piéton et la mobilité autre que la bagnole et qui plus est les SUV!Faut-il rabâcher de préserver la santé de tous? le nombre de morts par la pollution à Paris?? les enfants affectés par cela?? J'ai participé à la réunion du 30 avril à Paris centre et j'ai été effarée de voir combien parmi les gens d'un certain âge bon nombre critique ce type de dispositif qui prend en compte peu à peu l'intérêt commun!! C'est tout à fait faux de dire que les commerçants seront affectés par ce projet. Pour preuve, ceux de la rue des rosiers qui montaient au plafond contre la rénovation de la rue des rosiers et voyons aujourd'hui ce qu'il en est! Merci à la Mairie et aux élus.</p>	Défavorable
@379	E-registre	Emilie			remarques et souhaits	<p>Je suis tout à fait favorable à ce projet et j'aurais même souhaité qu'il aille plus loin! notamment par exemple d'interdire l'accès des clients dans les boutiques!! le centre de Paris est suffisamment bien desservi pour que ces personnes viennent dans leurs boutiques! en ce qui me concerne je souhaiterais que le centre soit piétonnier (en dehors bien sûr des véhicules prioritaires et livraisons) Au sujet des livraisons, il faudrait urgemment limiter le tonnage des camions! Qui a ce pouvoir ??Pour en être témoin souvent (j'habite rue des rosiers) beaucoup de prétendues voitures passent soi-disant en tant que riverains ou livreurs mais n'en sont pas.Je crains que beaucoup de véhicules, malgré les panneaux, circulent sans "la crainte" de la sanction hélas. Les gens ont la mémoire courte sur ce que Paris était avant tous les aménagements qui priorisent le piéton et la mobilité autre que la bagnole et qui plus est les SUV!Faut-il rabâcher de préserver la santé de tous? le nombre de morts par la pollution à Paris?? les enfants affectés par cela?? J'ai participé à la réunion du 30 avril à Paris centre et j'ai été effarée de voir combien parmi les gens d'un certain âge bon nombre critique ce type de dispositif qui prend en compte peu à peu l'intérêt commun!! C'est tout à fait faux de dire que les commerçants seront affectés par ce projet. Pour preuve, ceux de la rue des rosiers qui montaient au plafond contre la rénovation de la rue des rosiers et voyons aujourd'hui ce qu'il en est! Merci à la Mairie et aux élus.</p>	Favorable

@380		E-registre	Charlie			Il n'y a pas que des Parisiens à Paris !	Bonjour, une fois encore les brillants projets parisiens font la part belle aux jeunes parisiens en pleine santé, sans enfants et sans obligations.... Pour nous les banlieusards d'un certain âge et/ou handicapés, pourvus d'enfants en bas âge et/ou de lourds bagages, ou tout simplement désirant se rendre à un spectacle en soirée, il est indispensable d'avoir une voiture. On ne rentre pas en Seine-et-Marne à vélo en sortant d'un concert à Bercy, ni en RER après une soirée au Châtelet.... Ne parlons même pas d'un rendez-vous médical en semaine dans Paris "intra-muros".... Je suis définitivement CONTRE ce projet, car c'est un crachat de plus à la figure de ceux qui n'ont pas la possibilité de se balader à vélo !	-	Défavorable	
@381		E-registre	Claire			Paris ouvert à toutes et tous !!!	Le projet de ZTL est contraire même à l'idée du droit à la ville : droit de circuler, droit d'accès aux aménités urbaines sans contraintes, non discrimination de la population. Alors que l'urbanisme a été créé pour casser les frontières urbaines, sociales, spatiales : la Ville de Paris en 2024 va recréer une frontière, une sorte de périphérie dans la ville séparant les quartiers qui ont le droit de "respirer" et ceux qui n'ont plus le droit de "circuler". C'est choquant et contraire au dessein d'une ville solidaire.	-	Défavorable	
@382		E-registre	Claire			Contre la ville fliquée	Mes enfants sont souvent gardés par leur grand-père ; il est âgé et n'a pas de moyen de transport direct et accessible entre chez lui et chez moi. Il raccompagne mes enfants en voiture : demain il risque de se faire verbaliser car il n'aura ni ticket de stationnement ni justificatif pour les déposer en bas de chez moi. Il n'est pas concevable pour moi comme pour lui de faire autrement. D'autres situations ou personnes seront mises en difficulté par cette limitation du trafic. Idem, si une personne se rend dans une galerie le dimanche et n'achète rien : sera-t-elle verbalisée et discriminée vis à vis des acheteurs (vu que le dimanche, le stationnement n'est pas payant !!!).	-	Défavorable	
@383		E-registre	Claire			NON au contrôle des allers et venues !	Oui à notre liberté de circuler dans la ville et d'avoir la visite de qui on veut sans justificatif ! Personne n'a envie de revivre les justificatifs du confinement : cela pose de sérieux problèmes de respect des libertés individuelles.	-	Défavorable	
@384		E-registre	Claire			Non à un nouveau périphérie dans Paris	La ZTL = création d'un centre ultra privilégié et d'une nouvelle banlieue dans la ville ! C'est absurde.	-	Défavorable	
@385		E-registre	Claire			La pollution ne passera pas la frontière de Paris Centre ?!	Aux périphéries de Paris Centre les bouchons seront renforcés avec tout ce que ça implique en termes de nuisances ; et croyez-vous que la pollution s'arrêtera à la frontière de Paris Centre ?	-	Défavorable	
@386		E-registre	Marc			Non à la ZTL, non à la ville policée !	Non à la ZTL, non à la ville policée !	-	Défavorable	
@387		E-registre	Claire			Non à la ZTL : un projet démago et pas écolo !	Non à la ZTL : un projet démago et pas écolo !	-	Défavorable	
@388		E-registre	Marc			La ZTL : une politique de plus vers la désertification de Paris Centre !	Toutes ces mesures ont pour effet la désertification de Paris Centre. Sauf pour les jeunes cadres dynamiques, à hauts revenus et sans enfants. La fuite de Paris continue pour les habitants au profit des touristes et de Paris ville musée.	-	Défavorable	

@389		E-registre	Francis			ZTL PARIS	La mis en sens unique inversé de la rue des Archives rend très complexe l'accès à un parking privé de plus e 100 places situé 46 rue des Francs Bourgeois dont je suis le Pdt du conseil syndical.Si l'on vient de l'est ou du sud, il faut alors : aller jusqu'à Châtelet puis Bd Sébastopol puis Rue aux Ours / Grenier St Lazare puis rue Beaubourg puis enfin une longue section de la rue Rambuteau !!! Tout ceci rajoute des embouteillages et de la pollution dans ces axes déjà surchargés !!!Les riverains devraient avoir le droit d'emprunter la rue des Archives entre Blancs Manteaux et Francs Bourgeois.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@390		E-registre	Nadine			ZTL Paris	La mise en place d'une ZTL constitue une entrave à la liberté fondamentale de pouvoir se déplacer librement.La liberté de circulation est protégée par les articles 2 et4 de la déclaration de l'homme et du citoyen de 1789.De quel droit la Mairie de Paris peut décider d'exclure de Paris,notre capitale,ma ville natale,une partie des citoyens ou d'exiger « un laisser passer »?De plus le prétexte de la pollution n'est qu'un leurre:le report du trafic ne fera qu'augmenter les nuisances sur les zones limitrophes:pollution mais aussi embouteillages,bruits....Et enfin comment il est aberrant de penser que les parisiens et les visiteurs ont tous 30 ans,sont tous valides et adeptes du vélo!Quid des personnes âgées,handicapées,?A-t-on réfléchi aux commerçants,artisans,personnel médical et para-médical?La mise en place d'une ZLT est une aberration tant sur le plan humain que patrimonial	-	Défavorable	
@391		E-registre	Anthony			Entrave à la liberté de circuler	Ces nombreuses restrictions vont, à mon sens, congestionner les arrondissements périphériques et la pollution, dépendante des vents, ne contournera pas le centre de Paris. Pour mémo, quand la rue de Rivoli est devenue le paradis des cyclistes, les bouchons des rus adjacentes sont devenues un enfer à traverser et producteur d'un maximum de CO2. Peut-être qu'en limitant les très nombreuses zones de travaux sur les voies publiques cela fluidifieraient tout simplement le trafic et la traversée de Paris.Car factuellement, un véhicule en mouvement reste moins longtemps dans une zone et pollue beaucoup moins qu'un véhicule qui redémarre en permanence pour faire la même distance sur un temps beaucoup plus long. Merci de votre compréhension	-	Défavorable	
@392		E-registre	Clotilde			Êtes vous sûre d'être socialiste Madame Hidalgo?	Madame,Votre projet de limiter l'accès aux arrondissements centraux de Paris me semble etre par essence meme en opposition fondamentale avec les valeurs de partage, de solidarité et d'égalité que vous prétendez porter.Êtes vous seulement cohérente avec vous meme?Ce projet est une ineptie, qui ne va faire que renforcer encore les inégalités et les écarts dans l'accès au coeur de Paris et dans la découverte de quartiers historiques aux franciliens.Sans parler de l'impact sur les commerces de ces arrondissements dont le trafic va s'effondrer ou encore des artisans qui vont se trouver dramatiquement impactés par de telles restrictions.A fortiori, j'imagine que - comme a votre habitude - vous pratiquerez le deux poids, deux mesures et n'appliquerez pas la restriction a vos véhicules et a ceux de vos collaborateurs.Il devient urgent que vous cessiez de tenter de déployer cette idéologie dogmatique et des projets qui détruisent notre si belle ville de Paris, au lieu d'en améliorer les contours.Je vous serai donc gré de renoncer à ce projet fumeux, discriminatoire, inégal et purement idiot.Une habitante ulcérée et usée de votre politique de la ville idéologue et sans queue ni tête.	-	Défavorable	

@393		E-registre	Groupe Local De Paris 5			Position du groupe LesEcologistes/EELV de Paris 5	Le trafic routier parisien est pour sa plus grand part le fait des déplacements quotidiens de moins de 10% des ménages parisiens et de proche banlieue, appartenant en premier lieu aux couches les plus aisées, alors qu'il contribue à la quasi totalité des émissions de gaz à effet de serre des transports, à la moitié de la pollution de l'air et occupe 50% de l'espace public.L'objectif d'une politique écologiste à Paris en termes de transports urbains est donc logiquement de réduire la place du transport motorisé individuel à ses usages impératifs, au profit notamment des mobilités douces, afin de décarboner les transports, conformément au plan climat de la Ville, d'assurer une qualité de l'air conforme aux normes OMS et de garantir un juste partage de l'espace public.La création d'une ZTL dans les arrondissements centraux de la ville constitue une première étape pour répondre à cet objectif, au travers de son effet attendu, qui est d'évincer le trafic de transit du centre de Paris.Il est toutefois impératif qu'elle s'accompagne d'une révision des plans de circulation, au niveau parisien et localement dans les autres arrondissements, avec pour objectif de dissuader dans tout Paris et sa proche banlieue le trafic de transit. En effet, d'une part, notre vision n'est pas celle d'une ville privilégiant son centre, en y concentrant les activités nobles au nom de l'attractivité. D'autre part, si la ZTL de Paris Centre reste une mesure isolée, elle aura pour effet de déporter l'essentiel des nuisances du trafic routier à sa périphérie, au détriment notamment des quartiers populaires. Nous ne souhaitons ni un Golden Mile à la française ni un Oxford Circus à la parisienne.S'agissant du 5ème arrondissement, la création de la ZTL doit ainsi aller de pair avec des aménagements évitant l'effet de report, en particulier sur le boulevard Saint-Germain et sur le quai Saint-Bernard qui ne doivent pas devenir la rocade de contournement de la ZTL, mais aussi sur les boulevards de l'Hôpital, Saint-Marcel et de Port-Royal. Cela peut être obtenu par des aménagements	-	Favorable	
@394		E-registre	Brigitte			Stationnement pour les 2 roues ?	J'habite le 4ème, côté Bastille. Pour aller à la Mairie Paris-Centre ou ma bibliothèque, je dois payer le stationnement ! Incroyable ! ça ne rentre pas dans mon périmètre de stationnement résidentiel. POURQUOI ? J'ai déjà eu 2 PV : Rue Pérée, rue Portefoin. Et bien non, ce n'est pas ma zone résidentielle . Pas le droit de stationner sans payer. Quelle misère ! Il faudrait sérieusement repenser tout cela. Vous ne pensez qu'à récupérer de l'argent. HONTEUX	-	Autres	
@395		E-registre	Paul			Ras le bol	Paris devient invivable.... Impossible de circuler, de trouver une place de stationnement sinon à un prix prohibitif.... J'évite au maximum d'y circuler car c'est un cauchemar;;;Je vais faire mes courses ailleurs...	-	Autres	

@396	E-registre	Rémi			Pour un ZTL dans Paris Centre	<p>Père de deux enfants en bas âge, je suis très favorable à la mise en place d'une ZTL pour trois raisons. La première raison est environnementale. La ZTL permettra de participer à la réduction des gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique et au réchauffement du milieu urbain. Les chaleurs sont de moins en moins vivables et soutenables, en particulier pour les plus jeunes et les plus âgés qui ont besoin qu'on agisse pour limiter ces extrêmes. La deuxième raison est sanitaire. Réduire la pollution issue du trafic automobile me paraît salubre pour la santé des enfants et des adultes qui souffrent de plus en plus de maladies graves liées à cette pollution. À cela s'ajoute des conditions de vie dégradées pour des personnes qui ne bénéficient pas d'un accès proche et rapide à la nature : air irrespirable, yeux et gorges qui brûlent, rhinites (allergiques) de plus en plus nombreuses et longues, etc. La troisième raison est sécuritaire. La ZTL se situerait dans des arrondissements au tissu urbain majoritairement ancien et dense, connaissant par ailleurs un afflux de touristes. Il en résulte des difficultés à emprunter des trottoirs souvent étroits et bondés, souvent encombrés (poubelles...). Cela implique bien souvent de devoir descendre sur la chaussée, notamment avec des poussettes en ce qui me concerne. Réduire la quantité de voitures dans cette zone serait donc un gain pour la sécurité des piétons. Bien cordialement, Rémi Houley</p>	-	Favorable	
@397	E-registre	Laurence			Avis d'enquête publique Zone à Trafic Limité Paris Centre	<p>Je suis plutôt favorable à la ZTL sur une zone très centrale, à forte densité de résidents ou bureaux. Je vois 2 sujets majeurs à régler afin que ce projet soit une réussite et pas un problème supplémentaire pour la vie au centre de Paris: 1) Il y aura quand même pas mal de personnes qui pourront continuer à circuler dans la ZTL (résidents, commerçants et touristes, très nombreux) et c'est une bonne chose. Il faut donc prévoir un circuit de circulation fluide pour les alentours et à l'intérieur de la zone.- Alentours: attention au projet de réaménagement de la Place de la Concorde, porte majeure pour les échanges Est/Ouest et Nord/Sud aux abords de la ZTL. - Intérieur: il faut qu'il y ait à l'intérieur de la ZTL des axes accessibles à tout type de véhicules (pas réservés aux bus et taxis) pour aller du Sud au Nord (et vice-versa) et d'Est en Ouest (et vice-versa). Je vais me prononcer pour la partie Ouest entre le Boulevard Sébastopol et la rue Royale. a) Du Sud au Nord: Boulevard Saint-Michel puis Boulevard Sébastopol; Pont Royal puis Pyramides puis avenue de l'Opéra) Du Nord au Sud: Richelieu/Avenue de l'Opéra puis Pont du Carrousel: il faut réouvrir les guichets du Louvre à la circulation; Rue du Louvre/Quai du Louvre/Pont Neuf c) D'ouest en est: Rue du 4 septembre puis rue Réaumur; quel est l'autre axe ? Je comprends que la rue Saint-Honoré ne sera plus continue en terme de trafic) D'est en Ouest: Rue de Rivoli; quel est l'autre axe ? Je pense à la rue Etienne Marcel puis Rue des Petits-Champs puis rue Danielle Casanova mais j'ai cru comprendre que les projets étaient de casser la circulation d'est en ouest de cet axe 2) Pour le respect de la ZTL, je comprends qu'on ne prend pas le chemin des villes qui ont déjà déployé des ZTL (cf Italie et Angleterre). Il faut beaucoup plus d'automatisation des contrôles (autorisations, vidéo surveillance, contraventions...). Si la Mairie de Paris fait le même pari que les terrasses éphémères, où la circulation piétonne (voire le bruit) devient invivable sans que les forces de police ne puissent sanctionner ce projet sera vidé</p>	-	Favorable avec réserve(s)	
E398	E-mail				Opposition à la ZTL	Envoyé de mon iPhone	-	Défavorable	

@399		E-registre	Arnaud			saturation en ZTL	les ZTL ne fluidifient pas le trafic au contraire: elles saturent les quartiers de piétons, vélos, trottinettes et touristes en VTC/taxi exemple zone Opera-Richelieu qui devient invivable le week-end. la foule remplace les voitures sans plus de quiétude, ni de sécurité pour les enfants les commerces de première nécessité sont remplacés par des commerces récréatifs de vente à emporter. les résidents sont pris au piège par la mairie qui impose un "laisser passer" (curieuse notion de liberté) et par la foule qui sature les trottoirs le trafic est peut être réduit mais beaucoup moins fluide qu'auparavant donc plus oppressant. Sortir et entrée d'une ZTL en voiture en tant que résident est un cauchemar. (25mn pour faire un km)	-	Défavorable	
@400		E-registre	Jean			Très favorable à la ZTL	Je suis tout à fait favorable à la mise en place de cette ZTL. Toutes les villes européennes limitent l'accès de leur centre ville aux véhicules en transit, avec succès. Le centre de Paris est en plus particulièrement bien desservi en transports en commun, et les déplacements en voiture, très largement minoritaires dans les déplacements dans notre ville, génèrent bruit, pollution et occupation de l'espace public au détriment des habitants. Cette mesure améliorera par ailleurs la vie de la minorité d'automobilistes qui ont réellement besoin de leur voiture (livreurs, PMR ou artisans), qui pourront circuler plus facilement dans la zone. Une suggestion cependant : il serait appréciable que des pistes cyclables sécurisées soient créées sur les axes à la limite de la ZTL, notamment sur les quais hauts de la rive droite, où il n'y a qu'une voie bus peu sécurisante à vélo, ou encore sur le quai Saint-Bernard rive gauche.	-	Favorable	
@401		E-registre	Nathalie			Des nuisances peuvent en cacher d'autres...	Bonjour, La ZTL est un bon dispositif pour limiter les nuisances dues au trafic automobile. Toutefois, attention à ne pas transformer le quartier Rue de Mulhouse rue de Clery en « route de la soif » avec des bars et restaurants bruyants, comme rue Poissonnière. Il y a déjà un restaurant rue de Mulhouse très bruyant et la piétonisation pourrait donner des idées d'ouvertures de nouveaux établissements. Paris Centre est très bruyant : supprimer la possibilité de le traverser en voiture et deux roues motorisés est une excellente chose... mais attention au développement de nouvelles nuisances sonores. De plus, au 27 rue de Clery nous sommes très gênés par le bruit des livraisons matinales au niveau du supermarché Super U : l'instauration de la ZTL lui permettra de se faire livrer plus tard dans la matinée puisque le quartier sera moins embouteillé dans la journée. Merci	-	Favorable avec réserve(s)	
@402		E-registre	José			ZTL - CONTRE UN PROJET ABSURDE	Je suis totalement opposé au projet de restriction de circulation (ZTL) dans Paris Centre. Les conditions de circulation dans Paris, qui n'ont cessé de se dégrader ces dernières années, font qu'on ne choisit pas de se déplacer en voiture par plaisir, mais uniquement par obligation, du fait de l'inadaptation des transports en commun et des moyens de mobilité douce à de nombreux besoins : âge, état de santé, contraintes professionnelles, nature du trajet à effectuer depuis ou vers la banlieue, chargement à transporter, ... Interdire la circulation dans Paris Centre ne fera pas renoncer à circuler en voiture ceux qui n'ont pas d'alternative, et ne fera que concentrer le trafic sur les axes longeant la zone interdite, qui sont déjà bien assez chargés comme cela. Cette position vaut également pour toutes les restrictions opposées ces dernières années à la circulation des véhicules particuliers (voies sur berges, rue de Rivoli, rétrécissement des chaussées, interdiction de voies aux véhicules autres que prioritaires, ...).	-	Défavorable	

@403		E-registre	Romain			Zone à trafic limité	Je suis pour cette limitation	-	Favorable	
@404		E-registre	Guinard			Commencer par les véhicules polluants.	Ce projet est idéologique et pas scientifique, comme bien d'autres. Quelle est la vraie part des voitures dans la pollution? Quelle est la part des véhicules les plus polluants? Quelle est la part des travaux qui sont constants dans cette ville et qui génèrent beaucoup de poussières ? Je constate que l'on creuse ma rue tous les ans depuis 3 ans. Pourquoi une telle désorganisation? Je pense qu'on devrait commencer par des mesures de bon sens. Interdire les véhicules polluants. Interdire ces bus qui roulent au diesel. Limiter les travaux. Enfin, il faut aussi une vraie transparence sur les voitures officielles (Ministères, Mairie...) qui sillonnent la ville avec gyrophares et motards.. Des nuisances à éliminer (je parle du bruit et des émanations toxiques...)	-	Défavorable	
@405		E-registre	Alexandre			Positif sur le principe, dubitatif sur l'application	Le centre de Paris possède des caractéristiques qui le font peu adapté à la circulation automobile : voies étroites, forte densité d'activités tournées vers les piétons (commerces, équipements publics), et il est par ailleurs bien innervé en transports publics. Les piétons, cyclistes, habitants et travailleurs du secteur central pâtissent d'une circulation automobile de transit, qui traverse les lieux par ses quelques axes larges (Sébastopol, Turbigo, quais, Saint Germain, etc.) et par divers axes étroits qui ont le malheur d'être perméables à la circulation de part en part (Faubourg Saint Martin, Quatre Septembre, Temple, Louvre, Montmartre, etc.). Cela aboutit à des situations de danger, où la circulation automobile de transit rencontre un flux piéton et cycliste important. Cela nuit à la qualité de vie, on pense aux trottoirs étroits de nombreux axes, où aux pistes inadaptées au motif d'une circulation automobile trop importante. Ainsi, réduire la circulation automobile c'est donner plus de place aux piétons et aux cyclistes sur de très nombreux axes du centre de Paris. En particulier élargir les pistes cyclables de Sébastopol, créer des pistes cyclables aujourd'hui absentes sur les quais hauts de la rive droite, ou élargir les trottoirs de la rue du Faubourg Saint Martin, du Temple ou Montmartre. Il s'agit donc que cette limitation de trafic fonctionne réellement, et ne se limite pas à un simple affichage communicationnel mais que des contrôles soient réellement mis en place. Un contrôle par caméra semble être le plus efficace, captant l'immatriculation des véhicules entrant et sortant, et les verbalisant automatiquement dès lors que le délai entre entrée et sortie de la zone est inférieur à un certain seuil (disons une heure), dissuadant la traversée du périmètre.	-	Favorable avec réserve(s)	
@406		E-registre	Alan			Ztl centre paris	Le problème de la pollution sera reporté sur les autres arrondissements de Paris. Concernant les transports en commun bus métro rer comment pourrions-nous circuler pendant les nombreux jours de grèves Comment pourrions nous justifier quand nous aurons besoin d'aller dans cette zone en voiture pour faire des courses	-	Neutre / demande de précision	

@407		E-registre	Raphaël			Oui à une ZTL pour plus de tranquillité et de sécurité à vélo et à pied, mais avec des contrôles et des aménagements autour	Je suis enthousiaste à l'idée de la création d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) au centre de Paris. Cette initiative promettra d'apporter davantage de tranquillité et de sécurité à tous ceux qui se déplacent à vélo et à pied dans la capitale, mais aussi de réduire le bruit. En suivant l'exemple d'autres grandes villes européennes telles que Madrid, Bruxelles, Florence, Nantes et Grenoble, Paris montre sa volonté de favoriser des modes de déplacement plus durables et respectueux de l'environnement. Le périmètre retenu pour la ZTL n'est pas assez ambitieux, mais je suis convaincu qu'il pourrait être élargi pour maximiser ses avantages. L'inclusion d'une partie de la rive gauche, notamment le nord des 5e, 6e et 7e arrondissements, serait bénéfique pour offrir un cadre de vie apaisé à un plus grand nombre d'habitants. Pour garantir le succès de la ZTL, il est essentiel de mettre en place des contrôles efficaces et des aménagements appropriés autour de la zone. Cela implique de mettre en place des pistes cyclables sur certains axes notamment, sur les quais haut rive droite et le doublement de la piste boulevard Sebastopol. Aussi, il est nécessaire de revoir le plan de circulation, tant à l'intérieur qu'aux abords de la ZTL, afin de prévenir les reports de circulation et d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route. C'est essentiel pour garantir le succès de la ZTL vu l'absence de modalités de contrôle sérieuses. Je recommande vivement la mise en place de modalités d'accès claires et contrôlées pour assurer le bon fonctionnement de la ZTL. Le contrôle par caméra semble être une solution efficace pour veiller au respect des règles d'accès à la zone et dissuader les contrevenants. En l'état, le projet n'est pas complet sur ce volet et ne va pas assez loin. En parallèle, la création de nouvelles pistes cyclables sécurisées et protégées est une mesure indispensable pour encourager les déplacements à vélo et garantir la sécurité des cyclistes. Ces aménagements doivent être pensés de manière à faciliter les déplacements à vélo même en présence F.sussmann-baetz :Je suis absolument opposée à la ZTL dans Paris centre et demande instamment que la mairie de Paris ne décide jamais cette hypothèse. Je tiens à pouvoir vivre en continuant de retrouver ma famille et mes amis, qui n'ont pas les moyens physiques ou financiers de venir sans voiture. Pourquoi ne pas contrôler les personnes à vélo qui ne respectent ni les feux ni les trottoirs. Françoise Sussmann	-	Favorable	
E408		E-mail				Enquête publique paris centre	Je suis contre le projet qui m'interdirait d'aller voir ma famille et mes amis par un moyen de locomotion adapté à mon âge. Alain WEILLER 88ans Envoyé depuis l'application Mail Orange	-	Défavorable	
E409		E-mail				Zone à un trafic limité	Je suis contre le projet qui m'interdirait d'aller voir ma famille et mes amis par un moyen de locomotion adapté à mon âge. Alain WEILLER 88ans Envoyé depuis l'application Mail Orange	-	Défavorable	
@410		E-registre	Bernard			emprisonnement de 4 arrondissements	asphyxier le centre de Paris est un projet pénalisant pour ses habitants et discriminatoire pour ceux qui souhaitent s'y rendre .	-	Défavorable	

@411		E-registre	Franck			Opposé à cette nouvelle restriction	Chère madame, cher monsieur, Je souhaite vous faire part de ma désapprobation sur ce nouveau projet de restriction de circulation qui va encore complexifier les règles de conduite, déjà complexes, anxiogènes et contraignantes à Paris (Crit'AIR, réduction des voies de circulation, création de points de blocages inextricables à certains carrefours...). Habitant du 13ième arrondissement, je ne me rends dans les arrondissements centraux qu'en transport en commun, pour des raisons de rapidité et de confort, mais il peut arriver que je doive utiliser mon véhicule pour ramener un objet encombrant d'un magasin et il me paraît inconcevable de devoir fournir une attestation à un check-point pour cela ! Cela me semble liberticide et hors de propos dans une ville ouverte comme la nôtre. Pire encore, cela va encore aggraver la circulation dans les arrondissements périphériques, notamment sur les quelques axes n'ayant pas fait l'objet de suppression de voie (ex : Bld Blanqui... suite à la fermeture de la Rue d'Alesia). Cela revient à concentrer tous les flux au sein de périmètres qui sont déjà bien chargés, au détriment des riverains concernés... pour le bénéfice des seuls habitants du centre. Ce n'est pas ma conception d'une ville inclusive et solidaire. Bien cordialement.	-	Défavorable	
R799	PARI-B-24	Registre papier	Benoit				Benoît FAURE Je vis au 17 Bd Saint Michel 75005. avec 2 enfants. Je suis favorable à la zone à trafic limité. De jour comme de nuit tout les véhicules motorisés me : - stress par le bruit +- la pollution m'inquiète pour [xxxxx xxxxx]- m'empêche de dormir la nuit- Avec mes enfants la rue est très agressive - la vie est dévalorisée - Je souhaiterais l'élargissement de la zone à tout paris. L'Image de Paris serait une fois de plus, plus attractive et valorisée, exemplaire. Merci	-	Favorable	
R800	PARI-B-25	Registre papier	Jean-Paul				[LLAMAZARES] Jean-paul 44 Rue Meslay Je suis très favorable à la zone à trafic limité dans le centre. Je souhaite qu'elle soit élargie à tout paris puisque qu'il m'aime de me déplacer dans tout paris. L'apaisement me paraît indispensable afin de bien vivre dans ma ville. Je suis domicilié dans le 3ème arrondissement mais je pense aussi aux arrondissements limitrophes.	-	Favorable	
R801	PARI-B-26	Registre papier					D'Accord pour la mise en place d'une zone ZTL dans Paris centre mais merci de revoir le sens de circulation de certaines rues qui ne permettent pas d'accéder à notre domicile en voiture depuis notre parking ou qui ne nous permettent pas d'accéder facilement au quai des aberrations pour rejoindre les quais depuis le parking de la rue payenne. In vraisemblable. Merci	-	Favorable	

R802	PARI-B-27	Registre papier	Annick				<p>Annick LEVY 215 rue de l'Université Paris 24 rue de [Saintonge] Paris Tout Paris est une zone de transit pour les arrondissement et villes voisines. Les franciliens ne choisissent pas d'avoir des transports longs, désagréables, surbondés La Zone de trafic limité est un artifice pour intensifier le tourisme de masse dans Paris A titre personnel, le Marais me semble plus calme que le Champ de Mars, les Champs Elysées, la Défense. Or le Marais tire ses revenus du tourisme et a perdu son artisanat. Nombre de logements se sont transformés en pied à terre. Les petits commerces ont disparu (cordonniers, pressings... boulangerie) Faire faire des réparations dans les appartement devient difficile et longs. Refuser le trafic de transit des autres arrondissement alors que les habitants de Paris Centre feront transiter leur marchandises via les autres arrondissement mais le transit sera interdit pour les autres transits. Les taxis sont coûteux, à prix variables Le vrai but du projet me semble être l'intensification du tourisme. "apaisement" est un argument pour "idiots utiles" La place du tourisme devient insupportable Pour que le centre respire, le reste de Paris ne respirera plus</p>		Défavorable	
R803	PARI-B-28	Registre papier	Dominique				<p>Dominique PICAVET 12 rue de Thorigny 75003 les places pour résidents sont nécessaires. Que puis-je faire lorsque mes parents âgés m e rendent visite. Habitant la province, ils n'ont pas d'autre choix. Je trouve cette situation cruelle. D'autre part les sens de circulation ne sont pas réfléchis. Pourrait, par exemple, rue des archives, utiliser la partie la partie de la rue "réservée" au taxis et Bus en tant que résident. Le bon sens permettrait de désengorgé les rues de turenne, vieille du temple. De plus, les ouvriers ne pouvant plus circuler. Il devient impossible de trouver des artisans qui acceptent d'effectuer les travaux. Et si nous trouvons, les sont exorbitants. Je suis à vous écoute.</p>		Autres	
R804	PARI-B-29	Registre papier	Roland				<p>Roland Scemamer 6 Rue Pastourelle Je peux [XXX] permettre aux résidents d'emprunter la rue des 4 Fils, jusqu'à la rue des Archives pour prévoir rejoindre notre Parking situé rue Pastourelle quand nous arrivons de côte - Bd Beaumarchais ? je pense qu'il s'agit d'une requête assez partagée et facile à mettre en oeuvre. Merci D'autre part je constate que les passages pour piétons aménagés pour agrandir les trottoirs sont encombrés par les vélos et donc difficilement empruntables</p>		Autres	

@412		E-registre	De Barmon			Opposition à la ZTL pour des raisons philosophiques et de réalisme	Habitante de Paris Centre, sans voiture et me déplaçant principalement à vélo, je suis contre la ZTL pour les raisons suivantes :1. raisons philosophiques : compte tenu de mon profil, il est possible que je tire un avantage personnel de la ZTL encore que cela ne soit pas avéré car il y a un gros risque que la limitation de la circulation se fasse en pratique au profit d'un développement d'activités touristiques et festives très préjudiciables à la qualité de vie des habitants. A cet égard, il est intéressant/regrettable de noter que dans l'étude d'impact, seul le bruit de la circulation soit pris en considération alors qu'il est acquis que ce n'est pas ce bruit qui crée actuellement le plus de nuisances pour les habitants de Paris Centre. Mais surtout, je ne me résous pas à une mesure, qui pourrait peut-être améliorer mon confort personnel, se fasse au détriment d'autres. En effet l'étude d'impact est très claire sur le fait que niveau de tout Paris, les gains en terme de pollution sont quasi nuls. Aussi, si avec la ZTL je me retrouve à bénéficier d'une amélioration de la qualité de l'air, cela signifie mécaniquement que cela se fera au préjudice de mes voisins. C'est choquant et ce d'autant plus que l'étude d'impact reconnaît que 30% du trafic de transit actuel est incompressible, c'est à dire qu'il ne correspond pas à un caprice de ceux qui traversent la zone et qui vont directement pâtir de la mesure. 30% cela fait beaucoup de perdants !Etude d'impact (pièce II-2 pages 34 et suivantes) Avec la mise en œuvre de la ZTL, les volumes de trafic sont semblables à ceux du scénario fil de l'eau à l'échelle de Paris excepté dans le secteur du projet. Les volumes de trafic sur les ponts sont similaires à ceux du fil de l'eau, à l'exception du pont de la Concorde (direction Nord) pour lequel le volume de trafic augmente de 26% en PPM et de 34% en PPS, et des ponts de la Tournelle (baisse de trafic de (20%) et de Sully (baisse de trafic de 33%).Impact temps de parcours : temps de trajet moyen Montnarnasse/République + 20% à 28% : Saint Lazare/Gare de Lyon :		Défavorable	
@413		E-registre	Edouard			Remarques sur le fait que cette proposition est trop hâtive,et inappropriée dans l'immédiat.	Je suis défavorable à la création de cette ZTL qui est beaucoup trop étendue,et causera beaucoup d'inconvénients en zon périphérique à la ZTL avec davantage d'embouteillages,de nuisances,et aucun gain global de pollution.Cette zone est beaucoup trop étendue.D'autre part les transports en commun ne sont pas suffisamment organisées pour permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer dans ces zones.Cela pourrait s'envisager,mais après une préparation minutieuse,et non comme envisagé maintenant en profitant d'un évènement ponctuel:Les JO. qui entraînent une situation que l'on peut comprendre pour une courte période.Merci de prendre en compte ces remarques.		Défavorable	
E414		E-mail				Suggestions/souhaits	Bonjour, Je ne sais si les suggestions ci-dessous rentrent dans le cadre de la ZTL de paris centre mais les voici : 1/ BD Sébastopol depuis le Chatelet jusqu'au croisement avec le bd Strasbourg/ST Denis : proposer des ralentisseurs au niveau de certains passages piétons proche du square Chautemps par ex. Les vélos circulent à grande vitesse également parfois d'où la difficulté de traverser parfois le bd 2/ mettre des signalétiques feux pour les vélos qui ne respectent pas toujours les feux rouges indiqués pour les voitures 3/ entre le carrefour Arts et Métiers et le croisement rue de Bretagne/rue du temple (le long de la contre allée qui deviendra piétonne et végétalisme, aucun feu rouge sur cette longue distance et donc les voitures circulent à plus de 30 km/h d'où la difficulté de traverser Merci Bruno Salleras, co-président du conseil de quartier Sentier-Arts et Métiers		Autres	

@415		E-registre	Yves			zone a trafic limité paris Centre	Bonjour,Je suis contre ce projet. Il pénalise grandement la vie de quartier pour ceux qui y vivent. Déjà la réduction drastique des places de parking, le prix exorbitant du stationnement, y compris pour les scooters a tué de nombreux commerces qui sont remplacés par de grandes enseignes ou laissés vides.Venez vous y promener, vous constaterez par vous -même. Les parisiens fuient Paris à cause de vos aménagements idéologiques qui leur pourrissent la vie au quotidien. Plus de stress= plus de violence. Arrêtez le massacre!C'est une fausse bonne idée. Sous couvert de créer un quartier plus agréable, vous ouvrez grandes les portes du surtourisme. Il n'y a qu'à voir la population les week ends. Vous tuez l'âme des quartiers, l'âme de Paris. Sans tenir aucun compte de la façon dont vous rendez difficile la vie des habitants: Impossible de trouver une place pour me garer dans mon quartier. Charger/ décharger ma voiture pour déposer des affaires chez moi est devenu une vraie source d'angoisse. Il me faut louer un parking et je n'en ai trouver qu'à 20mn sinon les prix sont inabordables.	-	Défavorable	
@416		E-registre	Carine			Zone a trafic limité	Je suis pour vivant dans le marais. Je souhaite même une piétonisation comme dans d autres villes de province (Montpellier) étant donné l'affluence touristique et le manque de place sur les trottoirs, pour une meilleure qualité de vie dans mon quartier. J ai moi même abandonné ma voiture et reprends les transports en commun pour me rendre au travail. Merci	-	Favorable	
@417		E-registre	Norbert			Réduction circulation rue des Pyramides et au carrefour rue St- Honoré; élargissement trottoirs rue St-Honoré	Voir le fichier joint	Copropriété Circulation rue Saint-Honoré Propositions sur le site - Copie.docx	Autres	
E418		E-mail				IMPACT DE LA ZTL SUR LES RESIDENTS DU BOULEVARD BOURDON, PARIS 4e	Messieurs, MesdamesLe conseil syndical de la copropriété de l'immeuble au 11 boulevard Bourdon soumet les observations suivantes.La RTL aura un impact très négatif sur la santé et le niveau de vie des résidents du boulevard Bourdon, Paris 4e, notamment en entraînant une augmentation sensible:- de volume de circulation;- de la pollution de l'air;- de bruit; et- de risques d'accident.En outre, les trottoirs piétons du boulevard Bourdon sont déjà régulièrement empruntés par non seulement des vélos et des scooters mais aussi des motos, souvent à des vitesses non seulement gênantes mais dangereuses pour les piétons. Ces incon vénients et dangers ne seront que aggravés par la ZTLQuelles mesures seront mises en place pour protéger les résidents oubliés du boulevard Bourdon et pour atténuer les effets néfastes de la ZTL?Avec nos salutationsPenelope ASSELINEAUpour le conseil syndical du 11 boulevard BourdonParis 75004Téléphone 06 95 66 00 65Penelope Asselineau · 11 boulevard Bourdon · 75004 PARIS · FRANCE	-	Défavorable	

@419		E-registre	Luc			Zone à trafic limité Paris Centre	Habitant Boulevard Beaumarchais, subissant au quotidien l'enfer créé par le réaménagement absurde de la circulation place de la Bastille et la fermeture idéologique du boulevard Richard Lenoir avec une augmentation considérable des embouteillages , de la pollution aux particules fines, de la pollution sonore et de l'incivilité, sans aucune action de la Mairie pour améliorer la situation (alors que Madame Hidalgo a quitté le 15ème et s'est fait élire dans le 11ème pour cette mandature) , je suis contre la création de cette zone à trafic limité tant que les problèmes liés à la place de la Bastille ne sont pas résolus.La situation actuelle complique considérablement la vie des piétons avec des cyclistes qui ne respectent aucune règles du "vivre ensemble" et aucun passage pour les piétons. les embouteillages et la suppression de la quasi totalité des places de stationnement font que les artisans ne veulent plus venir dans le quartier, et cela détruit la vie sociale car ceux qui sont obligés de se déplacer en voiture ne veulent plus s'aventurer dans le quartier.NON à la Zone à Trafic Limité dans les conditions actuelles de déplacement pour les habitants du quartier.cela concerne les 11ème, 3ème, 4ème et 12ème arrondissement (choix multiple impossible sur la liste ci dessous)		Défavorable	
@420		E-registre	Gwénaël			Rue Saint Honoré	Je suggère de créer un aménagement de voirie à la sortie de parking du 179 rue saint honoré afin qu'aucun stationnement ne soit possible en face côté pair (il y a un bateau mais de nombreux véhicules s'y garent), afin que les utilisateurs de ce parking puissent y entrer et en sortir sans inconvénients.Il serait souhaitable d'avoir également un aménagement sur la voirie côté impair pour permettre aux véhicules de manœuvrer.Je suis contre la suppression du stationnement car j'ai une mobilité réduite et je dois pouvoir m'arrêter même brièvement devant chez moi. Ou alors il faudrait prévoir des arrêts minutes réservés aux habitants de la rue.Je ne suis pas favorable à l'inversion du sens de circulation sur cette portion car cela rend impossible la circulation des résidents pour quitter leur habitation ou y revenir.Je suggère d'installer un flash vitesse/feu rue des pyramides au croisement de la rue St Honoré car de nombreux véhicules sont en excès de vitesse à ce carrefour ou ne respectent pas les feux de signalisation.Je suggère d'autoriser la circulation en vélo à contre-sens rue Saint Honoré afin de réduire la vitesse de circulation des véhicules empruntant cette voie.Quand il y a du vent d'ouest, la circulation sur l'axe est/ouest est plus abritée rue Saint Honoré plutôt que rue de Rivoli		Autres	

@421		E-registre	Dagobert			ZTL	La FFEVTC-GR (Fédération Française des Exploitants de Voitures de Transports avec Chauffeurs - Grande Remise) a examiné attentivement les documents de consultation, notamment le projet d'arrêté de la future Zone à Trafic Limité (pièce I.2). À l'heure actuelle, et sous réserve qu'aucun changement majeur ne soit apporté au plan de circulation de la zone, la FFEVTC-GR soutient pleinement la décision de la Mairie d'inclure les VTC en tant qu'ayants-droit, au même titre que les taxis (cf. article 4 du projet d'arrêté), garantissant ainsi leur accès aux trajets de destinations et de transits. Les services de VTC répondent à des besoins essentiels de mobilités des Parisiens et, la plupart du temps, non substituables tels que : les transports de personnes âgées, à mobilité réduite, trajets avec des enfants, déplacements depuis et vers les aéroports, trajets de nuit, trajets hôpitaux et cliniques, évènementiels, trajets de hautes personnalités sous protection, touristes européens et internationaux, trajets clients d'entreprises du CAC 40 ou d'autres entreprises étrangères, ou encore trajets tourisme de luxe... Dans ce contexte, nous nous félicitons de la reconnaissance de cette valeur ajoutée, et de ce traitement équivalent entre taxis et VTC par la Mairie de Paris. Lors du dernier comité VTC, la Mairie de Paris a confirmé qu'en l'état actuel du projet et sur la base du projet d'arrêté soumis à consultation, les VTC sont inclus dans la liste d'ayants droit pour les trajets de transits et de destinations, et qu'ils pourront transiter via des axes de transits identifiés à la page 23 du dossier de consultation (pièce II.2). Néanmoins, M. David Belliard a mentionné lors du dernier comité VTC, une éventuelle modification du plan de circulation, et la possible création de voies réservées dites voies de bus sur ces axes, ce qui exclurait les VTC. Nous soulignons l'importance de respecter les axes de transits définis dans la consultation : il ne faut sous aucun cas que la multiplication de ces voies dans la ZTL rende le transit quasi-impossible.		Favorable	
R442	PARI-B-22	Registre papier	Didier				Didier MARDER (Résident Paris 02, Père de 1 enfant Handicapé scolarisé dans PARIS CENTRE et Administrateur APAJH, Association de centre Handicapés Adultes et Enfant) PARIS) Trois Points Essentiels : - si il n'y a plus de Trafic de Transit, peut-on savoir le plan de circulation (surtout 3 et 4ème Arr) pour permettre une plus grand fluidité pour les Résidents ? I n'y aura plus de Passages que l'Ancien Plan voulait Freiner. - Comment ce fera le contrôle pour la circulation des Handicapés (oubliés même sur le graphique avec les symboles)? La carte de Stationnement n'est parfois pas vue même dans les places réservées [XXXX XXXXX] voient mal les cartes. Devra-t-on faire des réclamations si on est verbalisé par erreur. Il faut un vrai système de contrôle qui [facilitent] les Résidents et les Handicapés. - Enfin, le centre manque de place Handicapés, en particulier dans le 3 et 4ème. J'ai montré à Madame la Médiatrice des exemples d'emplacement "mixtes" livraison et Handicapé qui pourrait être aussi efficace à Paris. En tout cas, il en faut plus, surtout si Paris Centre ne ce veut plus tourné vers les Résidents. Merci pour votre écoute.		Favorable avec réserve(s)	
@422		E-registre	Catherine			Zone a trafic limité	Je suis contre toute zone à limitation de trafic limité. C'est inadmissible qu'on ne puisse plus circuler dans Paris. La part belle est faite aux seuls "bobos" en vélo, trottinettes etc.. C'est devenu un vrai capharnaüm. Rien n'est accessible aux personnes âgées ni aux handicapés. Paris est défiguré. C'est une honte		Défavorable	

R443	PARI-B-23	Registre papier	Elodie				<p>ELODIE FERTIL 17 Boulevard St Michel 75005 Je suis pour la zone apaisée. Je suis mère de deux enfants. la presence des voitures nuit énormément à nos déplacements piétons quotidiens. le bruit, la pollution, le stress, le danger liés aux traffics des voitures et des motos sont le point négatif de nos quartiers. De nombreuses familles, nos voisins partagent notre opinion. La zone apaisée encouragerait ces familles à rester dans Paris. Nous regrettons donc que la partie de 5ème, 6ème et 7ème arrondissements ne fasse plus partie du projet. Par ailleurs, sans la présence des voitures, nous passerions plus de temps dans nos rues et nos commerces.</p>	-	Favorable	
C808	PARI-B-35	Courrier	Arnaud					-	Défavorable	
@423		E-registre	Changer Paris	Changer Paris		Contribution du Groupe Changer Paris:	<p>La Zone à Trafic Limité telle que proposée en l'état par l'exécutif parisien serait une zone couvrant le périmètre des quatre premiers arrondissements de Paris, correspondant au secteur « Paris-Centre », au sein de laquelle tout trafic de transit sera interdit. Seule la circulation ayant pour origine ou pour destination finale Paris-Centre y sera autorisée. Ce faisant, la Ville de Paris ambitionne de réduire le flux de circulation automobile afin d'améliorer la qualité de l'air à l'intérieur de la ZTL et d'y faciliter la circulation des bus et des piétons. Au groupe Changer Paris, nous partageons cet objectif d'apaiser l'espace public et de faire cohabiter les différents usagers plus sereinement. Néanmoins, après analyse, il apparaît que la réduction des flux automobiles engendrerait des reports de circulation et de pollution massifs tandis que la piétonisation de quartiers entiers s'accompagnerait d'un tourisme de masse et d'une prolifération de terrasses sources de nuisances, au détriment des riverains et des Parisiens plus généralement. Le groupe Changer Paris défend un meilleur cadre de vie pour tous les Parisiens et les Franciliens. Nous souhaitons que Paris demeure une ville qui vive au quotidien, que les Parisiens puissent traverser par tous les moyens de transport. Nous ne voulons pas d'une ville dévitalisée d'où les habitants auraient déserté le centre-ville et où les touristes auraient pris possession. Tout ce que la Zone à Trafic Limité risque de produire. Ainsi, le groupe Changer Paris souhaite-t-il faire valoir au travers de cette contribution ses plus extrêmes réserves quant au projet de ZTL tel que présenté par la municipalité. Les points d'attention que nous formulons dans le présent document nous paraissent en effet remettre en cause les fondements comme les objectifs de ce projet, qui n'est donc en aucun cas satisfaisant : 1. La ZTL compliquera la vie des Parisiens, plus particulièrement des riverains, tandis que ses modalités demeurent imprécises 2. Les reports de trafic induiront des reports d'émissions</p>	ZTL - 04 24 - Contribution Enquête publique.pdf	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@424		E-registre	Jean Claude			zone a trafic limité	<p>Bonjour en tant que riverain de la rue des rs petits champs je souhaite donner mon avis sur les projets de la ville de paris en matière de zone a trafic limité. Je suis totalement opposé a ce processus qui conduit a une pietonnisation olus ou mouns larvée. Cette pietonnisation entraîne immanquablement un développement de la restauration a bas prix avec son cortège de nuisances sonores et de déchets qui jonchent les rues. Elle s'accompagne du développement anarchique des terrasses avec un bruit permanent dont la régulation a partir de 22 heures est dans les faits inexistante. De ce fait les nuisances automobiles sont in fine inférieures aux nuisances de zone piétonne. jean claude moyret.</p>	-	Défavorable	

@425		E-registre	Helene			Opposition au projet de ZTL	Bonjour, Notre famille est opposée à la création de cette ZTL pour deux raisons majeures :-la ZTL aura un impact très négatif sur la santé et la qualité de vie des résidents autour de la zone protégée (hors ZTL et intra ZTL) vu les embouteillages supplémentaires que cela va générer sur ce nouveau périphérique intérieur. Ces différents axes sont déjà particulièrement embouteillés dans certaines zones (par exemple Boulevard Beaumarchais suite aux modifications de la place de la Bastille). Bref au global, une croissance des embouteillages, donc une croissance de la pollution pour tous les Parisiens.-Nous ne pourrons plus nous balader sur cette rocade de contournement vu la pollution et le bruit (nous commençons déjà à délaisser le Boulevard Beaumarchais aujourd'hui), les commerces jalonnant ces boulevards vont malheureusement grandement en souffrir.Merci de penser à tous les Parisiens.	-	Défavorable	
E426		E-mail				AVIS BERARD	BonjourJe suis un habitant du 4ème arrondissement et n'ai pu aller ce jour à la mairie pour faire une déclaration "papier"En général ce projet n'a pas mon accord. Il va continuer à "tuer" le centre ville de Paris comme l'absence de l'utilisation de cet axe majeur , la rue de RIVOLI, est en train de tuer tous les commerces..Plus précisément , je milite pour que les artisans de banlieue puissent accéder au secteur centre. Sinon les habitants sont gravement lésés. J'ai dû changer un plan de travail de cuisine et l'artisan , venant de ROMAINVILLE (Il n'y a plus de ce type d'artisan dans le quartier), a eu un PV . Il m'a dit qu'il ne viendrait plus même si je lui ai payé son amende.Penser qu'un abonnement peut résoudre le problème est absurde pour une personne qui ne vient qu'une fois par trimestreCordialement Jean-Daniel BERARD14 rue QUINCAMPOIX 75004 PARIS tél. 01 42 78 74 86 06 61 29 61 33 07 65 52 31 18	-	Défavorable	
@427		E-registre	Étienne			La zone est trop petite	Bonjour,Il est déplorable que la zone soit aussi petite, et limitée à une portion congrue de la Rive Droite.Pourquoi la rive gauche est-elle toujours exclue des avancées ? Pourquoi ne pas inclure, a minima, le 5e et le 6e, jusqu'au jardin des plantes voire la place d'Italie ?	-	Favorable avec réserve(s)	
@428		E-registre	Martine			Etranglement du centre de Paris	Le projet de supprimer l'accès des voitures dans les arrondissements 1, 2, 3 et 4 me semble discriminatoire pour les gens de l'extérieur et pénalisant pour les commerces à l'intérieur du périmètre.Je pense que ce projet présente beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages et j'espère de tout coeur que la municipalité va y renoncer.Martine PONCIN MOORS	-	Défavorable	

@429		E-registre	Paris Centre			Pollution sonore, multiplication des terrasses -> non à la ZTL	Droit au Sommeil Paris Centre, fidèle aux positions argumentées déjà présentées depuis 2021, exprime son opposition au projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) sur le vaste territoire présenté. Nous estimons que ce projet va dégrader la qualité de vie de nombreux habitants de ces quartiers et voici pourquoi : Plusieurs membres du collectif habitent le quartier Montorgueil - Montmartre - St Denis qui est depuis quelques années déjà une zone à trafic limité de taille plutôt importante (20 000 habitants). Nous avons vu cette zone évoluer et nous avons vu les nuisances sonores des bars et restaurants se multiplier. Nous pouvons témoigner qu'une zone à trafic limité, telle que Paris la conçoit aujourd'hui est loin d'être une zone apaisée. Au contraire, les soirées à 65, 70, 75, 80 dB sont désormais monnaie courante dans de très nombreuses rues de ce prototype de ZTL. Une cartographie en a même été établie par Bruitparif en 2022. - 1 habitant sur 3 subit un niveau de bruit moyen de nuit supérieur à 55dB du fait du seul bruit des terrasses (soit 7000 personnes environ. 55 dB, c'est le seuil au-delà duquel les impacts sur la santé sont significatifs et qu'il ne faut pas dépasser dans les recommandations de l'OMS)- 2 habitants sur 3 subissent un niveau de bruit supérieur à 55dB sur les 4 nuits de forte affluence de la nuit du mercredi au jeudi, jusqu'à celle du samedi au dimanche, soit 14000 personnes qui dorment très mal 4 nuits par semaine sur ce périmètre!- 1 habitant sur 4 subit un niveau de bruit supérieur à 65dB du fait du seul bruit des terrasses en niveau de bruit Lden (day + evening + night) donc la nuit et le jour, soit 5000 personnes impactées environ C'est un enjeu de santé environnementale à prendre en compte Malheureusement, 2 ans après cette étude présentant des résultats alarmants, la mairie n'en a rien fait: pas de suivi des méduses en place, pas de comité bruit, pas d'actions visibles et suivies, et même une aggravation de la situation car la distribution d'autorisations terrasses additionnelles se poursuit sur ce ?		Défavorable	
E430		E-mail				Ztl paris centre	Bonjour Je suis contre le projet de cette zone de trafic limité dans le centre de Paris 1. Parce que c'est une entrave à la libre circulation des individus 2. Cela pénalise les personnes âgées ou handicapées 3. C'est tout simplement une atteinte à la liberté individuelle Merci de me confirmer la bonne prise en compte de ce courriel Dominique Frantz Envoyé de mon iPhone Dominique Frantz 06 08 01 44 62		Défavorable	

@431		E-registre	Louis			<p>Autoriser les professionnels du bâtiment à traverser la zone à trafic limité en cas d'intervention urgente</p>	<p>En Ile-de-France, le Bâtiment représente plus de 119.000 entreprises et 390.300 actifs pour 39,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires. La FFB Grand Paris rassemble 25 chambres syndicales réunissant tous les corps de métiers et toutes les tailles d'entreprises du secteur. La Mairie de Paris envisage de réduire la pollution de l'air et le bruit en mettant en place une zone à trafic limité dans le centre de Paris à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. La FFB Grand-Paris Ile-de-France partage l'approche de la Mairie de Paris consistant à construire une ville durable qui améliore le cadre de vie de ses citoyens et de ses entreprises. Néanmoins, les mesures prises dans le cadre de cette ZTL ne doivent pas nuire à l'activité économique des entreprises franciliennes du bâtiment. A ce titre, l'activité dynamique de nos entreprises et de nos artisans nécessite une attention particulière des pouvoirs publics sur les conditions de circulation des professionnels dans la ville de Paris. Nos entreprises rencontrent en effet déjà de nombreuses difficultés de mobilité à Paris : réduction des places de stationnement pour les professionnels ou projet de voies réservées aux mobilités douces par exemple. L'impact de ces nouvelles mesures sur l'économie de notre secteur risque de complexifier d'autant plus la situation actuelle et de diminuer clairement la réactivité et l'efficacité des entreprises qui seraient saisies sur des interventions d'urgence. La ville de Paris doit tout autant assurer la sécurité de ses ressortissants que permettre aux entreprises de travailler dans les meilleurs conditions en autorisant les professionnels du bâtiment à traverser la zone à trafic limité en cas d'intervention urgente. Cette dérogation permettrait d'assurer un service optimisé et rapide de la part de nos entreprises aux Parisiens.</p>		Favorable avec réserve(s)	
------	--	------------	-------	--	--	---	---	--	---------------------------	--

@432		E-registre	David		ZTL 75002 Quartier Sentier	<p>Bonjour, Nous avons avec la mutation du quartier un nombre accru de bars, petits commerces et supermarchés et à présent un énorme souci avec les camions de livraisons. Livraisons qui commencent dès 6h chaque matin (Super U) et effectuées par d'énormes gabarits qui font un tintamarre (moteurs , clim, palettes) qui peuvent durée 3/4 heure (Super U) . de plus, il stationnent tous en amont et aval du petit tronçon de la rue des Petits Carreaux semi piétonnières car il ne peuvent pas y avoir accès , provoquant toujours des engorgement aux intersection, rue de Cléry/ Mulhouse / Petits Carreaux . Pour les habitants, c'est du bruit non stop des moteurs qui tournent et de la pollution. Quelles solutions comptez-vous mettre en place avec la création de la ZTL . Allez-vous interdire les camions de gros gabarits ? Leur dire de ne plus livrer entre 6H et 9h en réveillant tout le quartier. Obliger les camionnettes à être dotées d'un moteur électrique? Repenser l'accès des livraisons à cette petite portion de la rue des Petits carreaux en ne condamnant plus la seule rue de Cléry à être l'unique Zone de décharge. Interdire, les Scooter thermique bruyant à avoir accès au quartier ? (Ces livraisons en scooter sont une aberration, pour le pseudo confort de se faire livrer une pizza chez soi, on casse les oreilles de tout le monde et on pollue) Réguler les types d'activités des commerces ? plus il y a de bars, restaurants, commerces de bouches (Ils sont déjà si nombreux.) plus nombreuses seront les livraisons et plus le quartier sera engorgé et bruyant. Alors qu'il est essentiellement composé de petites venelles sonores absolument pas adaptées pour cela. le bruit devient infernal.En espérant que cette nouvelle mutation du quartier ne se fasse pas au dépens de ses habitants. Et réinstalle des règles équilibrées de vivre ensemble avec les commerçants qui, pour l'instant, s'assoient pour beaucoup d'entre eux (pas tous) sur les règles élémentaires. Nos nerfs, nos oreilles et poumons en ont vraiment besoin. Nous v vivons... Très bonne journée à vous</p>	Image HEIF.jpeg, IMG_7007.jpeg	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@437		E-registre	Frederic		Impact sur les circulations périphériques	<p>Bonjour, Cette ZTL doit permettre de libérer de l'espace public oui mais il va donc y avoir un report du trafic sur la périphérie et donc dans ces zones une augmentation du bruit et de la pollution comme sur le boulevard du temples, le boulevard des filles du calvaire et le boulevard beaumarchais qui sont déjà très embouteillés suite au réaménagement des places de la bastille et de la république. Ces boulevards sont devenus irrespirables aux heures de pointe. Avez vous prévu dans le projet de travailler sur ces zones périphériques qui doivent être traitées, à mon sens, pour permettre l'acceptabilité de le ZTL ?Toujours sur le sujet de la mobilité, je me pose la question de l'augmentation des incivilité des usagers du vélo avec l'augmentation de la libération de l'espace public, sachant qu'aujourd'hui les usagers du vélo respectent très peu la signalisation tricolore, par exemple rue de Rivoli, mais aussi dans la circulation à contre-sens. De nombreux piétons se font "bousculer" par les usagers du vélo.Cordialement</p>	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée

@438		E-registre	Bruno			Respecter l'intelligence des Parisiens (pour une fois).	Bonjour, 1. Nous interroger sur la ZTL alors que la mairie de Paris et la mairie de Paris-Centre l'ont mise en oeuvre depuis des années est très irrespectueux pour le Parisien. Que voyons-nous ? MM. Weil et Giry ont rendu tout passage par Paris-Centre impossible. Les axes est-ouest et nord-sud sont peu à peu condamnés. Un habitant du 9e ne peut déjà plus aller dans le 6e. Aller à Orly depuis la rive droite oblige à prendre Bastille et le périphérique. Tout est déjà mis en place. Bientôt, la rue de Richelieu sera elle aussi fermée. Pourquoi nous interroger si la décision est déjà prise ? Comme tous les élus parisiens de droite et de gauche, vous vous fidez de la démocratie locale. Bref, cette consultation se moque de l'intelligence des Parisiens. La ZTL est en marche depuis des années. Vous enclavez tous les quartiers et empêchez les Parisiens de circuler et de recevoir amis et artisans. 2. Les fermetures ont déjà montré les effets de la ZTL : les quartiers périphériques à cette zone seront constamment saturés : 9, 10 et 11e arrondissements subiront les embouteillages mis à la porte du Centre. C'est un scandale de travailler pour quelques privilégiés au détriment de tout le reste de la population. 3. Vous rendez Paris inhabitable et ne vous concentrez que sur le tourisme. La farce doit s'arrêter.	-	Défavorable	
@444		E-registre	Augustin			Amélioration de la circulation cyclable dans la ZTL	Bravo pour ce beau projet. Est-il possible de prévoir un doublement de la piste cyclable du boulevard Sébastopol, qui est actuellement saturée ? Ainsi que de vraies pistes cyclables sur les quais hauts de la rive droite, qui manquent actuellement cruellement. Merci Cordialement Contribution de Charlotte Nenner, Conseillère régionale Ile de France,	-	Favorable	
@445		E-registre	Charlotte	C. Nenner, conseillère régionale Ile-de-France		Une ZTL bénéfique pour le quartier, les mobilités actives et qui pourra s'améliorer	Le projet de ZTL pour Paris Centre est tout à fait bénéfique pour plusieurs raisons : 1) Le trafic de transit ne devrait jamais passer par les centres urbains, à commencer par le centre de Paris. Le trafic de transit est explicitement visé dans le projet de ZTL. Hors les centres urbains, très denses en piétons, ont vocation à laisser toute la place aux mobilités actives. Le trafic de transit vient donc ajouter une fonction routière à des quartiers historiques, touristiques et denses. Or cette fonction routière est difficilement conciliable avec l'espace urbain, forcément limité. Une voirie faite pour le transit routier verra forcément la place dévolue aux bus, aux vélos et aux piétons très réduite. Paris Centre ne doit pas être un raccourci, ni une autoroute urbaine, ni un échangeur. 2) Une mesure non pénalisante pour le quotidien des Parisiens et des Franciliens. Le trafic routier parisien concerne des déplacements quotidiens pour moins de 10% des ménages parisiens et de proche banlieue. Les ménages qui disposent d'une voiture appartiennent en premier lieu aux couches les plus aisées. Le trafic motorisé contribue à la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre des transports, à la moitié de la pollution de l'air et occupe 50% de l'espace public. L'excellente offre de transports en commun, doublée d'un réseau cyclable sécurisé - comme par exemple les pistes cyclables rue de Rivoli ou boulevard de Sébastopol - permet de se passer de la voiture individuelle pour les déplacements dans le centre de Paris. La ZTL permet des autorisations de circuler pour les usages motorisés définis, lorsqu'il n'y a pas d'alternative possible. De plus la ZTL permet de réduire la circulation motorisée ce qui a un impact non négligeable pour la qualité de vie dans ladite zone : réduction du bruit, de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre, désencombrement de la voirie... 3) Les ZTL sont complémentaires et plus efficaces que les ZEE. Les ZTL sont des projets qui	-	Favorable	

@446		E-registre	Christine			Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République-Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la Place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie, avec les nombreux bouchons, les difficultés, incivilités, la pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce dont on peut douter. La ZTL ne doit pas avoir des "perdants" et des "gagnants" (David Belliard), mais uniquement des gagnants. Je demande en tant que riverain et membre du collectif BBA (Bastille-Beaumarchais asphyxiés) :1/ qu'un plan de circulation global soit proposé qui tienne compte des boulevards à la limite de la ZTL2/ une surveillance du trafic et de son impact dès la mise en place de la ZTL 3/ que des correctifs soient très vite apportés pour limiter les effets négatifs sur cette zone limitrophe		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@447		E-registre	Simone			la ZTL des Halles Montorgueil n'est déjà pas gérée... alors une ZTL encore plus large, non merci !	Bonjour, habitante du quartier Halles Beaubourg Montorgueil, une ZTL d'une bonne taille en place depuis environ 2 dizaines d'années, je peux témoigner que ces zones n'ont pas évolué favorablement ces dernières années: en pratique, pour les habitants, jour et nuit, tout est plus compliqué. Quartier apaisé ? Les terrasses se multiplient et le bruit de ces dernières, des attroupements de consommateurs, des activités commerciales sur la voie publique est terriblement perturbant pour le sommeil. Des travaux à faire ? Des interventions de services médicaux à domicile ? Les refus d'intervention quand on donne son adresse se multiplient. Ou alors c'est la surfacturation à l'extrême. Non le couvreur ne va pas amener le toit avec une flotte de vélo cargo, ni le maçon avec tout son matériel (demandez aux syndicats la galère que c'est), ni l'infirmière faire 15 min de marche depuis son véhicule pour arriver (avec tout le temps perdu pour trouver une place en dehors), etc. Des proches de grande banlieue viennent vous rendre visite ? Impossible de se garer à proximité, impossible de venir sans voiture, impossible de venir. Des cartons à monter depuis un véhicule de location ? vous êtes verbalisé en redescendant, même pour très peu de temps. Le seul moyen d'accéder est en taxi si vous avez des charges à transporter... et encore. Alors oui, piéton, quand on est valide, c'est sympa. Mais à la longue, faire du saut d'obstacle entre les terrasses, se casser la jambe parce que la voirie n'est pas entretenue et déteriorée par les camions de livraison trop lourds pourtant interdits (faut bien livrer les futs de bière), ne pas dormir à cause du bruit et s'apercevoir que ce Disneyland vous rejette vous quand vous, vous avez besoin d'assistance... dans l'impunité la plus totale pour les abus des commerces. Les commerces justement ont terriblement changé. Les petits commerces de bouche ou du quotidien disparaissent, les bars, restau rapides, ou à destination des touristes se multiplient. Ce n'est pas ce qui nous fait vivre au quotidien. Après on s'étonne que les		Défavorable

@448		E-registre	Guillaume	MEDEF Paris		Contribution du Mouvement des Entreprises de France - Paris	(voir fichier joint)Le MEDEF Paris souhaite apporter sa contribution à l'enquête publique préalable relative à la création d'une zone de trafic limité (ZTL) dans le périmètre Paris Centre regroupant les quatre premiers arrondissements parisiens. Ce projet vise à interdire le trafic de transit, c'est à dire les véhicules qui ne font que passer à travers le secteur Paris Centre sans marquer d'arrêt. Estimant que la mise en place d'un péage urbain n'est pas actuellement possible, la Ville envisage une révision du plan de circulation avec contrôles aléatoires sur les axes de sortie afin de vérifier que l'automobiliste n'a pas simplement traversé le périmètre (mode de preuve envisagé : ticket de parking/stationnement). L'étude d'impact soulève un certain nombre de questions quant aux effets de la ZTL sur les conditions de circulation dans Paris et l'économie parisienne. Le MEDEF Paris estime que certains effets négatifs, reconnus par l'étude, sont insuffisamment étudiés. Les effets sur la circulation et les transports Le périmètre projeté représente 5,4 km², soit 5% de la superficie de Paris (bois compris). Toutefois, en raison de sa position centrale et des aménagements réalisés au cours de l'histoire comme les percées haussmanniennes, le trafic de transit reste important. Entre 350 000 et 550 000 véhicules circulent quotidiennement dans le périmètre Paris Centre, et le trafic de transit représente en moyenne 50 % des flux de véhicules (Etude d'impact, Pièce II-1, page 6). Malgré une politique de réduction de la place de l'automobile constante depuis deux décennies et une « démotorisation » réelle de la mobilité des parisiens (70% des foyers parisiens ne possèdent pas de véhicules ; les déplacements en voiture individuelle des Parisiens ont diminué de 55% depuis 20 ans), ces données démontrent que la circulation dans Paris obéit à des logiques structurelles qu'il est nécessaire de bien prendre en compte, faute de quoi les impacts négatifs risquent d'annuler les effets positifs attendus de la ZTL. L'étude indique que la moitié du trafic de transit existant est le fait La création de la ZTL dans Paris Centre est une opportunité pour revoir utilement l'aménagement rue de Rivoli, notamment pour fluidifier la circulation des bus et des taxis entre les Guichets du Louvre et la Place de la Concorde. Le nouveau plan de circulation prévoit d'inverser des sens de circulation dans plusieurs rues déjà identifiées perpendiculaires à la rue de Rivoli (voir capture jointe), permettant ainsi de réduire le nombre de rues alimentant la rue de Rivoli. Pourquoi ne pas en profiter pour créer utilement une voie de bus + taxis dédiée rue de Rivoli et éviter ainsi les engorgements quotidiens actuels concentrés sur une seule voie de circulation.	Contribution MEDEF Paris ZTL.pdf	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@449		E-registre	Stephane			PROFITER DE LA ZTL POUR REVOIR UTILEMENT LE PLAN D'AMENAGEMENT DE LA RUE DE RIVOLI	Capture d'écran 2024-05-08 à 10.50.25.png	Favorable		

@450		E-registre	Alexandre			Paris montre sa volonté d'offrir un cadre de vie plus paisible à ses habitants	Le projet de création d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) au cœur de Paris est une excellente initiative. Elle promet d'apporter plus de calme et de sécurité aux piétons et aux cyclistes de la capitale, tout en réduisant le bruit. Paris montre sa volonté de favoriser des modes de déplacement moins polluant, moins bruyant, moins dangereux, plus respectueux de l'environnement, et d'offrir un cadre de vie plus paisible à ses habitants. Bien que le périmètre choisi pour la ZTL soit un bon début, je pense qu'il devrait être élargi pour maximiser ses bénéfices. Une partie de la rive gauche devrait y être incluse, jusqu'au boulevard Saint-Germain, pour que cette zone très fréquentée des piétons et importantes au sens urbanistique puisse également profiter d'un apaisement. En revanche, la ZTL telle que proposée actuellement manque de mesures de contrôle sérieuses. La visée est bonne, mais il faut se doter de moyens d'aboutir à l'ambition voulue. Une stratégie reposant sur un contrôle de plaque d'immatriculation automatique, comme à Londres, serait beaucoup plus efficace, et permettrait que la ZTL soit mieux respectée pour le plus grand bien des habitants et visiteurs de Paris. Le projet actuel est incomplet sur ce point et devrait aller plus loin. En complément de la ZTL, afin d'offrir des alternatives de déplacements, et parce que la ZTL ne permettra pas toujours de supprimer suffisamment de trafic automobile, il faut également développer le réseau cyclable dans et autour de la zone avec de nouvelles pistes sur les quais hauts de la rive droite et le doublement de la piste du boulevard Sébastopol. Cela permettra de protéger les déplacements à vélo et de garantir la sécurité des cyclistes. De plus, une révision du plan de circulation, à l'intérieur et aux abords de la ZTL, est nécessaire pour éviter les détours de circulation et assurer la sécurité de tous les usagers de la route. En conclusion, je suis pleinement favorable au projet de création d'une ZTL au centre de Paris, car il permettra de contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants et à promouvoir des		Favorable	
@451		E-registre	Stephane			PREVOIR DES ZONES DE STATIONNEMENT DEDIEES AUX AUTOCARS DE TOURISME	Il est écrit dans le document Piece_II1_1 La réduction des externalités négatives de l'autocar est un enjeu important dans le périmètre ZTL. De plus, par son caractère patrimonial et sa fonction de centre de Paris, la ZTL devra également garantir l'accessibilité et les déplacements des touristes en son sein, notamment via les modes actifs. Il est de mon point de vue primordial, pour éviter le stationnement sauvage, notamment sur les voies de bus, de conserver / prévoir des zones de stationnement dédiées aux autocars, dans Paris Centre, ou aux entrées de la ZTL, lors de la mise en œuvre de la ZTL.		Neutre / demande de précision	
@452		E-registre	Stephane			GESTION DES DECHETS DANS LE 2ème ARRONDISSEMENT	Il est écrit dans le document Piece_II1_1 Pour le 1er, 3e et 4e arrondissement, la collecte est effectuée par les services de la ville (Direction de la propreté et de l'eau), tandis que la collecte du 2e arrondissement est réalisée par une entreprise privée. En réalité, c'est l'inverse. Ne faut-il pas envisager que la collecte des déchets dans le 2ème arrondissement soit également gérée par le privé ?		Autres	

@453		E-registre	Cédric			Avis très défavorable à la création de la ZTL	Bonjour, la ZTL est présentée par la municipalité comme un moyen de réduire le trafic routier dans les arrondissements 1,2,3 et 4 de la ville. L'argumentation s'appuie notamment sur le fait que le centre est très bien desservi en transports en commun. Cependant, cet argument est valable dans une large partie de la ville. Pour autant, ces autres arrondissements, habités par des parisiens utilisant aussi largement les transports en commun, subiront le report de trafic lié à la création de la ZTL. Ce point n'est d'ailleurs pas traité dans l'étude d'impact, celle-ci se focalise sur les bénéfices dans le cœur de Paris. Il suffit pourtant d'observer les dernières décisions de la municipalité pour mesurer ce report de trafic : la mairie a piétonnisé la rue Oberkampf puis vient de réaliser la même chose sur la rue du faubourg du temple. Résultat : la circulation a largement augmenté sur l'avenue Parmentier entre ces deux rues ainsi que sur l'avenue de la République. Les habitants de ces deux avenues ne subissent donc que les désagréments avec plus de bruit, de circulation et de bouchons devant leurs fenêtres ! C'est une grande lacune du projet présenté par la municipalité qui n'a pas choisi de consulter les parisiens alors que ce projet aura un impact bien plus fort que les consultations sur les trottinettes ou les SUV.	-	Défavorable	
@454		E-registre	Alain			Bruits nocturnes	Une solution doit être apportée pour faciliter le vivre ensemble entre les personnes qui profitent de la vie nocturnes et les riverains. Un meilleur respect de la gestion de l'occupation des terrasses doit être mis en oeuvre (arrêt des nuisances inacceptables à partir de 22 heures). Il serait par ailleurs souhaitable de disposer d'une cartographie des bruits par rue et quartier pour mener des actions efficaces de lutte contre cette pollution intrusive.	-	Neutre / demande de précision	
@455		E-registre	Matt			Contre la restriction de circulation	Bonjour, La folie de l'"anti Voiture " tue petit a petit la vie de la ville. Les commerçants disparaissent faute de client. Les personnes âgées, les familles avec enfants sont OBLIGÉES de se déplacer en voitures. Les vélos ne sont pas adaptés. Les restrictions de files de circulation génèrent des heures d'embouteillages au quotidien. Il faut penser que les gens qui travaillent ont des choses à transporter, des horaires non compatibles,	-	Défavorable	

E456		E-mail				Avis sur la mise en place d'une ztl à Paris centre	Bonjour Veuillez trouver ci dessous mon avis concernant la mise en place d'une ztl à Paris centre.1) en tant que résident de Paris centre, je ne comprends pas comment justifier que les habitants des autres arrondissements de Paris ou des autres communes de France ne puissent pas traverser Paris centre alors qu'ils doivent supporter que je traverse leurs arrondissements ou communes. Cette ztl risque de créer un sentiment de rejet des personnes habitant à Paris centre de la part des personnes n'habitant pas à Paris centre, et une agressivité de leur part.2) Les infrastructures de circulation de Paris centre sont elles mêmes payées par les impôts de tous les parisiens. Comment justifier qu'on leur interdise de les utiliser.3) Paris centre jouit d'infrastructures culturelles largement subventionnées par les impôts de tous les français. Leur interdire de traverser Paris centre, c'est vouloir bénéficier des avantages de la situation centrale, sans supporter les inconvénients.4) Les faits présentés en 1, 2 et 3 ci dessus me poussent à penser que l'instauration d'une ztl est nuisible à la cohésion sociale du pays5) La fermeture de la rue de Rivoli à une grande partie de la circulation à reporté le trafic sur les boulevards reliant la bastille, la république et l'opéra. Je vais souvent chez des amis résidant autour du boulevard Beaumarchais, où le niveau sonore à toute heure du jour et de la nuit atteint des sommets proches de l'intolérable. Les sirènes des véhicules d'urgence essayant de circuler dans des zones congestionnées sont presque permanentes.6) le cas des motos et scooters appartenant à, ou véhiculant des, personnes titulaires de la carte cmi de stationnement pour personnes handicapées n'est pas pris en compte : les véhicules de personnes handicapées devront afficher la carte cmi pour pouvoir circuler à travers Paris centre. Or les motos et scooters ne peuvent pas l'afficher puisqu'ils n'ont pas de pare brise. Contrairement aux idées reçues, beaucoup de personnes handicapées circulent en 2 ou 3 roues. ce qui leur permet de conserver une autonomie Les véhicules légers et véhicules utilitaires légers Non classés ou portant la vignette Crit'Air 5 ou Crit'Air 4 ne peuvent plus circuler de 8h à 20h, du lundi au vendredi. Les poids lourds et autocars Non classés ou portant la vignette Crit'Air 5 ou Crit'Air 4 ne peuvent plus circuler de 8h à 20h, 7 jours sur 7.On constate de façon factuelle que les restrictions liées aux vignettes Crit'Air ne sont quasiment jamais appliquées dans Paris. Or, indépendamment de toute ZTL, un contrôle systématique des vignettes Crit'Air ferait chuter naturellement et drastiquement le nombre de véhicules non autorisés circulant dans Paris Centre.D'autre part, compte tenu des effectifs réduits pour effectuer ces contrôles, qui plus est de façon manuelle et nécessairement aléatoire, un contrôle automatique et systématique des plaques d'immatriculation par les caméras de vidéoprotection déjà présentes, de façon encadrée, aurait un effet bien plus efficace et dissuasif.		Défavorable	
@457		E-registre	Stephane			VERS UN CONTROLE SYSTEMATIQUE ET AUTOMATISE DES VIGNETTES CRIT'AIR		Favorable avec réserve(s)		
@458		E-registre	Romain			Soutien au projet	J'habite sur un grand axe de Paris Centre et je ne peux pas ouvrir mes fenêtres en été quand il fait chaud : trop de bruit de circulation même la nuit.Le nouveau plan de circulation du Marais a déjà réduit le nombre de véhicules devant chez moi, et j'espere une réduction supplémentaire avec la ZTL.		Favorable	
@459		E-registre	Hugo			Soutien	Je soutiens la municipalité dans toutes les mesures qui réduisent la circulation des véhicules à moteur et qui améliorent de facto la qualité de vie des parisiens.		Favorable	

@460		E-registre	Charles			Une mesure très adaptée à Paris centre !	Il est plus que temps que ce quartier ancien (donc pas pensé pour les véhicules lourds ni le trafic intense) et de plus en plus fréquenté laisse une grande place aux piétons/cyclistes et touristes pour en profiter.	-	Favorable	
@461		E-registre	Edouard			Pour la réduction du trafic automobile	Les dernières mesures pro vélo et anti véhicule ont rendu paris bien plus vivable et sûr. Il faut continuer dans cette voie !	-	Favorable	
@462		E-registre	Vincent			je suis pour !	beaucoup trop de circulation dans Paris qui devrait être bien plus piéton-friendly... je suis donc pour !	-	Favorable	
@463		E-registre	Gwenaël			soutien à la ZTL	Je soutiens avec force la proposition de ZTL, qui est nécessaire pour limiter le trafic automobile, la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, et pour préserver la santé des Parisiennes et parisiens. Je suis moi même devenu sujet à l'asthme après avoir vécu plusieurs années à Paris. C'est un sujet trop souvent oublié : mais le confort de certains doit être mis en regard de l'impact sur la santé des milliers de parisiens.	-	Favorable	
@464		E-registre	James			Félicitations	En tant que cycliste au quotidien, je soutiens le projet de ZTL dans le centre de Paris qui permettra, j'en suis convaincu, de combattre la pollution et faire baisser le niveau de particules fines dans l'air. Il permettra d'avoir un espace entièrement safe pour les piétons et cyclistes, ainsi que de réduire le bruit lié au trafic des voitures. D'ailleurs, en tant que riverains de la goutte d'or (rue doudeauville), je suis très favorable à l'émergence du ZTL dans cette zone.	-	Favorable	
@465		E-registre	Enzo			Limiter la circulation dans un quartier qui ne nécessite que les livraisons	Il faut vraiment arrêter la circulation continue dans des arrondissements comme Paris 3 ou 4 qui sont des quartiers essentiellement piétons et touristiques !!!	-	Favorable	
@466		E-registre	Jérôme			Soutien à la zone à trafic limité	Je soutiens ce projet qui présente de nombreux avantages. Au delà du principal objectif visé de réduction de la pollution de l'air, il permettrait de redonner la priorité aux mobilités douces. Il est en effet actuellement souvent difficile de se déplacer dans les ruelles de ces arrondissements (trottoirs très étroits, rues à sens unique ne permettant pas d'avoir des pistes dédiées aux cyclistes, forte densité de population, encombrements des rues par des automobilistes ne respectant pas le code de la route...).	-	Favorable	
@467		E-registre	Maxime			Avis en faveur de la ZTL	Parisien depuis près de 10 ans, je suis complètement en faveur de cette ZTL aussi bien pour l'environnement, la santé des habitants et l'esthétique. Il faudrait même interdire complètement aux voitures le centre, sauf bien sûr pour les commerces et les riverains !	-	Favorable	

@468		E-registre	Eva	Collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés)		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL et surtout Bd BEAUMARCHAIS	l'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, et une forte pollution de l'air et sonore que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. On le voit déjà au quotidien. Le boulevard Beaumarchais à souvent des allures du périphérique du Paris Centre. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce que dit M. Belliard, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé dont les boulevards à la limite du projet de ZTL sont prioritaires au moment de sa mise en place, 2/ une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts négatifs cités plus haut.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@469		E-registre	Michael	Collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés)		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL et surtout sur le Bd BEAUMARCHAIS	l'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, et une forte pollution de l'air et sonore que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. On le voit déjà au quotidien. Le boulevard Beaumarchais à souvent des allures du périphérique du Paris Centre. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce que dit M. Belliard, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé dont les boulevards à la limite du projet de ZTL sont prioritaires au moment de sa mise en place, 2/ une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts négatifs cités plus haut.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@470		E-registre	Mikaël			Fortement en faveur de la création de zones piétonnes plus larges à Paris	Je suis tout à fait favorable à la création de zones piétonnes dans différents quartiers de Paris. De nombreuses autres villes en France et dans les pays voisins (Bruxelles, Francfort-sur-le-Main, Amsterdam, Londres, Valence...) disposent déjà de zones piétonnes et Paris n'est pas à la traîne. À mon avis, la zone la plus urgente à piétonner est le Marais dans le 3e arrondissement. Chaque week-end, il est rempli de milliers de visiteurs et il est tout simplement dangereux pour les citoyens de marcher dans les rues à cause du trafic qui traverse le Marais. Outre la sécurité des personnes qui marchent dans le Marais, il est également malsain de respirer la pollution de l'air due à la circulation dans les petites rues où cette pollution est encore plus concentrée. La construction d'une zone piétonne plus large dans le Marais ne devrait pas poser de problème pour le trafic local. Les habitants du Marais devraient pouvoir entrer dans le Marais par des zones désignées au cas où ils devraient rentrer chez eux en voiture. Ce problème est abordé dans plusieurs villes, par exemple en installant des poteaux électroniques qui peuvent être abaissés pour les résidents locaux ou pour la livraison de biens et de services à des heures spécifiques de la journée. La suppression de la majeure partie de la circulation dans le Marais serait une amélioration significative pour Paris et rendrait le quartier plus agréable pour les résidents et les visiteurs. Il y aurait plus d'espace pour les piétons et moins de concurrence pour les trottoirs déjà très petits.		Favorable	
@471		E-registre	Alain			Réflexion sur l'opportunité d'une ZTL sur le périmètre de Paris-Centre	Ce projet s'inscrit parfaitement dans une séquence amorcée depuis le début de cette mandature, qui consiste à organiser la circulation dans Paris-Centre de manière à réduire ce qui n'est pas un flux de destination en écartant les véhicules qui traversent Paris-Centre simplement parce que c'est plus commode. Le plan de circulation ainsi établi a permis de désencombrer certaines rues pour permettre aux véhicules qui avaient une raison d'être dans ce périmètre d'atteindre plus facilement cet objectif. Les bus, taxis, résidents, artisans ont ainsi la priorité. C'est particulièrement important pour certaines rues nord-sud qui servaient de court-circuit. Le concept de ZTL me semble de nature à consolider les acquis de la démarche ainsi amorcée, dont les conséquences favorables sur la pollution et le bruit ne peuvent pas laisser les riverains indifférents. Il y a sans doute un gros travail de communication à faire pour convaincre que cela ne va pas nuire à l'activité de la zone concernée, au contraire. Et il faudra qu'une partie de l'espace public ainsi dégagé permette un stationnement plus facile des artisans (dont on dit qu'ils refusent désormais de se déplacer) et des PMR. J'avoue que personnellement, je souhaiterais que le périmètre soit élargi au sud au moins jusqu'au boulevard Saint-Germain. Peut-être dans un second temps, à partir du retour d'expérience de cette première phase il reste à choisir une méthode simple et efficace pour contrôler le respect des règles ainsi établies		Favorable	

@472		E-registre	Patrick			Contre en raison des effets sur les quartiers périphériques	Bonjour Il est évident que ce projet verra le jour pour des raisons idéologiques. On peut même imaginer qu'à la faveur du maintien de la même équipe municipale, une extension de la ZTL « actuelle » sera d'ailleurs envisagée. On peut trouver des arguments positifs ou négatifs, plus ou moins étayés, parfois brillants, dans les différentes contributions. Il me semble donc inutile de les reprendre. En revanche, certains rappellent à juste titre que les boulevards Beaumarchais et Richard Lenoir sont devenus invivables depuis les travaux de la place de la Bastille. C'est malheureusement cette réalité de nuisance (bruit, pollution, impossibilité de rentrer et sortir de chez soi en voiture car oui le Parisien doit aller et venir en province !) que nous vivons et ce avant même la création de la ZTL. Et comme si cela ne suffisait pas, la fermeture du boulevard Richard Lenoir au niveau du marché de la Bastille est dans les tuyaux. Mise à part les résidents de la zone qui apprécieront (excepté les commerçants), leurs voisins des autres voies de circulation vont inévitablement souffrir. A cela il faut ajouter le projet de la mairie de transformer les boulevards partant de Bastille en ramblas (20 millions tout de même au mépris de la beauté, de l'architecture des grilles actuelles, de la diversité écologique, des enfants, des parents, des commerces, des personnes âgées, etc) qui ajoutera au caractère invivable des quartiers sur ce parcours. Comment peut-on dès lors raisonnablement penser que la création de la ZTL ne va pas aggraver cette situation ? La vie va devenir insupportable pour un ensemble de raisons (bruit, pollution, livraison impossible, refus des artisans de venir, capacité des urgences à faire leurs interventions, liberté de circuler dans des temps normaux, etc). Quelles solutions « concertées » la mairie centrale nous propose pour « apaiser » par anticipation ces quartiers ? Je ne vois rien en ce sens. La place de la Bastille est un dogme contre lequel on ne peut plus rien faire. La future ZTL sera à l'évidence le dogme de demain contre En tant que Parisienne, je soutiens les mesures qui visent à réduire la circulation des automobilistes. Je pense que cette réduction est indispensable dans le centre de Paris pour réduire la pollution, ainsi que pour fluidifier les circulations des transports en commun (bus) mais aussi des taxis. Cette réduction de la circulation permettra également une meilleure qualité de vie pour les piétons.	-	Défavorable	
@473		E-registre	Mélanie			Avis sur la ZTL	Habitant du 10e, je suis favorable à la ZTL pour Paris Centre que je fréquente régulièrement à pied et en vélo. Je me sens trop souvent en danger lorsque je circule à cause du trafic trop important.	-	Favorable	
@474		E-registre	Arthur			D'accord avec le projet	Il est beaucoup plus agréable et sécurisé de circuler dans les rues du centre maintenant que la circulation est limitée, que ce soit à pied ou à vélo. Merci beaucoup	-	Favorable	
@475		E-registre	Donovan			Soutien aux mesures de réduction de la circulation automobile à Paris centre		-	Favorable	

@476		E-registre	Maud		ZTL .	Bonjour, Pour commencer, je vais reprendre certains éléments du texte .Améliorer le cadre de vie: Pour améliorer le cadre de vie :Il faut déjà mettre en place un contrôle des terrasses .(rue du faubourg poissonnière, rue des petits carreaux, Montorgueil...) cela permettra d'apaiser le quotidien. On a l'impression que personne ne contrôle ou que les agents de la mairie passent à la mauvaise heure. La mairie doit arrêter d'autoriser toutes ces terrasses, nous sommes obligés de slalomer entre les chaises, les vélos, les scooters....De plus, je n'arrive pas à comprendre si un bar n'a pas de place pour mettre une terrasse devant chez lui qu'il puisse s'installer tranquillement sur le trottoir d'en face ou qu'il utilise les plots pour faire des tables ! . Améliorer le cadre de vie si je comprend bien est de faciliter la vie des habitants de ce quartier .Pour l'instant, il y a encore du travail .Réduire la circulation motorisée, améliorer la sécurité routière:Pour améliorer la circulation, on commence par réglementer la circulation des camions, on se retrouve avec des énormes camions dans des petites rues (ex rue du faubourg poissonnière , Clery et Mulhouse). Des camions disproportionnés aux rues, ce qui entraîne des bouchons importants . Comme les rues sont petites, on doit instaurer un règlement spécifique pour les livraisons: obligation de couper son moteur, d'aménager les véhicules pour limiter le bruit (transpalette électrique, avec des hayons silencieux..) et recadrer les horaires de livraisons. les livraisons à 6H 7h du matin réveillent les résidents. En conclusion, les propriétaires des commerces (supermarché u, mac do, restaurants) rythment le sommeil des habitants . La rue de Clery et la rue de Mulhouse sont devenues des zones de déchargements ce qui entraînent nuisances sonores, embouteillages monstres . Une autoroute remplie de camions .Pour les livreurs circulant en scooter, on oblige les entreprises à fournir des scooters électriques, le bruit incessant le soir est insupportable .Pour améliorer la vie des habitants et donc le L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.	-	Défavorable	
@477		E-registre	Philippe		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL		-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@478		E-registre	Emilie		Soutien à la zone de trafic limité	Je soutiens à la zone de trafic limité circulant majoritairement à vélo.	-	Favorable	
@479		E-registre	Quentin		En avant !	Ces dernières années l'utilisation de la voiture a baissé et celle du vélo fortement progressé. En cause : un changement des habitudes, une volonté d'améliorer la qualité de l'air et une forte hausse du nombre de pistes cyclables. Je pense avant tout qu'il faut appuyer les arrondissements voisins sur l'intérêt d'étendre la mesure sur les 5e et 6e arrondissement, et au delà en suivant.	-	Favorable	

@480		E-registre	Ronan			Rue Saint Joseph et Pistes Cyclables	Résidant rue saint-joseph, une rue très étroite et où les véhicules y circulent à une vitesse très importante (malgré les dos d'âne). Au vu de la largeur des trottoirs (30-50cm) et des poubelles qui se trouvent sur le chemin, la vie piétonne est très dangereuse. Je soutiens à 100% les aménagements pour limiter le trafic dans Paris et notamment dans Paris centre où les véhicules (hors taxi, bus, livraison et aide PMR) sont inutiles. Étant cycliste, je soutiens également les travaux d'aménagements de voie cyclables. Je pense que Rivoli est la preuve du succès de ces efforts.		Favorable	
@481		E-registre	Michel	Collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés)		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@482		E-registre	Delphine			Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@483		E-registre	Stephane			<p>CONTROLES AUTOMATISES (horaires ajustables) aux entrées / sorties de la ZTL (en fonction des heures de pointe ou d'événements)</p>	<p>Il est précisé dans les documents 11 entrées majeures et 11 sorties majeures. Il est important que les entrées / sorties de la ZTL soient précisées (nom de rue ou de pont) et cohérentes. La modélisation est réalisée à partir de DONNEES DE 2017. La modélisation mériterait donc d'être mise à jour et revue si besoin, par exemple au niveau du pont Royal considéré comme sortie de la ZTL alors que les Guichets du Louvre sont actuellement fermés aux véhicules, y compris aux riverains. La gestion ne devrait pas être différente entre entrées / sorties majeures et entrées / sorties mineures. Il est en revanche essentiel d'AUTOMATISER et de SYSTEMATISER les contrôles (notamment à partir de caméras de vidéoprotection), insuffisamment détaillés dans les documents ; il s'agit d'un élément pourtant primordial pour assurer une fluidité aux entrées et aux sorties de la ZTL, d'autant plus si les axes d'accès à Paris Centre sont limités. Un contrôle automatisé permettrait par la même occasion d'adapter facilement les restrictions en fonction du jour (semaine, jour férié, samedi, dimanche), des heures de la journée ou d'événements. Le report de circulation notamment sur les GRANDS BOULEVARDS semble inévitable et source d'engorgements, cumulant à la fois les impacts de la ZTL et du nouveau plan de circulation. Sans contrôles automatisés, et pas seulement aux sorties de la ZTL, chacun aura loisir de justifier et de tenter de négocier, qui plus est aléatoirement, une destination une fois entré au coeur de la ZTL.</p>	entre?es-sorties-ZTL.png, inversion-rues.png	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@484		E-registre	Stephane			<p>GRANDS BOULEVARDS irrémédiablement engorgés par le report de circulation et par le nouveau plan de circulation</p>	<p>ZTL et PLAN DE CIRCULATION sont intimement liés. Or, le plan de circulation va évoluer dans la partie nord de la ZTL, à proximité des GRANDS BOULEVARDS. Avec le tronçon inversé proposé rue Notre-Dame des Victoires et le tête-bêche rue de Richelieu, comment feront les usagers, notamment stationnés rue Feydeau, rue de la Bourse ou sortant du parking de la Bourse pour rejoindre la rue Réaumur ? La rue Vivienne et la rue Montmartre, parallèles, sont déjà dans le sens montant (vers le Nord) et permettent d'accéder au parking de la Bourse. Comment les nombreux véhicules de livraison et artisans, notamment ceux qui alimentent les nombreux commerces du Passage des Panoramas, vont-ils pouvoir évacuer la zone, autrement que par le nord ? Il aurait été probablement plus utile de proposer un accès au parking en provenance de la rue Vivienne et de la rue de la Bourse, et une sortie du parking vers la rue ND des Victoires pour éviter de surcharger davantage la rue Vivienne (girations compliquées) et rejoindre la rue Réaumur par la rue ND des Victoires. Le dispositif actuel risque d'accentuer significativement les engorgements aux entrées du BOULEVARD MONTMARTRE et du BOULEVARD POISSONNIERE, par conséquent aux sorties de la ZTL par la rue Vivienne ou par la rue Montmartre. Limiter le trafic de transit vers le sud est louable mais offrir, autour de la place de la Bourse et du Passage des Panoramas, un deuxième axe de sortie vers l'EST autre que les GRANDS BOULEVARDS constitue un enjeu majeur à prendre en compte.</p>	inversion-rues.png	Favorable avec réserve(s)	
@485		E-registre	Kévin			<p>Magnifique projet</p>	<p>Etant habitant de Paris depuis une dizaine d'année, je trouve ce projet indispensable. Il est grand temps de diminuer le trafic automobile massivement et de laisser la place aux piétons, cyclistes.. les mentalités doivent changer et se concentrer sur les transports plus humains ainsi que les transports en communs.</p>	-	Favorable	

@486	E-registre	Alexis		Remarques	<p>Le projet et les documents sont incompréhensibles, abscons, et ceci pour un éventuel résultat - s'il y a un aboutissement - probablement quasiment nul (pour peu qu'il soit applicable et contrôlable). Plutôt que "d'élaborer" (ou plutôt de balbutier confusément) des projets fumeux (piteusement symboliques et benoîtement idéologiques) il serait sage et beaucoup plus efficace de rectifier quelques multiples erreurs récentes et manifestes. Exemples :- Rétablir 2 voies pour les véhicules motorisés et 1 voie pour les vélos rue de Rivoli. Mais symboliquement "ça fait bien" (!) de dire qu'il n'y aurait plus de circulation rue de Rivoli alors que la circulation - évidemment toujours existante - est inutilement malcommode et ralentie, occasionnant accessoirement plus de pollution, mais les symboles niais sont plus importants que le réel pour cette calamiteuse Mairie.- Abandon du délirant et totalement ridicule "concept" (en deux mots) de la traversée de Paris dans un seul sens !- Réouverture aux véhicules motorisés de la rue de l'Hôtel de Ville (dans le sens Est-Ouest), les riverains subissant de toute manière la grande circulation parallèle du Quai de l'Hôtel de Ville (dans les deux sens), ça ne changerait rien pour eux, et ça redeviendrait un intéressant trajet de délestage.- Rétablissement de la circulation dans le seul sens Sud-Nord rue des Archives.- Intégrer au Mémorial des victimes du 15 novembre la circulation des véhicules motorisés Place Saint-Gervais vers la rue François-Miron, afin que ce Mémorial ne soit pas pris pour un Mémorial piteusement symbolique d'une naïve écologie et benoîtement idéologique d'un illusoire "Paris sans voitures".- Etc. Pour le moment l'aberrant projet de circulation du Marais/Marécage dysfonctionne à fond et les "zones de circulation douce" (!) sont en fait des zones de circulations multipliées avec coups de klaxons systématiques à chaque feu rouge, ce qui n'était pas le cas avant...Le seul projet qui vaille c'est de voter contre les dirigeants de la Mairie de Paris en 2026.</p>		Défavorable
@487	E-registre	Pierrick		Pour la ZTL	<p>Habitant de la rue Saint Antoine depuis plusieurs années, j'ai pu apprécier la transformation et l'apaisement de cette rue. Diminution du bruit, augmentation de la place attribuée aux piétons, diminution de la pollution : la réduction de la circulation automobile est un véritablement bénéfique pour l'ensemble des riverains et des commerçants. Poursuivre cet apaisement de la circulation à travers l'ensemble des autres arrondissements de Paris, et notamment de Paris Centre, doit être une priorité. Cette Zone à trafic limité est une solution dont nombre d'entre nous, Parisiens et habitants de Paris Centre, sont convaincus de l'utilité.</p>		Favorable
@488	E-registre	Stephane		Ouverture d'une voie de circulation NORD-SUD sur l'AVENUE DU GENERAL LEMONNIER pour connecter les QUAIS HAUTS	<p>Etant donné que les Guichets du Louvre sont fermés à la circulation, sauf bus et taxis, la contribution propose de créer un double sens circulant avenue du Général Lemonnier, entre la rue de Rivoli et les Quais Hauts. Plusieurs bénéfiques :1- Les véhicules en provenance de la rue de Rivoli, et notamment de l'avenue de l'Opéra, pourraient rejoindre les quais hauts via une des voies de l'avenue du Général Lemonnier, désengorgeant par la même occasion la seule voie circulante rue de Rivoli jusqu'à la place de la Concorde,2- Cet aménagement aurait du sens si le pont Royal est éligible pour devenir une des sorties de la ZTL,3- La portion de la rue de Rivoli, entre l'avenue du Général Lemonnier et la place de la Concorde, bénéficierait utilement d'un allègement du flux de véhicules et par voie de conséquence d'une diminution de la pollution par les véhicules actuellement contraints de rejoindre les quais hauts par la place de la Concorde.</p>	entre?es-sorties-ZTL.png	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée

@489	E-registre	Floriane			OUI à la ZTL	Je suis pleinement favorable au projet de création d'une ZTL au centre de Paris, car il permettra de contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants (avec un effet bénéfique sur le commerce car avec moins de voiture, les gens seront plus enclins à se déplacer à pied sans avoir peur d'avoir un accident) ainsi qu'à promouvoir des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. L'automobile individuelle n'a rien à faire dans les villes (pollution, bruit, emprise des voitures sur l'espace public, accidents...) ; et particulièrement à Paris, avec tous les moyens de transport alternatifs qui existent, déplacer une tonne de ferraille pour qu'un particulier fasse un trajet de quelques kms est un non sens. Cependant, il est essentiel : - de la compléter par des aménagements cyclables En complément de la ZTL, afin d'offrir des alternatives de déplacements, et parce que la ZTL ne permettra pas toujours de supprimer suffisamment de trafic automobile, il faut également développer le réseau cyclable dans et autour de la zone avec de nouvelles pistes sur les quais hauts de la rive droite et le doublement de la piste du boulevard Sébastopol. Cela permettra de protéger les déplacements à vélo et de garantir la sécurité des cyclistes. De plus, une révision du plan de circulation, à l'intérieur et aux abords de la ZTL, est nécessaire pour éviter les détours de circulation et assurer la sécurité de tous les usagers de la route.- de se doter de moyens efficaces afin de faire respecter la ZTL avec des lecteurs de plaques d'immatriculations comme ceux qui ont été mis en place à Strasbourg - d'aller plus loin La ZTL doit être plus ambitieuse (les déplacements motorisés doivent se concentrer sur les usages vraiment indispensables, comme pour les artisans, les personnes à mobilité réduite ou les livraisons) et surtout plus large : une fois la zone en place et son efficacité prouvée, il est logique de l'étendre à d'autres parties de Paris. Cela permettra de créer un réseau plus vaste de zones piétonnes et de favoriser une mobilité urbaine plus durable et inclusive à Paris. Tout l'aménagement des pistes cyclables dans les différents quartiers est FORMIDABLE ! J'attends avec hâte celle du Fbg Saint Martin. Merci de faire de la place aux vélos de plus en plus en sécurité !	-	Favorable	
@490	E-registre	Léa			Pistes cyclables		-	Favorable	
@491	E-registre	Julien			Zone de trafic limité	Merci pour toutes les pistes cyclables sécurisées qui ont été créées ces dernières années. Je me déplace en vélo à Paris depuis 10 ans, et la sécurité sur la voirie est vraiment le frein et le facteur de stress principal de l'utilisation du vélo. Merci de continuer les aménagements pour les vélos !	-	Favorable	
@492	E-registre	Michail			Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@493		E-registre	Alexandra	Collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés)		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@494		E-registre	Nicolas	Collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés)		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@495		E-registre	Nadine			zone à trafic limité / Paris centre	Améliorer le cadre de vie, est-ce vraiment pour faciliter la vie de tous les habitants ? Toutes ces transformations semblent surtout servir aux utilisateurs de vélos et aux piétons, mais quid de ceux qui ne peuvent pas se déplacer autrement qu'en véhicule motorisé ? Quid des artisans qui doivent intervenir dans le quartier ? J'ai perdu un plombier qui refuse de venir travailler dans le 2ème à cause des contraintes de circulation et des rues piétonnes, des difficultés pour trouver un stationnement étant donné que le nombre de places de stationnement a été diminué, et à cause du prix du stationnement lorsqu'enfin il trouve une place.	-	Défavorable	

@496		E-registre	Nicole			INQUIETUDE SUR LE REPORT DE CIRCULATION EN PERIPHERIE DIRECTE DE LA ZLT	<p>Registre numérique</p> <p>INQUIÉTUDE SUR LE REPORT DE CIRCULATION EN PÉRIPHÉRIE DIRECTE DE LA ZTL L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@497		E-registre	Nicole			INQUIÉTUDE SUR LE REPORT DE CIRCULATION EN PÉRIPHÉRIE DIRECTE DE LA ZTL	<p>Registre numérique</p> <p>INQUIÉTUDE SUR LE REPORT DE CIRCULATION EN PÉRIPHÉRIE DIRECTE DE LA ZTL L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.</p>		Neutre / demande de précision	

@498		E-registre	Pierre			Suivis et bilan du projet à développer	Madame la commissaire enquêtrice, Il me paraît nécessaire de renforcer les indicateurs de suivi et les éléments à intégrer dans le bilan du projet. Les risques du projet sont connus:- à l'extérieur de la zone : engorgement des axes de contournement et asphyxie des secteurs limitrophes- à l'intérieur de la zone : renchérissement des services du fait de la perte de mobilité, mise en difficulté de l'entretien des bâtiments et livraison des entreprises, perte de clientèle des commerces culturels et commerces de biens et de services hors restauration, accélération de la Monoactivité de restauration et développement des commerces dédiés au tourisme, développement des surfaces de terrasses et dégradation de l'accessibilité et de la qualité de vie des habitants, augmentation du bruit de nuit, le bruit récréatif causant de nuit des gênes et dommages bien plus conséquents que le bruit routier ou ferroviaire, perte des habitants, développement des meublés touristiques, fermeture des écoles puis des commerces de proximité. Les études d'impact du projet fournies dans la consultation n'apportent malheureusement pas de réponse satisfaisante aux inquiétudes solides s'appuyant sur les dérives observées dans les secteurs piétons actuels. Si le projet va a son terme en l'état, il est nécessaire de mettre en place des mesures et indicateurs permettant de corriger rapidement les effets néfastes redoutés, et permettant de mettre en place les adaptations et contre-mesures nécessaires dans la vie du dispositif. Les indicateurs de suivi doivent être publiés régulièrement selon leur nature:- pollution atmosphérique dans le pourtour de la zone et sur le territoire de l'agglomération; mise en place d'alertes en cas d'augmentation significative des polluants. Publication des Mesures au mois. Actions systémiques correctives à anticiper et convenir avec la Préfecture de Police. - indice du coût des travaux de bâtiment pris sur un panel représentatif de Copropriétés. Publication de l'indice au trimestre. - nombre de nuits en location de courte durée dans la zone. Publication L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.		Neutre / demande de précision	
@499		E-registre	Annemarie	Collectif BBA (Bastille Beaumarchais asphyxiés)		Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée		

E500		E-mail			ZTL Paris - consultation	<p>Bonjour, j'ignore s'il est encore possible de s'exprimer sur le projet de ZTL mais je n'ai malheureusement jamais pu participer aux réunions proposées. Nous habitons 3 rue Borda dans le 3e et sommes ravis de ce projet. Comme les 3/4 des ménages (74% d'après vos documents) du quartier nous n'avons pas de véhicule personnel. Mais nous avons juste quelques craintes dont nous espérons qu'elles sont prises en compte. Les rares fois où nous avons besoin ou eu besoin d'entrer dans la zone avec un véhicule de prêt ou de location il était difficile de faire autrement : départ en vacances avec de jeunes enfants et des bagages, accompagnement de parents invalides, retour d'hôpital, transport de meubles... Actuellement si nous louons un véhicule et ne le garons que quelques heures le temps de le charger nous devons payer le stationnement plein tarif contrairement à nos voisins propriétaires de véhicules à l'année qui paient un tarif résident. Pouvez-vous garantir qu'il sera facile à des résidents sans véhicule personnel d'entrer dans la zone sans être verbalisés pour des déplacements ponctuels en véhicule de location ou de prêt ? Pourra-t-on bénéficier d'autorisation liées à la résidence et non à l'adresse de la carte grise du véhicule ? Actuellement le stationnement résidentiel est attaché à un véhicule, certainement pour de très bonnes raisons mais le résultat est un peu injuste pour ceux qui jouent le jeu de ne pas en avoir et doivent payer très cher les rares fois où ils en ont besoin. Nous espérons qu'une solution satisfaisante sera proposée même si nous espérons aussi n'être presque jamais concernés. Merci, cordialement Antonin Chambolle et Anne Solaz 0698981435 PS nous sommes aussi inquiets pour les artisans qui viennent travailler dans notre quartier ou chez nous mais là j'ai cru lire que des solutions étaient proposées et il semble évident que c'est la première question que vous avez dû vous poser... (Qu'en est-il des artisans très spécialisés pouvant venir parfois de très loin, de province, genre tailleurs de pierre.</p>		Favorable avec réserve(s)
C807	PARI-B-34	Courrier	Jean-Marie					Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée

@501		E-registre	Constance		Accès 64 rue du Temple	<p>Bonjour, Depuis les changements de circulation appliqués dans le Marais, je ne peux plus accéder chez moi en voiture lorsque j'arrive de la rue Lobau ou de la Bastille, bref du Sud ou de l'Est parisien. Mon adresse est : 64 rue du Temple 75003 Paris. En arrivant de l'Ouest, cela s'est appesanti : la rue de Braque, brièvement accessible depuis la rue des archives facilitait un parcours alambiqué depuis la rue Rambuteau. Cela n'a pas duré. On peut supposer que cette modification a déplu à quelque habitant de la rue qui l'aura fait remettre dans son sens d'origine depuis la rue du temple ce qui oblige à faire tout le tour par la rue des Haudriettes. Mais je vous prie de m'indiquer comment arriver au 64 rue du temple Paris 3ème depuis la rue Lobau, le quai des célestins ou de l'hôtel de ville ou encore le chevet de Notre-Dame. Le morceau de la rue des archives ainsi que le morceau de de la rue des 4 fils interdits à la circulation rendent cette tâche impossible en l'état actuel des choses. La solution pour remédier à cette lacune est d'inverser le sens de la rue Pécquay. Ce qui me semble urgent lorsque l'on voit le nombre de voitures qui l'empruntent à contresens pour s'extriquer de ce labyrinthe. Pour ma part, plus personne ne veut me raccompagner étant donné la complexité du parcours ; la note des taxis s'est considérablement alourdie avec l'allongement du parcours. Quid des habitants dans les raisonnements des créateurs de parcours. Négligeables ? Seuls comptent les promeneurs et les touristes ? J'ai longtemps vécu dans une ville où la ZTL est en vigueur depuis les années 80. Il s'agit de Milan. Tous les résidents motorisés ont un macaron leur permettant de rentrer chez eux, comme dans toutes les villes à ZTL. On s'étonne que Paris ne prenne pas exemple sur ces précurseurs. Je dépose ma contribution pour le 3ème ET le 4ème car contrairement à ce qui est indiqué dans le menu déroulant, on ne peut cocher qu'un seul arrondissement.</p>		Défavorable	
------	--	------------	-----------	--	------------------------	--	--	-------------	--

@502		E-registre	Yann			Report de circulation inadmissible et discriminations entre les parisiens	<p>Toutes les opérations ayant pour objectif de réduire la circulation des véhicules motorisés, le bruit, la pollution, les accidents au sein de notre belle capitale sont effectivement louables mais celles ci doivent concerner tous les parisiens et pas seulement ceux des quartiers les plus côtés. L'instauration de la ZTL telle qu'elle est aujourd'hui présentée me paraît totalement discriminante envers les arrondissements entourants la future zone. Le fait de bloquer à la circulation les arrondissements centraux va obligatoirement, et mécaniquement, déclencher un report de cette circulation empêchée vers les arrondissements alentours. Depuis peu, certaines avenues (avenue Parmentier par exemple) se retrouvent engorgées (alors qu'elles ne l'étaient pas autant par le passé). Cela est vraisemblablement dû aux restrictions récemment mises en place sur certaines voies (rue Oberkampf, rue faubourg du temple) ou à la mise en place de pistes cyclables (celles ci réduisant la place des voitures). Ces actions vont évidemment dans le bon sens mais les impacts sont importants et rajouter encore de la circulation à ces endroits me paraît être incongru et totalement irrespectueux pour les personnes qui y vivent. La vidéo de présentation/promotion de la ZTL parle d'offrir un cadre de vie plus calme pour les habitants des arrondissements concernés par la ZTL mais il n'est pas cohérent ni acceptable que cela se fasse au détriment des habitants des autres arrondissements qui payent tout autant leurs impôts. Pour finir, je trouve totalement anormal que la Mairie de Paris sache parfaitement organiser (et fasse l'effort de le faire) des consultations très fortement médiatisées et à la limite de la démagogie (contre les trotinettes ou les SUV) mais que pour des sujets également très importants et impactants, il n'y ait pas le même processus de communication ni de recueil des avis</p>	-	Défavorable	
------	--	------------	------	--	--	---	---	---	-------------	--

E503		E-mail			Proposition ZTL Paris Centre	<p>Bonjour Mme DUBAIL, Dans le cadre de l'enquête publique concernant la Zone à Trafic Limité de PARIS Centre, puisque les Grands Boulevards au Nord et les boulevards à l'Est ne font plus inclus dans ce nouveau projet de la ZTL, il est donc nécessaire que la gestion des feux tricolores de signalisation routière de ses boulevards encadrants la ZTL soient optimisés : synchronisation, amélioration des flux éventuellement par une Intelligence Artificielle. J'ai assisté à la première moitié de la réunion d'information du mardi 30/04/24, il a été présenté notamment que l'axe République / Bastille était trop pollué et trop bruyant. La signalisation lumineuse est sans doute en partie responsable des embouteillages et de ses conséquences. Par exemple, le feu tricolore du boulevard Beaumarchais débouchant sur la place de la Bastille laisse passer le couloir le bus qui est tout à droite et qui doit aller tout à gauche. S'il y a deux bus se suivent ou un bus accordéon, ils sont stoppés au feu 20 mètres plus loin bloquant le carrefour pour les autres véhicules. L'allumage du feu du bus ne peut pas passer au rouge en même temps que le feu pour les autres véhicules. Il n'est pas concevable que les feux s'enchaînent fin du Boulevard Beaumarchais et deux sur la place de la Bastille (en direction du boulevard Bourdon) ne soient pas synchronisés pour fluidifier le trafic. Toujours sur le même carrefour, il y a le marché sur le boulevard Richard Lenoir tous les jeudis, la majorité de la circulation de boulevard est alors renvoyée sur le boulevard Beaumarchais mais les feux sur la place de Bastille ne sont pas conditionnés à ce changement ce qui provoque de grosses perturbations. Beaucoup d'exemples d'enchaînement de feux tricolores non synchronisés sur ces boulevards. L'amélioration des feux tricolores par Intelligence Artificielle peut aussi gérer l'affluence des véhicules, ou les traversées de piétons ou de vélos en cas de pluie, etc. Il est donc nécessaire que la gestion des feux tricolores sur les boulevards entourant la ZTL soit nettement améliorée.</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@504		E-registre	Marion		ZTL	<p>Bonjour, Il est temps que Paris, à l'instar d'autres métropoles mette en place sa zone à trafic limité. Le périmètre proposé est ambitieux (Paris Centre). Les bénéfices attendus pour les riverains, travailleurs, promeneurs sont très importants : réduction du trafic, du bruit, de la pollution. Paris est une ville très densément maillée de transport en commun, où tout est facilement à portée de marche et de voiture. Il faut réserver la circulation automobile à ceux qui en ont réellement besoin (personnes en situation de handicap, livraisons, véhicules d'urgence). Cela ne pourra que la rendre plus fluide. J'ai cependant des inquiétudes sur les modalités de contrôle de la ZTL. Il faut pour que cela fonctionne du contrôle automatique des plaques d'immatriculation. Ce qui semble compliqué dans le cadre réglementaire actuel. À défaut, il faudrait revoir le plan de circulation au sein de Paris Centre y compris sur les axes importants pour dissuader réellement le trafic de transit. Sur les axes de Paris Centre où il reste du trafic résiduel, la réduction du trafic doit permettre de récupérer une partie de l'espace pour faire des pistes cyclables pour les nombreux parisiens qui n'osent pas encore s'y mettre et pour ceux qui en sont adeptes. Je pense notamment aux quais hauts rive droite, au doublement de la piste de Sébastopol qui est très voire trop fréquentée pour sa largeur. Et également faire les axes prévus sur le pourtour de la ZTL où le trafic va être reporté.</p>		Favorable

@505		E-registre	Yves			Circulation rue Saint Honoré entre Pyramides et de l'Échelle	<p>Mes propositions sur le « Projet de Zone à trafic Limité » (consultation en cours)1 -Section de la rue Saint-Honoré comprise entre la rue des Pyramides et la rue del'Échelle :Elles reprennent celles faites depuis 2017 , à savoir: - élargir les trottoirs (particulièrement étroits) notamment, entre la rue des Pyramides et la rue de l'Échelle et par la suite, - supprimer une rangée de stationnement du côté des numéros impairs; en effet, cette suppression permettrait d'une part, de mettre fin aux stationnements sauvages qui gênent les entrées et sorties des véhicules du 179 de la rue Saint-Honoré et d'autre part, de permettre aux nombreux piétons (riverains et surtout touristes)de marcher aisément.Vous avez dû constater que le trafic dans la rue des Pyramides devient de plus en plus élevé avec des ralentissements et des bouchons, quasi permanents, et donc très polluants et bruyants au carrefour avec la rue Saint-Honoré ainsi que le flot très important et très fréquent de véhicules automobiles qui tournent à droite afin d'emprunter la rue Saint-Honoré.Je propose donc à la Mairie d'y réfléchir sérieusement (si elle ne l'a pas déjà fait).Si la réduction du flot de circulation dans la rue des Pyramides elle-même me paraît très difficile à réaliser (en effet, il faudrait supprimer la possibilité aux automobilistes de prendre l'avenue Lemonnier depuis le quai des Tuileries), une mesure plus simples serait d'interdire aux véhicules de tourner à droite au carrefour.2- Section de la rue Saint-Honoré entre l'avenue de l'Opéra et la rue du Louvre :Des forts ralentissements voire des bouchons quotidiens – le matin et l'après-midi – se produisent rue Saint-Honoré, entre le Conseil d'Etat et la rue du LOUVRE.Je pense que le feu vert de circulation au carrefour de la rue Saint-Honoré et de la rue du Louvre est trop bref du côté de la rue Saint-Honoré pour faire circuler facilement les nombreux véhicules qui l'empruntent encore Par ailleurs</p>		Autres	
------	--	------------	------	--	--	--	---	--	--------	--

@506		E-registre	Paris En Selle	Paris en selle		ZTL : Plus de vélo dans un coeur de ville apaisé	Paris en Selle salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mise en place d'un cœur de ville apaisé signe une nouvelle étape dans la reconquête et le rééquilibrage de l'espace public. Paris emboîte ainsi le pas à d'autres grandes villes européennes (Madrid, Bruxelles, Florence et plus près de chez nous, Nantes ou Grenoble) où les Zones à Trafic Limitées rencontrent un franc succès. La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, auront des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). A l'intérieur de la zone, la cyclabilité sera renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. L'espace public sera mieux partagé : riverains, piétons, et promeneurs pourront profiter d'un environnement apaisé. Paris en Selle estime que ce projet doit être une première étape vers un apaisement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris est amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques. Résumé de notre contribution :- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; - Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; * le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; * la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; * création de stationnements vélo de grande capacité aux abords et à l'intérieur de la ZTL* des contrôles par caméra	2024-05 Contribution Paris en Selle ZTL Paris Centre.pdf	Favorable	
@507		E-registre	Thomas			Vélo et ZTL	- création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; * le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; * la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; * création de stationnements vélo de grande capacité aux abords et à l'intérieur de la ZTL* des contrôles par caméra	-	Favorable	
@508		E-registre	Théodore			Soutien à la limitation des voitures individuelles à Paris	Surtout dans la ZTL prévue	-	Favorable	

@509		E-registre	Thibault			ZTL oui, mais bien faite	Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je salue le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@510		E-registre	Marc			Soutien au projet de ZTL	Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ;Comme Paris en selle je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je salue le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra – Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ;Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, en ligne avec l'objectif du projet, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@511		E-registre	Matthieu			ZTL Paris Centre	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées	-	Favorable	
@512		E-registre	Marie-Catherine			Zone a trafic limite paris centre	Très favorable	-	Favorable	
@513		E-registre	Gabriel			Accès des vehicules résidents parisiens à la zone à trafic limité.	Je propose que les véhicules titulaires d'une carte de stationnement résidentiel de la ville de Paris soient autorisés à accéder à la zone à trafic limité.Le volume de trafic que cela représente est minime et permettrait aux parisiens de vivre plus facilement dans leur ville.	-	Favorable avec réserve(s)	

@514		E-registre	Nicolas			Enquête publique Zone à Trafic Limité	- Je soutiens le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre à condition qu'il s'accompagne de nouvelles pistes cyclables équivalentes dans les autres arrondissements de Paris- Je ne soutiens pas un calcul global des pistes cyclables dans Paris qui viendrait enrichir les arrondissements centraux, et faciliter la circulation motorisée dans les arrondissements périphériques.- Je soutiens la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit.- Je soutiens souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables notamment la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite. La circulation rive droite en vélo reste actuellement dangereuse entre environ le Louvre jusqu'à gare de Bastille-Lyon.- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.- Je demande le contrôle plus systématique des 2 roues motorisés à essence, qui circulent sur les pistes cyclables, les trottoirs, et qui ne respectent ni les limitations de vitesse, ni les limites de volume sonore	-	Favorable	
@515		E-registre	Alexandre			Oui à la ZTL	Pour un meilleur cadre de vie, une bonne santé et moins de stress et d'accidents au centre de Paris. Merci pour ces mesures nécessaires et de bon sens	-	Favorable	
@516		E-registre	Anne			Périmètre de la zone	Bonjour J'ai du mal à comprendre pourquoi la zone ne comprend pas l'intégralité de Paris intra muros (surface comparable au centre de grandes villes comme Berlin Londres ou New York), et ne comprend que la rive droite et pas la gauche (ou presque) Cette zone n'aura de sens que si elle est plus large et que le report de circulation éventuelle se fait sur le périphérique et non dans les rues	-	Favorable	
@517		E-registre	Nicolas			Il est temps d'avoir une ZTL	Habitant de Paris Centre, je suis plus qu' impatient que la ZTL soit mise en place, je n'y vois que des avantages pour le bruit, la pollution, et la sécurité du quartier. Difficile de penser que Paris est si en retard sur ce sujet, là où d'autres villes européennes ont des ZTL depuis 10 ans. Les bénéficiaires sont connus et seront appréciés par tous !	-	Favorable	
@518		E-registre	Christophe			adhésion au projet	Je soutiens le projet ZTL. Je déplore l'abandon de la partie rive droite. Je suggère de renforcer les pistes cyclables sur le pourtour de la ZTL.	-	Favorable	
@519		E-registre	Jean-Christophe			Sécurisation des délimitateurs des pistes cyclables	Des rebords en pierre ont été mis en place un peu partout pour délimiter les pistes cyclables. C'est très bien mais cela peut s'avérer dangereux quand les conditions ne sont pas favorables : nuit, pluie, neige... Lorsque la roue d'un vélo touche un de ses rebords, il est difficile d'éviter la chute. L'impact pour une voiture avec ses quatre roues est beaucoup moins important. Il faudrait les rendre plus visibles, par exemple en les peignant avec une peinture vive comme du blanc ou du jaune réfléchissant.	-	Autres	

@520		E-registre	Christophe			Soutien à la ZTL	Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; Je soutiens la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je prends note du travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre. Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent la zone ;Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : - l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;- le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;- la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, en ligne avec l'objectif du projet, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@521		E-registre	Lorenzo			il faut réduire l'espace de la voiture	Pour assurer l'efficacité de cette zone, de contrôle fréquents et automatiques doivent être mis en place. Envisager d'autre ZTL dans le cœur de tous les arrondissements de Paris.	-	Favorable	
@522		E-registre	Sébastien			Soutien aux propositions paris en selle	Je soutiens les propositions de paris en selle- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@523		E-registre	Antoine			Respect de 30 km/h dans la ZTL	Bonjour,J'habite dans le quartier de l'Arsenal (75004) nous avons dans le quartier 4 axes très roulants que sont les Boulevards Henri IV, Bourdon et Morland, et le Quai Henri IV, sur lesquels la limitation de vitesse à 30 km/h (hors heures de pointe et donc embouteillage) n'est absolument pas respectée, et les 50 km/h pas toujours d'ailleurs.La mise en oeuvre de mesures pour cette limitation soit respectée permettrai, outre de diminuer la pollution, les nuisances sonores et les risques d'accident, de rendre la traversée de Paris Centre moins intéressante pour les automobilistes, et le les logiciels qu'ils utilisent.Peut-on envisager la mise en place de radars et de dos d'âne (comme devant les écoles sur le haut de la rue de la Roquette) sur les axes les plus roulants afin de faire respecter la décision du tribunal administratif qui a validé la limite de 30 km/h dans Paris.CordialementAntoine CHAUX0661433761	-	Autres	
@524		E-registre	Laurence			Félicitations pour le projet de zone à trafic limité dans le centre de Paris	En tant qu'habitante de Paris, je suis extrêmement favorable à la création d'une zone à trafic limité dans le centre de Paris.Bravo, ce projet contribue grandement à l'amélioration de la qualité de vie des parisiens!	-	Favorable	

@525		E-registre	Antoine			Vie des artisans et riverains	Le projet proposé est dangereux et complique horriblement la vie des riverains et des artisans qui ne pourront plus circuler librement. Les effets de bord sur les arrondissements avoisinants ne sont pas pris en compte ni même évalués.	-	Défavorable	
@526		E-registre	Stephane			Effet périphérique pour les riverains Bastille/Faubourg Saint Antoine	Bonjour,Je soutiens pleinement ce projet car il est essentiel de rendre Paris aux piétons et aux déplacements doux et limiter les déplacements automobiles à ceux qu'on ne peut faire autrement.Un point important pour moi qui habite sur le Fbg Saint-Antoine et donc en bordure de la ZTL à venir: il faut éviter l'effet "périphérique" Il faudra porter une attention particulière aux boulevards situés en bordure du périmètre pour éviter des report de circulation massifs sur la rive droite. Avec le plan de circulation actuel sur ces axes (par ex. le Boulevard Henri IV est aligné avec le Boulevard de Beaumarchais fournissant en bout l'accès au reste de voie rapide Georges Pompidou), il est possible de les emprunter de bout en bout pour en faire le tour en voiture. Et donc engendrer cet effet « périphérique ». Attention donc à cela.Les conséquences seraient de rendre la place de la Bastille - déjà difficile à traverser en vélo (encore un cas de mauvais plan de circulation qui a fait la part belle aux voitures: il suffit de voir les alternances des feux tricolores conçues malgré tout pour écouler le trafic automobile) - encore plus chaotique et dangereuse.Enfin il faut aussi penser le contrôle d'accès de la ZTL. Et l'appliquer sans recourir à des exceptions.Merci pour cette enquête publique.Cordialement,Stephane	-	Favorable	
@527		E-registre	Benoît			Plus de pistes cyclables	Je suis pour la poursuite du mouvement initié par la mairie de Paris depuis quelques années. Je souhaite donc que la place des mobilités non motorisées soit favorisée plus largement.	-	Favorable	
@528		E-registre	Geoffroy			Contribution ZTL	Bonjour, il me semble indispensable de réduire drastiquement le trafic motorisé dans Paris centre qui m'apparaît comme la première source de nuisance dans ce quartier. Il semble anachronique qu'aujourd'hui encore les principaux flux de circulation se croisent à Châtelet donc en plein centre de la ville alors que l'immense majorité des villes en France et à l'étranger ont pietonisé leur hypercentre. Il faudrait donc couper physiquement les axes des quais et de st Michel / Sébastopol pour empêcher des grandes traversées Nord Sud et Est Ouest via le centre de Paris. Et avoir un contrôle strict des accès aux arrondissements centraux déjà tres bien desservies par les transports en commun.	-	Favorable	
@529		E-registre	Vincent			Favoriser l'usage du vélo	- Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les report de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;	-	Favorable	

@530		E-registre	Julien		ZTL Paris Centre	En tant que parisien travaillant dans le centre de Paris, je soutiens pleinement l'ambitieux projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) qui couvrira les 4 arrondissements du centre-ville. Fluidifier la circulation en amont et en aval de la ZTL est crucial pour éviter les reports de trafic et décourager le transit. Je salue les efforts déjà déployés dans certains quartiers comme le Marais et bientôt Opéra - Grands Boulevards. Il est indispensable d'étendre ces initiatives aux grands axes qui bordent et traversent la zone. La création de nouvelles pistes cyclables est également essentielle, à la fois en bordure et à l'intérieur de la ZTL. Je propose notamment, à l'instar de l'association Paris en selle : * D'accélérer la réalisation des pistes cyclables sur les axes qui bordent la ZTL. * De doubler la largeur de la piste cyclable du Boulevard Sébastopol. * De créer une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite. Sans une refonte en profondeur du plan de circulation sur les grands axes, rendant le trafic de transit inefficace, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées. Ces mesures contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants du centre-ville en réduisant la pollution atmosphérique, le bruit et la congestion routière. Elles permettront également de favoriser les modes de déplacement doux comme la marche à pied et le vélo, tout en préservant l'attractivité commerciale et touristique du centre-ville. Je suis convaincu que la ZTL, associée aux mesures complémentaires que je propose, permettra de créer un centre-ville plus apaisé, plus respirable et plus agréable à vivre pour tous.	-	Favorable	
@531		E-registre	Vincent		Soutien à la proposition de Paris en selle	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre. - Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; * le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; * la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@532		E-registre	Norbert		Circulation d'	Le portrait soutient les propositions de « Paris en Selle »	-	Favorable	
@533		E-registre	Maud		Soutien au projet ZTL	Bonjour, En tant que cycliste parisienne, je soutiens le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre et espère que cela laissera une place plus importante aux piétons, aux vélos, et aux espaces de jeux pour enfants ! Cordialement, Maud Gayral	-	Favorable	

@534		E-registre	Nicolas			Sécuriser l'espace cyclable	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@535		E-registre	Marine			Report de circulation	il est indispensable d'avancer et de ne pas se concentrer sur les 4 seuls arrondissements concernés. Les interdictions de diesel et de SUV sur tout Paris ou les villes de petite ceinture serait un geste fort.	-	Favorable	
@536		E-registre	Camille			Soutien à la ZTL à Paris Centre	Tout ce qui encourage les mesures qui visent à réduire la circulation de voitures à Paris va dans le bon sens... c'est un enjeu de santé publique et d'apaisement de la Ville.	-	Favorable	
@537		E-registre	Marc			Bravo et on y va !	Je vous encourage à créer cette zone Et à poursuivre aux alentours de la zone pour réduire la place des voitures au bénéfice de nos enfants : sécurité face aux dangers, et réduction de la pollution !	-	Favorable	
@538		E-registre	Isabelle			Zone à trafic limité	J'habite Paris dans le onzième arrondissement et je travaille dans le 2ème arrondissement, je me déplace uniquement en vélo pour le travail et le week-end. Je suis pour l'instauration d'une zone à trafic limité dans les arrondissements centraux afin de limiter la pollution, le bruit et les encombrements liés aux déplacements des voitures et camions. De plus, j'évite souvent cette zone le week-end car elle n'est pas agréable pour les enfants. Isabelle Le Pape, Conservatrice du patrimoine, Paris	-	Favorable	
@539		E-registre	Genevieve			Zone a trafic limité	Fermer aux voitures le centre de Paris	-	Favorable	

@540		E-registre	Gaëlle			prise en compte des vélos dans ce beau projet	<p>Je salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mise en place d'un cœur de ville apaisé signe une nouvelle étape dans la reconquête et le rééquilibrage de l'espace public. Paris emboîte ainsi le pas à d'autres grandes villes européennes (Madrid, Bruxelles, Florence et plus près de chez nous, Nantes ou Grenoble) où les Zones à Trafic Limitées rencontrent un franc succès. La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, auront des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). A l'intérieur de la zone, la cyclabilité sera renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. L'espace public sera mieux partagé : riverains, piétons, et promeneurs pourront profiter d'un environnement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris est amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques. Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les rejets de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra – Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite : En l'absence</p>		Favorable	
------	--	------------	--------	--	--	---	--	--	-----------	--

@541		E-registre	Sylvain			pour plus de pistes cyclables et moins de voitures dans le centre de paris	Je salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mise en place d'un cœur de ville apaisé signe une nouvelle étape dans la reconquête et le rééquilibrage de l'espace public. Paris emboîte ainsi le pas à d'autres grandes villes européennes (Madrid, Bruxelles, Florence et plus près de chez nous, Nantes ou Grenoble) où les Zones à Trafic Limitées rencontrent un franc succès. La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, auront des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). A l'intérieur de la zone, la cyclabilité sera renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. L'espace public sera mieux partagé : riverains, piétons, et promeneurs pourront profiter d'un environnement J'estime que ce projet doit être une première étape vers un apaisement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris est amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques. Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra – Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite : En l'absence	-	Favorable	
@542		E-registre	Antoine			ZTL Paris Centre	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@543		E-registre	Dominique			ZTL qualité de la vie	Dans les villes dotées de ZTL, l'amélioration des déplacements piétons est très nette. La ville devient plus agréable à vivre.	-	Favorable	
@544		E-registre	Fany			Témoignage	Bonjour, les quais de Seine non piétons sont très bruyants, irrespirables et dangereux lors de la traversée à pied. Le centre touristique de Paris devrait être accessible uniquement aux professionnels dont le véhicule motorisé est indispensable.	-	Favorable	

@545		E-registre	Vincent-Xavier			Soutien au projet de ZTL	Je soutiens ce projet nécessaire de zone à trafic limité. Il sera cependant certainement nécessaire de revoir le plan de circulation à l'intérieur comme à l'extérieur de la zone en question. Et insister sur les dispositifs pour dissuader le trafic de transit afin que cette zone ne soit pas juste un effet de communication. Il sera nécessaire aussi d'inclure dans le plan de circulation, des pistes cyclables efficaces et bien dimensionnées permettant un accès à cette zone.	-	Favorable	
@546		E-registre	Adrien			Soutien à une ZTL ambitieuse	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@547		E-registre	Valerie			Zone a trafic limite paris	C'est une très bonne idée. Sauf que certains résidents ont des voitures qu'ils utilisent très ponctuellement. Ceux des arrondissements concernés seront tranquilles mais ceux en limite auront encore moins la possibilité de trouver des places dans leur zone de résidence car les autres automobilistes se gareront en bordure de la zone. Il conviendrait d'élargir le périmètre de zone résidence pour les habitants en bordure et à cheval de ces zones Par ailleurs, il serait tant de mettre en place une vraie politique de pistes cyclables. Il est hallucinant en 2024 que les vélos roulent à contre sens dans des rues étroites comme c'est justement le cas dans cette zone et aux abords.	-	Favorable	

@548		E-registre	Sylvie			Soutien à la ZTL de Paris centre	<p>Paris en Selle salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mise en place d'un cœur de ville apaisé signe une nouvelle étape dans la reconquête et le rééquilibrage de l'espace public. Paris emboîte ainsi le pas à d'autres grandes villes européennes (Madrid, Bruxelles, Florence et plus près de chez nous, Nantes ou Grenoble) où les Zones à Trafic Limitées rencontrent un franc succès. La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, auront des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). A l'intérieur de la zone, la cyclabilité sera renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. L'espace public sera mieux partagé : riverains, piétons, et promeneurs pourront profiter d'un environnement apaisé. Paris en Selle estime que ce projet doit être une première étape vers un apaisement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris est amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques. Je soutiens le projet ZTL, et avec contrôles. Mais il est dommage de ne pas étendre la zone à la rove gauche jusqu'au bd Saint Germain (aussi au centre de Paris et parcouru pas de nombreux touristes) Nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Et surtout faire en sorte de ne pas créer une sorte de périphérique autour de la zone. Création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite.</p>		Favorable	
@549		E-registre	Harald			Zone à trafic limité	<p>- Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- A ce titre, il est nécessaire de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit, à l'image du travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Il est souhaitable de créer de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées est nécessaire.</p>		Favorable	

@550		E-registre	Théophile			En faveur d'une ZTL ambitieuse dans Paris Centre	Bonjour,Cycliste du quotidien, je me réjouis des progrès de Paris ces dernières années. Ces progrès en matière d'aménagement portent leurs fruits et nous voyons la fréquentation de l'infrastructure cyclable s'envoler.Je me prononce en faveur de la création d'une ZTL ambitieuse dans Paris Centre. Une telle zone permettra d'améliorer la qualité de l'air dans la capitale tout en facilitant les déplacements des parisiens, travailleurs franciliens et touristes et visiteurs.Ainsi :- Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Je souligne l'importance d'avoir un plan de circulation global permettant d'optimiser le report de trafic efficacement pour ne pas reporter les difficultés hors de la ZTL.- Il est indispensable que soient créées de nouvelles pistes cyclables, à la fois en bordure et à l'intérieur de la ZTL. Notamment, le doublement de la piste du Blvd Sébastopol qui est très fréquentée et la réalisation d'une piste sur les quais hauts de la rive droite (pour désengorger celle de la rive gauche et celle de la rue de Rivoli).- La ZTL doit être clairement délimitée et le périmètre contrôlé efficacement. Le trafic de transit ne doit pas être possible, afin d'assurer les retombées bénéfiques de la ZTL.	-	Favorable	
@551		E-registre	Andoni			ZTL étendue	Merci d'étendre la ZTL à l'est et au nord jusqu'aux Fermiers pour le confort et la sécurité des habitants	-	Favorable	
@552		E-registre	Yves			Élimination du trafic de transit avec de vrais contrôles	La ztl est un petit pas de plus pour éliminer le trafic de transit qui pollue encore trop de quartiers de la ville de Paris. Il est tout à fait bienvenu mais nécessite plus que des panneaux. Comme on a pu constater que le passage à 30 nécessite plus qu'une information et des panneaux, des contrôles automatisés et systématiques doivent accompagner la mise en place de la ZTL. Les arrondissements en dehors de la zone on par ailleurs vraiment intérêt à se réveiller pour assurer que seuls les axes prévus puissent accueillir du transit vers et depuis le centre de Paris. Cela passe par une refonte du plan de circulation, quartier par quartier. La mise en oeuvre de la ZTL est l'occasion de rappeler l'importance de cet exercice pour le bien-être des habitants de la capitale.	-	Favorable	

@553		E-registre	Anne			Sécurité des piétons à Paris	Bonjour, Si à Paris, la politique de réduction de circulation des véhicules est nécessaire la réalisation du plan de circulation et des voies cyclables est une catastrophe pour la sécurité des piétons. Le pire est l'installation de plate-formes aux arrêts de bus qui obligent les passagers à traverser les voies cyclables pour monter ou descendre du bus. Les vélos et les trottinettes ne s'arrêtent pas et focent sur les piétons. Il en va de même pour les espaces toujours plus réduits sur les trottoirs où les piétons sont en danger permanent avec les 2 roues qui ne respectent rien, tant on leur a donné un sentiment de toute puissance et qu'ils se permettent tous les droits, puisqu'ils ne sont jamais sanctionnés et qu'aucune législation n'appuie une politique ferme de délit "cyclable". Toute cette politique de mobilités douces se fait au détriment de la sécurité des piétons, notamment pour les personnes âgées, premières victimes de ces sauvages en deux roues. Il faut arrêter ces travaux aberrants, pensés par des inconscients, que les bus s'arrêtent à nouveau au niveau des trottoirs pas sur ces plate-formes. Il faut également sécuriser les trottoirs pour que les deux roues soient obligés de s'arrêter face aux piétons. Il faut une législation sévère pour que les contrevenants à la sécurité des piétons soient lourdement sanctionnés (amendes élevées, confiscation immédiate de l'engin...). Il faut également lancer une grande campagne d'information et de civisme pour la défense de la sécurité et du respect des piétons, qui je le rappelle, sont les personnes les plus fragiles et les plus vulnérables de toute la chaîne des mobilités.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@554		E-registre	Thomas			Favourable	La pollution atmosphérique, la pollution des particules fines (issues aussi des voitures électriques) et la pollution sonore est nuisible pour les personnes habitantes à Paris centre, ainsi que les personnes qui y travaillent ou qui y se trouve pour leurs loisirs. L'apaisement de la circulation en réduisant le transit des véhicules individuels serait utile pour réduire les nuisances subit par ces personnes. La pollution est aussi nuisible pour les bâtiments historiques. Le patrimoine historique de Paris bénéficier d'une réduction de la pollution. En réduisant l'espace dédié aux véhicules individuels on pourrait libérer de l'espace pour la végétation, des piétons et cyclistes et de fluidifier les couloirs de bus. Il est dommage que la zone ne soit pas plus grande pour couvrir la rive gauche et la 11ème.	-	Favorable	
@555		E-registre	Jean-Marie			Pour une ZTL réelle et effective	Largement favorable à la mise en place d'une ZTL, je regrette qu'elle semble être circonscrites aux îles et aux quatre premiers arrondissements de la rive droite, abandonnant totalement, les 5e, 6e, et 7e arrondissements. Attention, une ZTL n'est pas une fin en soi, mais un moyen, qui n'aura d'effet et d'utilité que si les pouvoirs publics se donnent les moyens de la faire respecter. Donc en la contrôlant strictement, et en travaillant à son plan de circulation, à ses aménagements piétonniers (même s'il ne s'agit pas d'en faire une aire piétonne géante), et cyclables. Ces dernières devront également permettre une circulation confortable et réellement SÉCURISÉE en bordure de ZTL.	-	Favorable	
@556		E-registre	Clara			Avis favorable avec équipements vélo	Bonjour, Je suis très favorable à la zone à trafic limité, comme en général à ce qui réduit la place de la voiture en ville. Il est important que le projet contienne des aménagements cyclables, qui ne mettent pas en conflit cyclistes et piétons (espaces différenciés)	-	Favorable	
@557		E-registre	Larger			Zone a trafic limité	A mon avis c'est la solution pour retrouver une ville sereine et calme	-	Favorable	

@558		E-registre	Cyrille			Zone a Trafic limité expéré	J'habite le 4eme, j'ai 57 ans et j'appelle de mes voeux une mise en place réelle, effective et contrôlée de la zone a trafic limité pour enfin accéder : à une ville non dédiée à la voiture aux motos/scooters et aux camions. à un quotidien plus pacifié moins bruyant. moins pollué, et enfin pouvoir accéder au droit de se déplacer en velo ou à pieds dans l'hyper centre sans être en permanence sous la pression du trafic automobile. Je souhaite pouvoir enfin expérimenter un mode de vie plus simple plus écologique plus tranquille et bénéficier des milles vertus apportées par la limitation radicale du trafic. Merci de nous aider à accéder enfin à cette nouvelle ère !	-	Favorable	
@559		E-registre	Caroline			Ztl : avis favorable	Merci de travailler à améliorer la qualité de l'air et le niveau de bruit et d'encourager encore les déplacements en vélo et à pieds dans cette zone de Paris. Les bus et les taxis doivent être également encouragés voir le covoiturage ? Encore trop de véhicules particuliers immatriculés 75 avec uniquement le conducteur. Prévoir des parkings à tarifs raisonnables pour permettre aux franciliens à mobilité réduite d'accéder à Paris.	-	Favorable	
@560		E-registre	Amélie			Reports de trafic et nuisances sonores.	J'habite dans le quartier Paradis-Saint-Denis. La Mairie vient d'engager de lourds travaux de diminution de la route rue de Paradis (plus qu'une voie voitures au lieu de 2) qui va embouteiller tout le quartier étant données elles nombreuses livraisons et le manque de civisme important des livreurs. Le projet ZTL va reporter le trafic dans mon quartier avec les conséquences qu'on connaît en matière de pollution sonore et atmosphérique. Je m'étonne que l'étude d'impact ne prenne pas en compte tous les projets "embellir votre quartier" qui visent généralement à réduire la voirie pour les voitures. Par ailleurs j'attire votre attention sur le fait que partout où on retire la voiture à Paris, on développe des endroits festifs (terrasses, quais où l'alcool coule à flots) générateurs d'une pollution bien plus immédiate et dommageable à la santé que la pollution atmosphérique : la pollution sonore nocturne, source de privation de sommeil pour les habitants, avec des conséquences sur la santé dès la première nuit. Il y a un impensé sur une fonction de la voiture en ville : elle permet d'empêcher les stagnations de personnes la nuit dans les rues et favorise la tranquillité nocturne un groupe s'installe plus facilement au milieu d'une rue piétonne qu'au milieu d'une rue où une voiture peut passer. Une voiture garée la nuit fait moins de bruit qu'une terrasse installée sur une place de stationnement. Dans une ville où la police est autant absente la nuit, c'est totalement néfaste pour la santé des riverains de retirer la voiture au profit d'espaces festifs.	-	Défavorable	
@561		E-registre	Denis			Extension ZTL	Toute initiative conduisant à réduire le trafic motorisé au profit d'une mobilité douce ou active, au profit d'un espace vert est à encourager, sans exception. Il est grand temps que l'espace conquis par la voiture soit repris pour d'autres usages. Pour le plus grand bénéfice des habitants, les premiers concernés. Et avec une valeur d'exemple pour d'autres villes.	-	Favorable	

@562		E-registre	Jerome			soutien au projet de ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre	- je soutiens le projet de ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- je tiens a souligner la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je salue le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@563		E-registre	Thomas			Limiter le trafic automobile - Oui Oui Oui !	Il faudrait étendre cette zone encore plus loin. Foncez !	-	Favorable	
@564		E-registre	Simon			pour une ZTL ambitieuse	Je suis à fond pour une ZTL pour en finir avec les gaz d'échappement, le bruit et la violence.	-	Favorable	
@565		E-registre	Louis			Un projet intéressant et nécessaire	Je pense que restreindre les flux de trafic motorisés sur le secteur du Centre de Paris est un projet porteur et en phase avec notre époque et nos ambitions écologiques. Quantité d'autres grandes métropoles européennes ont déjà sauté le pas (en Italie, Slovénie, Allemagne, etc..) et les conséquences ont été positives. En tant qu'ex-parisien (j'habitais dans le Xème arrondissement et me rendait régulièrement dans les arrondissements I II III et IV) j'ai toujours été surpris de la place très importante dédiée aux déplacements motorisés et de la faible part allouée aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes. Ce serait même l'occasion de mettre enfin les axes primaires et secondaires de ce secteur aux dimensions PMR ! En bref, le projet me paraît pertinent (d'autant que 66% des ménages parisiens ne disposent pas de voiture...)	-	Favorable	

@566		E-registre	Bruno			Enquête publique sur la Zone à Trafic Limité Du 1er, 2ème, 3ème et 4ème arrondissement de Paris	Je salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mise en place d'un cœur de ville apaisé signe une nouvelle étape dans la reconquête et le rééquilibrage de l'espace public. Paris emboîte ainsi le pas à d'autres grandes villes européennes où les Zones à Trafic Limitées rencontrent un franc succès. La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, auront des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). A l'intérieur de la zone, la cyclabilité sera renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. L'espace public sera mieux partagé : riverains, piétons, et promeneurs pourront profiter d'un environnement apaisé. J'estime que ce projet doit être une première étape vers un apaisement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris est amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques. Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; Je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je salue le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre . Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace en ligne avec l'objectif Il serait bon : - de doubler la piste cyclable du bd de Sébastopol (l'actuelle est trop étroite et donc dangereuse) - de créer une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite - de remplacer les revêtements en pavés des ponts qui en comportent par des revêtements lisses Qu'avez-vous prévu pour le tourne à gauche puis à droite permettant de rejoindre la rue du Renard depuis la rue St Martin ? Idem pour la jonction entre le bas de la rue du Renard et le pont Notre Dame Enfin pourquoi ne voit-on jamais les nombreux policiers municipaux que vous avez embauchés ? PS: pour répondre à la question: "ma contribution concerne.." .pourquoi ne peut-on choisir qu'un arrondissement ??	-	Favorable	
@567		E-registre	Michel			pistes cyclables dans la ZTL		-	Favorable	
@568		E-registre	Laurent			Pour la ZTL	Tout à fait pour la ZTL, vu l'impact sur le stress, la santé et la qualité de vie imposé par ceux, ne représentant pourtant qu'une très faible part des déplacements, qui font le choix de déplacement en véhicule motorisé Ils empêchent de plus ceux qui en ont vraiment besoin, comme des artisans ou des personnes invalides, de le faire dans des conditions acceptables	-	Favorable	

@569	E-registre	Patrick			Contribution au projet ZTL à Paris	Bravo pour le projet de ZTL !En espérant qu'il sera ensuite étendu à d'autres arrondissements, et notamment aux grands axes.Il me semble important que soit bien travaillé le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit.J'espère que de nouvelles pistes cyclables soient créées, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;Et j'approuve cette remarque, en l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace : la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@570	E-registre	Guillaume			Proposition d'Extension de la Zone à Trafic Limité (ZTL) à Tout Paris	IntroductionLa Zone à Trafic Limité (ZTL) représente une étape cruciale dans la transformation de Paris en une ville durable et respectueuse de l'environnement. Cette consultation publique offre une opportunité unique pour les citoyens de contribuer activement à l'amélioration de leur cadre de vie.Proposition PrincipaleNous proposons d'étendre la ZTL à l'ensemble du territoire parisien. Cette mesure vise à réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore, tout en améliorant la sécurité et la qualité de vie urbaine.Justification de l'ExtensionL'extension de la ZTL contribuerait à :- Diminuer la Pollution : Réduire les niveaux de pollution atmosphérique et sonore, directement liés au volume de trafic automobile.- Promouvoir la Mobilité Durable : Encourager l'utilisation des transports en commun, du vélo, et de la marche, aligné avec le Plan Vélo de Paris et les objectifs du Plan Climat.- Améliorer la Santé Publique : Diminuer les maladies respiratoires et cardiovasculaires causées par la pollution.- Renforcer la Cohésion Sociale : Créer des espaces publics plus agréables et accessibles, favorisant les interactions sociales et l'activité économique locale.Données et ComparaisonsDes études montrent que les zones de faibles émissions peuvent réduire les particules fines jusqu'à 30%. Des villes comme Madrid et Milan, qui ont mis en œuvre des ZTL étendues, ont vu une amélioration notable de la qualité de l'air et une réduction des accidents de circulation.Réponses aux PréoccupationsAccessibilité et Mobilité :Pour les Résidents : Proposer des permis spéciaux pour les résidents et les services essentiels, garantissant l'accès aux domiciles et aux services d'urgence.Pour les Entreprises : Mettre en place des horaires de livraison flexibles et encourager l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides pour les livraisons.Mesures d'Accompagnement :Transports en Commun : Augmenter la fréquence et la capacité des lignes de métro, bus, et RER, surtout aux heures de pointe Infrastructures pour Vélos et Piétons :	-	Favorable	
@571	E-registre	Julien			Non a la ZTL	Non à la double ghettoisation de Paris !D'un côté les ghettos de csp+ à vélo dans l'hypercentre et de l'autre, des cloaques dignes des années 70 dans les arrondissements à deux chiffres.C'est à l'inverse de ce qu'est Paris, mais pas étonnant de la part de cette municipalité qui n'aime ni ne comprend cette ville et sa population historique	-	Défavorable	
@572	E-registre	Annie			Oui mais avec des transports en commun efficaces	Pas de neutralisation de la mobilité sans penser aux personnes qui ne sont ni jeunes ni dynamiques et ne sautent pas de la patinette au vélo et à la course à pied mais qui a besoin des transports en commun.	-	Favorable avec réserve(s)	

@573		E-registre	Mathieu			Gérer les reports de trafic	Je suis particulièrement favorable à la ztl.Elle doit à mon sens s'accompagner de la création de nombreuses pistes cyclables, permettant également la sécurité des piétons. Vivant en bordure (rue d'Hauteville) j'ai une inquiétude : les reports de circulation Je crains que la zone n'entraîne un afflux importants de véhicules à ses limites. Je ne sais comment limiter ce risque -sinon étendre la zone, ce à quoi je suis favorable. Une limite passant rue lafayette -qui éviterait donc des reports depuis les Grands Boulevards - me paraîtrait donc préférable.	-	Favorable	
@574		E-registre	Aurélie			Oui à la ZTL	Je soutiens le projet de ZTL, qui devra s'accompagner d'une réflexion plus vaste pour diminuer de façon drastique le trafic à Paris, source de pollution atmosphérique, sonore et d'insécurité pour les piétons et cyclistes. La réduction du trafic devra permettre de redonner de l'espace aux piétons et aux pistes cyclables. Il faudra absolument prévoir des contrôles efficaces afin que la ZTL soit respectée.	-	Favorable	
@575		E-registre	Alix			Pour un Paris plus calme	Limiter la circulation dans le centre de Paris est une excellente idée. Il sera important de prendre en compte les axes de circulation vélo dans la zone et aux frontières. Il est par ailleurs essentiel que la circulation soit effectivement contrôlée et limitée Je soutiens les propositions faites sur ce sujet par Paris en Selle	-	Favorable	
@576		E-registre	Jorge			Zone à trafic limité	Bonjour,C'est une très bonne initiative qui je l'espère sera un succès et permettra aux autres villes de faire de même.	-	Favorable	
@577		E-registre	Camille			une ZTL sur le modèle des Superilles de Barcelone	faire autant de ZTL qu'il y a de quartiers résidentiels et de lieux de vie à Paris aurait été beaucoup plus pertinent que de viser les seuls arrondissements du centre qui concentrent très peu de population et sont essentiellement ouverts aux touristes. Depuis des années nous demandons la piétonisation du quartier martyrs dans le 9eme et il y a toujours plus de voitures.... Les "superilles" de Barcelone qui sont des piétonisations par quartiers et lieux de vie sont beaucoup plus pertinents que cette ZTL très provinciale en fait car limitée au centre de Paris, à supposer que Paris possède un centre ?. Il faut que tous les arrondissements profitent de la piétonisation et notamment les plus pauvres 19eme/20eme.	-	Favorable	
@578		E-registre	Karine			Zone à trafic limité	Bonjour,Je soutiendrai toujours les projets visant à diminuer le trafic automobile (sauf électrique) dans Paris. Cette source de nuisances, pollution de l'air, pollution sonore, doit tendre à disparaître tout en aménageant des solutions alternatives viables pour les habitants de la capitale mais aussi pour les livreurs et visiteurs.Merci.	-	Favorable	
@579		E-registre	Victor			consultation zone à trafic limitée	je souhaiterai la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;il serait également souhaitable que l'accès dérogatoire à la ZTL soit fortement contrôlé	-	Favorable	
@580		E-registre	Poli			Libérons la surface	Bonjour. Outre le trafic motorisé, le stationnement de véhicules motorisés doit être extrêmement limité. Je propose 1 h max en surface.	-	Favorable	
@581		E-registre	Jacques			Cycle citoyen	Tous ces projets sont très bien mais sans discipline et contrôle, faire du vélo sera de plus en plus dangereux S'il faut des contrôles par caméra et/ou police municipale pour vérifier l'accès, il en faut aussi vis à vis des cyclistes Je fais du vélo à Paris depuis 15 ans : aujourd'hui le vrai danger sont les cyclistes plus que les véhicules motorisés tous types	-	Favorable avec réserve(s)	

@582		E-registre	Olivier			Zone à trafic limité Paris Centre (rive droite)	Il y a bien d'autres urgences que tous ces plans qui ne tiennent compte ni de la densité des populations, ni de la pénibilité des aidants à accompagner les personnes âgées ou en situation de handicap, ni des secours dont les temps d'intervention ne cessent d'augmenter (et donc les plans de circulation de la Mairie ne font que diminuer notre sécurité). Tout est pensé dans cette politique de la ville comme si Paris était une sorte d'immense Club Med : vélo à gogo même plus la liberté de circuler à pied sans être gêné par l'absence totale de respect des piétons. J'avais interdit à ma mère de sortir seule car l'aberration des rues à sens unique rendues cyclables en contresens ne permet plus à des personnes à mobilité réduite ou à vue basse d'avoir une vie tranquille. Alors vous voulez organiser des ZTL en rendant encore plus compliquée la ville et en concentrant ailleurs ce qui se passe déjà mal aujourd'hui. Les forces de l'ordre et les secours sont obligés d'utiliser les voies de vélo (parfois à contresens - je l'ai vu plusieurs fois) pour pouvoir accomplir leurs missions (ne dites pas que vous ne le savez pas à moins faire semblant de l'ignorer). Densifier encore davantage la circulation ailleurs pour satisfaire une partie de la population est un détournement tout simplement du droit de circuler librement pour satisfaire une partie seulement de la population : comme j'aimerais être le seul à avoir le droit de rentrer chez moi tranquillement, résidant dans le quartier Gare de Lyon devenu totalement ingéré et que vous allez encore densifier par vos choix égoïstes et décalés. Avant de faire plaisir à un petit nombre, penser à l'ensemble des Parisiens et arrêtons de dépenser inutilement. La ville a d'autres urgences : immeubles insalubres, immeubles de la ville non entretenus, accès handicapés trop souvent inexistant, mauvais entretien des chaussées, trottoirs souillés car non nettoyés régulièrement et tout cela fait aussi partie du bien-être de TOUS. Plus personne ne supporte le plan de circulation à Paris : ni les chauffeurs de taxi (même l'organisation Je suis opposée à votre volonté de remettre la ville de Paris entre les mains des seuls cyclistes. Chaque individu traverse dans sa vie des phases différentes, le vélo comme moyen de transport urbain ne peut pas être le seul privilégié. Puisque vous avez décidé de bannir la voiture il faut que les transports en commun soient au moins accessibles et sûrs, ce n'est plus vraiment le cas, les autobus circulent difficilement puisque les pistes cyclables ont envahis la ville, le métro est peu sûr et globalement sale. Les vélos ne respectent pas toujours les piétons, ils sont conquérants pour certains, et dangereux pour les piétons. Ils sont aussi dangereux pour eux même. Par vos excès vous dresser les cyclistes, les piétons, les automobilistes, les uns contre les autres, nous sommes loin de l'apaisement revendiqué, l'excès est préjudiciable.		Défavorable	
@583		E-registre	Florence			Zone a trafic limité		Défavorable		

@584		E-registre	Delphine			Soutien de la Zone à trafic limité	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@585		E-registre	Pia			Paris respirable	Oui à une ZTL mais il est indispensable de réfléchir aux reports sur les axes adjacentsLe boulevard Voltaire, suite aux nécessaires voies sur berges interdites à la circulation, est déjà très encombré.Donc moins de voitures , en dehors de celles indispensables (handicap, travail intramuros...) à ParisPlus de transports en commun, de pistes cyclables et des trottoirs élargis pour les piétons	-	Favorable	
@586		E-registre	Christine			Restriction de passage à certains horaire dans les rues à forte concentration de restaurant	Bonjour,Est-il possible d'envisager que certaines rues qui ont une très forte concentration de restaurants et des trottoirs étroit : - Rue Saint Anne (2ème) - Rue Godot de Mauroy (9ème)par exemple, soit fermées à la circulation entre 11h et 15h afin que nous puissions y marcher en toute sécurité ?Et pourquoi pas aussi le soir... Repensons aussi la ville en terme de confort pour les piétons au regard de la largeur des trottoirs dans le marais particulièrement et ce d'autant plus avec l'accroissement du nombre de terrasse...Vous remerciant pour cette enquête.Cordialement,	-	Favorable avec réserve(s)	
@587		E-registre	Victoire			Oui à la diminution des voitures en ville	Bonjour,Oui au plan ZTL ! Nous avons besoin d'air pur et de plus de silence. Les enfants en particulier ont besoin de ne plus avoir peur de se faire écraser par des véhicules. Nous avons besoin de nouvelles pistes cyclables.	-	Favorable	
@588		E-registre	Augustin			Soutien à la ZFE	Je soutiens tout d'abord le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.En tant qu'habitant du 13eme, je rappelle la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit.Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;	-	Favorable	

@589		E-registre	Thomas			Améliorer les contrôles + étendre le réseau de pistes cyclables	Je salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, devraient avoir des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). Je soutiens un projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; Il est nécessaire de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra – Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, en ligne avec l'objectif du projet, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées. En effet, la liste très large de dérogations ainsi que l'absence de mécanisme automatisé laisse penser que la ZTL telle que présentée n'aura que peu d'impact. Je note que le passage à 30 km/h n'est pas respecté et que les opérations « Paris sans voiture » n'ont qu'un effet limité sur la circulation. La mise en place de la ZTL devrait permettre d'améliorer le contrôle des 2 roues motorisés munis d'un échappement qui n'est pas réglementaire et qui posent des nuisances sonores très importantes, jour et nuit. Je note que je n'ai jamais constaté d'un contrôle de ce type (ni de vitesse), que ce soit par la PP ou la PM. Cela pose la question de la fragilité de la volonté politique quant à J'ai de l'asthme depuis petit et j'ai besoin de pouvoir respirer quand je decsn2d de chez moi	-	Favorable	
@590		E-registre	Adrien			Pollution	J'ai de l'asthme depuis petit et j'ai besoin de pouvoir respirer quand je decsn2d de chez moi	-	Favorable	
@591		E-registre	Stéphane			Zone à trafic limité	Je soutiens cette initiative et regrette que des mesures plus efficaces ne soient pas appliquées dans d'autres arrondissements. Le 15e est particulièrement dépourvu de pistes et les parkings voitures restent généralisés des deux côtés de chaque rue.	-	Favorable	
@592		E-registre	Andy			Nuisances sonore et incivilités des 2 roues motorisés	Je suis riverain rue du Temple / rue de Turbigo. je constate et subis les nuisances et incivilités des 2 roues motorisés (scooteurs, motos, etc) au quotidien. Je souhaiterais que cette zone à trafic limité prenne en compte ces nuisances pour réduire la pollution sonore et thermique. Je propose d'interdire ou de fortement limiter par exemple les livraisons de repas (Uber eat, Deliveroo etc) avec des 2 roues motorisés. Ce sont pour moi les livreurs de repas qui provoquent le plus de nuisances et de non respect des piétons et usagers. D'autres villes en France ont interdit les 2RM pour la livraison de repas en obligeant à circuler à vélo et je trouve que ce serait une bonne solution d'équilibre. Je souhaiterais également la mise en place de plus de contrôles de bruit des 2RM par la police municipale ou par la mise en place de radars sonores à l'entrée de la ZTL pour verbaliser ceux qui ne sont pas en règles (Klaxons abusifs, pots trafiqués, pas de chicanes...). Il faudrait aussi réglementer l'interfile et sanctionner les 2 roues qui klaxonnent à tout va. Ces nuisances sonores pèsent sur mon quotidien, ayant des problèmes d'audition...	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@593		E-registre	Nolwenn			Étendue de la zone	Les reports de circulation sur les arrondissements adjacents à la zone vont générer une augmentation de trafic et de pollution énorme dans des zones déjà saturées - boulevard de Bonne Nouvelle, rue Lafayette... - et ne vont pas faciliter la vie des habitants. Pourquoi ne pas étendre des à présent la zone a un périmètre plus grand, voire tout Paris ?	-	Favorable	
@594		E-registre	Yves			Avis favorable à la ZTL	Je suis favorable au projet de ZTL avec les remarques suivantes:- pour les axes de transit essentiels dont notamment ouest vers est il faudra mettre des panneaux indicateurs dès le périphérique qui rappellent l'interdiction de transit car actuellement les panneaux orientent vers le centre sans réserves- pour les contrôles il faudrait être plus clair concernant les cas dits "ponctuels" des consommateurs de commerces, spectacles etc...- pour les dates, périodes ou durées, il n'y a rien de précisé. Est tout le temps ? Par exemple quid des week-end ? des fêtes ... par opposition aux jours ouvrés?- pour les véhicules il manque des précisions: les vélos ou les voitures 100% électriques sont des vélos "motorisés". Sont-ils aussi interdits de transit ? comme les véhicules à combustion fossile ?Donc d'accord mais précisions à apporterYves ROBIN	-	Favorable	
@595		E-registre	Odessa			OUI pour les zone à trafic limité	Je soutiens toutes propositions pour diminuer la place de la voiture à Paris où nous avons bcp de choix en ce qui concerne d'autres types de mobilité. Dans mon quartier des travaux autour d'une placette centrale ainsi que des changements de la circulation ont drastiquement améliorer la qualité de vie des riverains et apaiser le quartier. Un vrai succès !	-	Favorable	
@596		E-registre	Stéphanie			Porter la voix des perdants à ce projet	Le projet est réservé à l'hypercentre et aux touristes déroutant la circulation sur les axes dans les quartiers plus modestes et très habités qui, au final, subiront tous les désavantages : bruit, pollution, stress Je suis dans le 13eme sur la rue de Tolbiac et je rêve d'une piste cyclable protégée plutôt que des voitures et des 2 roues avec encore plus de végétation.	-	Favorable avec réserve(s)	
@597		E-registre	Alain			Bravo pour la ZTL . doublons les pistes cyclables en pourtour de la ZTL	Velotafeur entre le 11e et le 15e, je suis favorable à la ZTL la plus ambitieuse possible.... Pourquoi ne va-t-elle pas jusqu'au Bd Saint Germain ? Quoi qu'il en soit, il est important d'éviter les reports de la circulation de traverse sur le pourtour de cette ZTL. Pour cela, il faut à minima doubler les pistes cyclables sur les artères des grands boulevard, du quai haut rive droite, du boulevard Henri IV.	-	Favorable	
@598		E-registre	Brad			ZTL Paris Centre	Je suis très très pour l'idée du ZTL. Attention simplement à une problématique vivant dans Paris Centre. Parfois voire souvent les dépanneurs (e.g. plombiers, électriciens, etc.) se plaignent en arrivant en disant que c'était très galère de se garer. Je ne voudrais pas qu'ils abandonnent l'idée d'intervenir dans mon quartier le Marais car nous avons besoin d'eux !	-	Favorable	
@599		E-registre	Olivier			Zone à trafic limité	Place aux piétons, vélos et mobilités douces. On veut du calme, on veut respirer, on veut de la nature en ville	-	Favorable	
@600		E-registre	Anne			Bd sebasto et rue de rivoli	1)Très bien cette proposition de ztl 2) Merci pour tous les travaux déjà réalisés pour permettre de se déplacer plus facilement et moins dangereusement en vélo. 3) j'espère qu'il est prévu que la piste cyclable du bd sebastopol soit doublée (au moins)4) pistes cyclables le long des quais?5) quid du plan de circulation : bcp de véhicules bd sebasto, avec des conducteurs souvent énervés et dangereux : trafic à diminuer (ailleurs aussi?)6) panneaux m12 sur tous les feux rue de rivoli (avec rappel piétons prioritaires?)	-	Favorable	

@601		E-registre	Philippe			ZTL	Bonjour la mise place d'une ZTL doit aussi être accompagnée d'améliorations permettant des déplacements en vélo en toute sécurité et notamment pour les enfants. Merci	-	Favorable	
@602		E-registre	Catherine			Le projet de ZTL va dans le bon sens.	Il faut limiter le transit, soit par un plan de circulation qui le permette, soit par des conditions à l'accès, et éviter les reports, dans la zone et aux alentours. Et aussi il aura besoin d'être complété par des aménagements vélo plus solides sur les axes qui bordent la zone, et plus capacitaires sur le Bd de Sébastopol, très en dessous de ce qu'il faudrait.	-	Favorable	
@603		E-registre	Laurent			Arrondissements limitrophes	Qu'est il prévu pour limiter les nuisances causées par le contournement de la ZTL dans les arrondissements limitrophes? A quand un peage pour le trafic de transit?	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@604		E-registre	Anne			Zone a trafic limité	Selon la mairie de paris les objectifs de la Zone à trafic limité (ZTL) qui doit être mise en place dans le centre de Paris après les JO doit favoriser les mobilités douces et abaisser la pollution et le bruit = rien que des slogans vides de sens rabâchés par des politiques aux éléments de langage sans inspiration. Ils pensent que les citoyens ne sont là que pour subir leur politique incompréhensible. Pour avoir vécu dans 3 métropoles Mexico New York et Paris je n'ai jamais ressentie autant de mépris et d'incompréhension d'un édile qui semble n'accorder aucun intérêt à ses concitoyens. Pour le bruit = Pourquoi ne pas organiser un vote citoyen sur le bruit :provenant des terrasses estivales comme cela a été fait pour les trottinettes ? Peur du résultat ? Quant à la mobilité douce, elle a transformé Paris un chaos circulatoire mettant en danger en permanence les piétons qui risquent un accident dès qu'ils sortent de chez eux (3 en un an et demi) pour cause de cyclistes n'ayant ni foi ni loi. Pour la pollution atmosphérique les endroits le plus problématiques pour la santé à Paris se trouvent dans les stations du métro avec une concentration de particules fines dépassant le seuil maximal = au lieu d'interdire complètement les voitures dans certains quartiers de l'hyper centre qui décourage les artisans à venir travailler chez vous occupez vous des vrais problèmes des habitants comme le bruit et les bristrotiers cupides qui se croient seuls au monde .	-	Défavorable	
@605		E-registre	Brillant			nuisances dans le 9e	vraiment inquiet de l'augmentation du trafic dans le 9e déjà complètement congestionné	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@606		E-registre	Caroline			Zone à trafic limité	vélotafeuse du 14eme au 10eme, j'attends avec impatience la zone de trafic limité et tout ce qui pourrait faciliter et sécuriser le déplacement à vélo, notamment des pistes cyclables. merci pour ce qui a déjà été réalisé.	-	Favorable	
@607		E-registre	Fanny			ZTL	je pense que cette zone devrait s'étaler davantage. (Avec uniquement ambulances, taxis, véhicules pour handicapés, entrepreneurs, pompiers etc).	-	Favorable	
@608		E-registre	Philippe			Séparateurs pistes cyclables	Il serait bon de remplacer les séparateurs de pistes cyclables pas toujours bien visibles, qui représentent un obstacle dangereux pour les vélos mais inefficace pour les voitures et camions. Quand on a le malheur de les heurter tangentiellement, il en résulte généralement de très mauvaises chutes.	-	Favorable	
@609		E-registre	Bérengère			Zone à trafic limité dans Paris	Non à la mise en place de cette à trafic limité Tous les parisiens doivent pouvoir circuler dans leur ville librement en voiture si ils habitent dans la ville en dehors de cette zoneLa zone concernée ne concerne pas que le centre puisqu'elle englobe la rue de Rivoli jusqu'à la place de la Concorde (place qui n'est pas dans le centre).	-	Défavorable	

@610		E-registre	Francois			Besoin pressant... d'une ZTL!	En tant que piéton et cycliste, je ne peux qu'espérer au plus vite une ZTL afin d'apaiser et de sécuriser le quartier. Il me semble également indispensable de créer une piste cyclable en haut des quais de la rive droite, car la promenade piétonne/cycliste en bas des quais est beaucoup trop fréquentée (notamment les soirs et WE), ce qui rend le trafic cycliste très compliqué. Enfin, il faudrait élargir la piste cyclable du boulevard de Sébastopol, qui est sur-fréquentée et ne permet pas de doubler un autre cycliste (alors qu'il y a 3 larges voies de voitures).		Favorable	
@611		E-registre	Fabienne			Ztl projet pour les 4 arrondissements de Paris	Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; * le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; * la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;		Favorable	
@612		E-registre	Dominique			Soutien à ce projet de ZTL	Cycliste depuis plus de 25 ans, foyer sans voiture, nous subissons les effets négatifs du trafic automobile. Je suis pour ce projet de ZTL, espérant que ce n'est qu'un début. Pour une ZTL dans chaque arrondissement. Il faut favoriser les mobilités douces, au premier plan desquelles la marche. Nous étouffons l'été, la conjonction de la chaleur et de la pollution atmosphérique rendent la ville invivable. Il faut de manière urgente limiter le trafic automobile dans Paris, favoriser toutes les mobilités douces et les transports en commun. Également débitumiser le plus possible, retrouver le sol et végétaliser pour augmenter l'ombre, l'humidité et la fraîcheur.		Favorable	
@613		E-registre	Benjamin			Soutient aux propositions de Paris en Selle	Je soutiens les grandes propositions de l'association Paris en Selle, soit :- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; * le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; * la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.		Favorable	

@614		E-registre	Matthieu			J'adore l'idée de la ZTL	Il en est de la mobilité comme des taxes. Ce qui compte, c'est l'inélasticité. Créer une ZTL à Paris centre, c'est comme taxer l'alcool, les carburants... La demande de mobilité pour le centre est inélastique. Le centre de Paris sera toujours le centre de Paris. Il le sera sans doute plus encore, une fois débarrassé d'usages peu efficaces et générateurs de nuisances comme l'automobilisme de confort. Ces usages peu efficaces doivent trouver des substituts. Oui, une nouvelle mobilité est à mettre en place, la cyclologique, etc... C'est un changement. C'est pénible, une majorité fera ce qu'elle peut pour éviter retarder la peine liée à ce changement. Paris centre est le pivot de l'évolution des mobilités. Il faut le faire, il faut y aller. La France n'est pas la Silicon Valley. En revanche, sur la scène internationale, ce qui se passe à Paris, en terme de mobilité, ça fait parler, ça inspire. Le monde nous regarde. C'est assez excitant! J'habite porte d'Asnières. La refonte de Rivoli nous permet d'accéder à vélo au centre et à l'est de Paris, dans des conditions agréables. Il y aura du pushback, des réactions. Mais de proche en proche, on cherchera à capter ce gain, ce dividende (zero nuisance) d'une mobilité encadrée. Une dernière comparaison; IMO 2020. Les nordics ont réussi à imposer, grâce à la maîtrise de couloirs de navigation incontournables, le desulphurisation de la navigation commerciale. Ce qui signifie la desulphurisation de la navigation pour le monde entier, car économiquement, aucune compagnie ne peut faire l'impasse sur ce couloir. Il en est de même de Paris centre, pour les émissions routières. en tout cas c'est ce que je crois. Brief introduction; 1 famille (les 2 parents travaillent à Paris), 2 enfants, pas de voiture (ma femme n'a pas le permis). Nous passons beaucoup de we à Paris.	-	Favorable	
@615		E-registre	Sébastien			Extension de la ZTL au-delà de Paris centre	Je soutiens le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre. Je regrette toutefois que ce projet ne soit pas plus ambitieux et ne couvre pas davantage d'arrondissements.- Il est nécessaire de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et surtout empêcher le trafic de transit. - je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, notamment :* l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;* et dans les arrondissements qui sont en retard : 7eme, 8eme, 16eme, etc. dans lesquels il est encore pénible voire dangereux de circuler à vélo.- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je souhaite la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@616		E-registre	Pol			ZTL	pour la ZTL	-	Favorable	
@617		E-registre	Thomas			Interdiction des trottoirs cyclables	Je souhaite l'interdiction des trottoirs cyclables. En tant que piéton et cycliste. Ils sont dangereux et n'apportent pas de solution que des problèmes. Les pistes cyclables doivent être séparées du trottoir et de la route et à sens unique. Bien cordialement.	-	Favorable	

@618		E-registre	Stéphane			Impossible au quotidien de justifier les déplacements	Bonjour,En tant que résident du 10e, je vais régulièrement faire mes courses de nourriture (avec ma voiture vu que j'ai des déficiences physiques)Les informations fournies ne permettent pas d'envisager sérieusement comment je pourrais faire mes courses sans être verbalisé. Dans la rue où je suis à gare du nord, les riverains sont verbalisé alors que l'usage de la rue leur est autorisé..Par ailleurs de nombreuses personnes handicapées disposent d'une carte priorité mais pas forcément de carte de stationnement. Or selon les informations communiquées, seule la seconde catégorie est "autorisée" (sans préciser vraiment la façon dont se fera l'enregistrement des véhicules)..Une belle usine à gaz qui risque encore de faire peser les incohérences sur les citoyens	-	Défavorable	
@619		E-registre	Matthieu			PRIVILÉGIER L'ATTRACTIVITÉ DE L'HYPERCENTRE	On lit dans plusieurs contributions qu'il faut faire la ZTL et en même temps faire des aménagements cyclables sur les voies situées à l'extérieur. Ça serait bien. Mais où a-t-on vu que la ville annonce quoi que ce soit dans cette direction? C'est bien plus sûrement le contraire qui va se passer.Pourquoi n'y a-t-il pas, boulevard St-Germain, de piste cyclable dédiée dans le sens ouest>est, mais juste un couloir de bus à partager? Pourquoi n'y a-t-il rien dans le sens est>ouest? Ni rien ensuite, au-delà de l'Institut du Monde Arabe, sinon une pseudo 'voie verte' qui autorise à rouler sur le trottoir? Ce n'est même pas une piste SUR trottoir.La réponse est toute simple : s'il y a si peu pour le vélo sur ces axes, c'est que l'espace y est saturé d'autos. Or le choix n'est pas d'y remédier. On y planifie au contraire +35% de trafic à une extrémité (pont de la Concorde) et +40% de plus à l'autre (vers Austerlitz). Ce sont les chiffres même du dossier de cette consultation.Il faut reconnaître la franchise de David Belliard, dans sa présentation à la mairie le 30 avril 2024 : «Quand certains sont gagnants, d'autres sont perdants». Pourquoi pas, au fond, s'il s'agit de constituer une zone centrale privilégiée, dégagée de sa part du transit parisien, et dédiée aux activités festives, au tourisme et au luxe? Car c'est bien là le projet. Le Monde a alerté dès le 20 mai 2021 («Art et luxe investissent le patrimoine du centre de Paris»), Libération dès le 23 juin de la même année («Une vision de la Ville calquée sur les besoins du tourisme»). D'autres articles dans d'autres médias, sur la création de valeur immobilière, sur un nouveau triangle d'or, sur la touristification, sur la disneylandisation de l'hypercentre.La ville se spécialise, les 560 hectares de Paris Centre donnent à cette ZTL une tout autre nature que les petites ZTL qui peuvent être aménagées au centre des autres quartiers. Ce n'est pas jouer les Cassandres que d'envisager que s'opère un mouvement de population dans les années qui viennent. Ceux qui recherchent l'animation des rues anaisées remplaceront ceux	-	Défavorable	
@620		E-registre	Volker			Très bonne initiative	100% favorable à cette idée	-	Favorable	

@621		E-registre	Clotilde			Soutien aux propositions de Paris en selle	Je soutiens les grandes propositions de l'association Paris en Selle, soit :- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement.- Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment :* l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@622		E-registre	Damien			Oui à la liberté de circulation, non à la ZTL	La libre circulation est un facteur majeur de l'économie. Restreindre la circulation automobile nécessite donc de reporter son trafic sur d'autres modes de transport.D'après le dossier de la présente enquête, 47% des trajets ont pour origine et pour destination Paris, soit 164 500 à 258 500 véhicules par jour.Où reporter ce trafic ?1. En circulation automobile dans les quartiers périphériques déjà eux aussi saturés ? Cela reviendra à diminuer la qualité de vie des autres quartiers et rallonger des temps de trajets déjà excessifs.2. En transports en commun ? Les réseaux souterrains et de surface sont déjà saturés, sans existence de solution pour certaines lignes.3. En vélo ? Ce moyen de transport n'est adapté ni à toutes les situations ni à toutes les météo.4. Par la marche ? Les trajets en question ne s'y prêtent pas : il est illusoire de croire que des centaines de milliers d'automobilistes prennent la voiture, qui plus est en passant par le centre, pour éviter seulement quelques minutes de marche.En somme, la proposition effectuée par la Mairie n'est pas raisonnable en cela qu'elle ne saurait garantir la liberté de circulation des personnes. Elle est de plus économiquement délétère.Par ailleurs, concernant le bruit et la pollution, la solution viendra de l'interdiction des véhicules thermiques en 2030, si tant est qu'on revienne sur l'obligation récente que les véhicules électriques génèrent un volume sonore au moins équivalent à leurs homologues thermiques.	-	Défavorable	
@623		E-registre	Dominique			Création de pistes cyclables	Pour la ztl	-	Favorable	
@624		E-registre	Nassim			ZTL	excellente initiative. Merci	-	Favorable	
@625		E-registre	Yves			Favorable	Je suis 100% d'accord.	-	Favorable	
@626		E-registre	Jose			Circulation autour de la ZTL	Je suis en faveur de la ZTL mais habitant dans le 9ème arrondissement à la limite de l'entrée/sortie de la zone je me demande si la circulation des automobiles et camions ne va pas augmenter dans mon quartier. En effet suite aux modifications de circulation de la rue d'Amsterdam, qui est très bien, les rues perpendiculaires et parallèles sont devenues un enfer c'est le périphérique.... et la mairie du 9 ne fait rien pour arranger la circulation. Il faudrait avoir un plan de circulation globale pour s'assurer de ne pas avoir de conséquences sur les rues alentours.	-	Favorable	

@627		E-registre	Vincent			Apporter mon soutien au projet ZTL	Il faut poursuivre / sanctuariser les efforts pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre et autres particules nocives. Comme le commun des mortels ne réalise pas les effets néfastes de son comportement sur la planète, les régulateurs (commission EU, parlement FR, gouvernements, régions, mairies) doivent le faire pour lui hors de toute sanction électorale. Mon soutien vise à légitimer des décisions courageuses (même si indispensables) pour aller dans ce sens. le vélo est une mobilité urbaine idéale pour la transition énergétique, la décroissance routière. Je me réjouis de voir son développement actuel grâce aux infrastructures réalisées ces dernières années, il faut poursuivre. MAIS AUSSI accélérer le déploiement d'une offre de transports en commun digne de ce nom. Et au passage permettre l'intermodalité bus/métro/tramway/rer sur un seul et même voyage en Ile de France. Il ne suffit pas de supprimer les voitures il faut proposer des alternatives fonctionnelles.	-	Favorable	
@628		E-registre	Nicolas			Pour la ZTL	Bonjour, Je suis pour la mise en place de la ZTL, mais j'ai des doutes sur son efficacité. S'il n'y a pas de changement profond du plan de circulation, il y aura toujours des automobilistes qui tentent leur chance et traversent la zone. N'oublions pas des aménagements pour les vélos autour. Cordialement,	-	Favorable	
@629		E-registre	Charles			Moins de voitures	Je roule à vélo à Paris régulièrement Et évidemment, j'aimerais respirer moins de particules fines pour mourir un peu plus tard...	-	Favorable	
@630		E-registre	Pierre-Emmanuel			trafic à horaire limité	Je pense qu'il serait judicieux de fermer l'accès aux voitures tous les jours à partir de 6h jusqu'à 19h le soir. Seuls les véhicules d'urgence auraient des dérogations. Il existe plusieurs modes de déplacements non motorisés comme les vélos cargo pour permettre les livraisons dans ces endroits. Afin que l'accès limité soit respecté dans les rues concernées il serait facile d'installer des plots au milieu de la chaussée qui peuvent se baisser en cas d'urgence. Cela laisserait passer tous les 2 roues et cargo.	-	Favorable	
@631		E-registre	Yves			Zone à trafic limité	Bienvenue dans la jungle des zones interdites ! On s'y perd... C'est discriminatoire, injuste et souvent stupide. En 1968, il était proclamé : il est interdit d'interdire... avec la volonté de responsabiliser les gens. Aujourd'hui, il convient de punir, toujours et encore plus ! Est puis ZTL; c'est imprononçable...	-	Défavorable	
@632		E-registre	Ania			Zone à trafic limité	Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- accompagné de travailler et une refonte du plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone,- accompagné de création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment :* l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;Pour une vraie partage de l'espace publique.	-	Favorable	
@633		E-registre	Théodore			Avis favorable avec remarques	Je suis favorable à la mise en place de la ZTL, qui permet d'améliorer le cadre de vie et aurait dû être fait depuis plusieurs années. Je déplore uniquement l'ambition du périmètre revu à la baisse (notamment à cause de la préfecture de Paris qui dépasse ses prérogatives de maintien de l'ordre). Il faut espérer que le périmètre s'étende à la rive gauche ensuite. Je m'interroge aussi sur les modalités de contrôles, qui devront être d'un autre niveau que celles de Paris Respire, avec la vidéo verbalisation par exemple. Il me paraît compliqué de trier les véhicules allant dans la ZTL de manière ponctuelle.	-	Favorable	

@634		E-registre	Christelle			Zone cyclable paris Centre	Je soutiens le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre. Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je souhaite la mise en place de modalités d'accès claires et contrôlées.		Favorable	
E635		E-mail				Réponse à Enquête publique ZTL Paris Centre	Réponse à Enquête publique ZTL Paris Centre Bonjour Ci-dessous avis questions et remarques en lien avec l'enquête publique ZTL PARIS CENTRE:- Mode emploi- Les taxis et VTC ne devraient pas pouvoir emprunter la ZTL pour un transit, d'autant plus lorsqu'ils roulent à vide (sans passager).- Les véhicules de professionnels ne devraient pas pouvoir emprunter la ZTL pour un transit.- Les véhicules en auto-partage ne devraient pas pouvoir emprunter la ZTL pour un transit.- Quid des véhicules dits de << service >> et de << fonction >> pour les particuliers utilisant un véhicule d'entreprise ? Transit autorisé ? Accès ZTL autorisé ? Cas des habitants utilisant ces véhicules ?- Quid du niveau sonore des sirènes des véhicules de secours dans la ZTL?- Quid de l'utilisation des klaxons des véhicules dans la ZTL? Y compris ceux des bus.- Contrôles au sein de la ZTL- Comment vont être assurés les contrôles ponctuels compte tenu des effectifs actuels de la police municipale à Paris Centre ?- Quel impact de la ZTL sur les effectifs de la police municipale de Paris Centre ?- Quelle planification de contrôles est envisagée?- Des contrôles seront-ils réalisés la nuit?- Quid si le dispositif de vidéo verbalisation ne peut être mis en place ?- Quels dispositifs pour mesurer le niveau sonore dans l'ensemble des rues de Paris Centre ?- Transports en commun- Afin d'encourager l'utilisation des transports en commun, il est nécessaire que la qualité de service, la fréquence et la sécurité des transports en commun soient assurées sur l'ensemble du territoire de la ZTL. Les transports en commun doivent être plus facile d'accès et mieux sécurisés la nuit.- Piétons- Quels sont concrètement les projets envisagés pour laisser davantage de place aux piétons dans la ZTL?- Comment les piétons pourront-ils avoir davantage de place alors que la circulation va continuer sur l'ensemble des axes de la ZTL?- Quels sont les dispositifs pour mieux sécuriser les piétons?- Mesures d'efficacité / Communication- Quels sont les dispositifs envisagés pour mesurer l'efficacité de la ZTL ?-		Neutre / demande de précision	

@636		E-registre	Loïc			ZTL	- Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@637		E-registre	Gilles			Zone à trafic limité Paris Centre	Bonjour,Je soutiens pleinement les propositions visant à augmenter la place du vélo et les zones piétons dans ce secteur. Je suis 100% favorable aux arguments de l'association Paris en Selle qui vous ont été transmis.Bien à vous.Gilles Wéber	-	Favorable	
@638		E-registre	Renaud			Soutien global et points de vigilance	Limiter les agressions diverses liées au trafic de transit est globalement une bonne idée, y compris pour améliorer les conditions de circulation des transports publics et même des taxis et VTC desservant par exemple la gare de Lyon, qui est assez proche. Il convient évidemment d'assurer un suivi sur le report des circulations en périphérie, les infractions et continuer à expliquer le sens de ces mesures. Comment par exemple sera appliquée l'autorisation de visiter un musée ou d'aller faire une consultation médicale, surtout en envisageant de la verbalisation automatisée utilisant de la vidéosurveillance ? Pour conclure en tant que personne se rendant dans ces quartiers et y passant, généralement à vélo ou en transports, je voulais en tout cas apporter un soutien fort à cette mesure.	-	Favorable	
@639		E-registre	Martine			ZTL PARIS CENTRE	Laisser accès rive gauche en venant de l'avenue de l'Opéra et de la rue de Richelieu, pont Neuf, pont de la Concorde, pont Royal et sens inverse laisser accès rive gauche vers rive droite (ponts Concorde et Royal). maintenir Danièle Casanova sens unique est/ouest, maintenir rue Cambon accessible des Capucines à Rivoli. Laisser aux artisans, réparateurs la possibilité de venir et stationner au minimum 2 h.	-	Favorable avec réserve(s)	
@640		E-registre	Laurent			La ville à vitesse d'enfant	Durant de nombreuses années, la ville a cédé entièrement à la domination de la voiture, au point que cette dernière, en comptant ses places de stationnement, a pris jusqu'à 80% de l'espace public.Il est temps que la ville revendique une nouvelle destinée. Il est impératif de redéfinir le rôle de la voiture, en la ramenant à sa juste mesure. Les rues doivent être réappropriées pour servir principalement de voies de circulation pour les commerces, les déplacements des personnes à mobilité réduite et les véhicules d'urgence.Les transports en commun, tels que les bus, ainsi que les vélos et les trottoirs élargis, offrent des alternatives parfaitement adéquates pour répondre aux besoins de déplacement du reste de la population.	-	Favorable	

@641		E-registre	Ludovic			Experimentons	À la lecture du dossier, cela semble un projet intéressant. Néanmoins, allant régulièrement et habitant pas loin de la Bastille, je m'inquiète du report spatial vers ce quartier. Je serais davantage rassuré par une logique d'expérimentation et d'évaluation au bout de 1 an après consultation après évaluation. Cela impliquerait la réversibilité des mesures prises, ce que je ne vois pas dans le projet. Bien cordialement	-	Favorable avec réserve(s)	
@642		E-registre	Gwenaëlle			Bravo et quelques points de vigilance	Bonjour, Je suis habitante du 19e, cycliste à Paris de longue date et travaille dans la future ZTL. Je suis enthousiaste à l'idée de la mise en place de ce projet dans son périmètre actuel et persuadée qu'il faudra rapidement l'étendre plus largement. Ma crainte se situe du côté de la vitesse. Le 30 n'est pas respecté aujourd'hui, et l'évaporation du trafic pourrait donner des ailes aux véhicules autorisés, donc à surveiller. D'autre part, les 2 roues motorisés semblent faire partie de l'exclusion, mais je pense que la tentation sera grande pour eux d'outrepasser les règles. Or ils sont la source de nuisances sonores et de vitesse particulièrement fortes rapportées au nombre de personnes transportées. A surveiller de près également. Enfin, je me pose la question de la généralisation des contresens cyclables dans la ZTL. Aujourd'hui le contresens est légal sur toutes les voies à 30, mais, non matérialisé, il occasionne des incompréhensions de la part des automobilistes. De plus, certains cyclistes l'ignorant, ils n'en profitent pas. Envisagez-vous de le signaler globalement pour la zone ? Ou bien de le tracer sur toutes les voies ? Pour terminer, il va falloir rapidement penser à élargir les pistes cyclables existantes, déjà proches de l'asphyxie dès que les beaux jours reviennent (rue de Turbigo, bd Sébastopol). Merci pour votre écoute, vive les mobilités douces, et particulièrement le vélo ! Gwenaëlle Dupont	-	Favorable	
@643		E-registre	Jean-Louis			ZTL Paris Centre	Un projet liberticide de l'écologie punitive : les Parisiens empêchés de circuler librement pour des résultats minimes.-- La circulation serait reportée autour de la ZTL. Exemple : la réduction à une file de la voie Pompidou a créé des embouteillages et augmenté la pollution sonore et de l'air sur les quais hauts des deux rives et les rues du 15ème à proximité - ce qu'Airparif a fini par reconnaître - au détriment des habitants.-- Les aménagements et contrôles à l'entrée de la ZTL pèseraient sur les finances parisiennes déjà bien mal en point, avec la perspective d'augmentations d'impôts pour tous les Parisiens.-- La Ville continuerait de se dépeupler et l'activité économique de décroître. Exemple : boutiques fermées rue de Rivoli et boulevard Sébastopol.-- La présentation informatique du projet (au format "timbre poste") est notoirement insuffisante. Exemples : nombre et position des parkings pour les seniors à mobilité réduite venant en voiture faire de courses ou visiter un musée, sans avoir les moyens de payer les taxis. Manquent : l'équipement des stations de métro de la zone en escaliers roulants ; la création d'espaces verts autour de la ZTL pour compenser l'accroissement de circulation;-- Le projet est incomplet et favoriserait les uns au détriment des autres. JL Moreuil, 12 mai 2024	-	Défavorable	
@644		E-registre	Mathieu			Sebastopol	Bonjour, Serait-il possible de doubler voire tripler l'espace de la piste cyclable boulevard Sébastopol ? Et d'avoir une piste cyclable délimitée en propre sur tous les « gros axes » de la zone ? Merci à vous et bon courage	-	Favorable	

@645	E-registre	Sylvie			Soutien au projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre	- Je soutiens sans réserve le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Cette ZTL devrait être étendu à d'autres axes (à définir) dans les autres arrondissement. - Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; à ce stade, compte* l'élargissement et la sécurisation de la piste cyclable sur le Pont Neuf dans les deux sensJe souligne la nécessité de travailler à l'apaisement de la circulation sur les quais hauts de la rive droite, entre autres, pour le confort des badauds et touristes sur les quais- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je souhaiterai la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@646	E-registre	Riverains			Effets de bord	Nous sommes un collectif de riverains des rues de Paradis et adjacentes (Paris10), juste au nord de la ZTL. Après étude des éléments présentés, il nous semble que la mise en place de la ZTL n'apportera pas les bénéfices attendus sur la pollution de l'air, l'apaisement des quartiers notamment.Pire, elle risque de créer des effets de bord :- Les grands boulevards seront transformés en périphérique intra muros (donc, augmentation du trafic, embouteillages, etc.)- Il y aura mécaniquement un report de trafic sur la zone limitrophe (quartier St Denis Paradis Paris10 notamment)- Aucune mesure n'est envisagée pour ralentir les véhicules sur la rue d'Hauteville, seul axe sud-nord (avec présence d'écoles donc danger)- Aucun bénéfice sur la pollution mais des nuisances sur la qualité de l'air et du bruit de motorisés alentours. Par ailleurs, la ZTL risque de voir proliférer les terrasses de bars et les meublés touristiques comme c'est le cas dans les grandes villes étrangères où elles existent.	-	Défavorable	
@647	E-registre	Bastien			Plus de place aux velos lors de travail	Faire attention attention à préserver des espaces de circulation sécurisé lors de travaux de voiries et lors des chantiers sur des immeubles qui ont tendances a s'étaler et a ne pas laisser assez de place aux velos et piétons	-	Autres	
@648	E-registre	Thomas			FAVORABLE à la création d'une ZTL	Je suis absolument favorable à la création de cette zone, en raison des nombreux avantages sociaux, environnementaux et économiques identifiés notamment dans l'étude d'impact. Néanmoins, je tiens à exprimer mon souhait que ce projet soit une étape dans un programme plus ambitieux d'apaisement et de conservation du centre parisien. La marche et les mobilités douces doivent être davantage facilitées, avec la création de nouveaux espaces piétons et pistes cyclables ; il manque toujours d'espaces verts et la végétalisation des rues est donc à poursuivre ; ces adaptations permettront également de mieux valoriser le patrimoine de la ville, aujourd'hui endommagé par la pollution et trop souvent invisibilisé par la nature chaotique des rues où circulent les véhicules motorisés. C'est le cas par exemple de la place et de l'avenue de l'Opéra, aujourd'hui délaissées par les parisiens et où le bruit, la pollution et la chaleur par temps de canicule sont excessifs. Je propose d'intégrer au projet de ZTL la piétonnisation et la végétalisation de cette avenue historique, sur le modèle des esplanades piétonnes à Barcelone, avec autorisation aux commerçants d'installer des terrasses dans la rue, pour refaire vivre le quartier Louvre-Opéra.	-	Favorable	
@649	E-registre	Marc			Zone à trafic limité, Paris Centre	L'installation de cette zone à trafic limité devrait s'accompagner d'aménagements facilitant la mobilité douce pour les piétons et les cyclistes dans arrondissements directement et indirectement concernés.	-	Favorable	

@650		E-registre	Karine			Registre numérique	Vélotafeuse à Paris depuis 2019, je salue le projet ZTL. Néanmoins, je déplore que l'aménagement des espaces cyclistes et des espaces "apaisés" (cf. diminution des contrastes visuels, délimitations des espaces piétons et cyclistes peu claires, signalétique inadaptée, arrêts de bus en îlots qui obligent à traverser une piste cyclable) se fasse au détriment des personnes en situation de handicap et / ou des personnes âgées. L'approche normative de la conception des espaces est insuffisante pour assurer l'accessibilité effective et l'inclusion de tous et de chacun. Des études auprès des personnes concernées devrait menées pour assurer une qualité d'usage pour tous, en assurant leur sécurité (cf. personnes sourdes frôlées par des cyclistes, personnes âgées, rue de Rivoli, qui ont peur de traverser la rue depuis l'aménagement des pistes cyclables causant un va et vient incessant ...).Par ailleurs, les transformations devraient êtres suivies d'un accompagnement pour sensibiliser automobilistes, cyclistes et piétons à mieux cohabiter.	-	Favorable	
@651		E-registre	Guillaume			Soutien a la ztl parisienne	Cycliste et piéton à Paris depuis des années, je soutiens le projet ZTL ambitieux enfin prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je salue le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - je soutiens et souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.Merci d'avance pour cette politique publique qui limitera les émissions de carbone et gaz polluants, et rendra enfin le coeur de Paris à celles et ceux qui souhaitent le pratiquer autrement que derrière une votre de voiture individuelle !	-	Favorable	
@652		E-registre	Frédéric			Renforcer les critères d'accès à la future ZTL de Paris Centre	Bonjour, Tout d'abord permettez-moi d'exprimer ici mon impatience à voir la mise en œuvre de cette ZTL trop repoussée. Toute action visant à limiter la circulation des véhicules motorisés polluants à l'encombrement excessif et au poids démesuré est la bienvenue. Plus de 40 000 morts par an en France, cela devrait faire consensus.Ceci dit, il me semble que les critères d'accès à cette ZTL devraient être bien plus restrictifs pour dépasser la portée symbolique (certes importante) et être une véritable mesure de santé publique et de mieux vivre tant pour les habitants de Paris Centre, celles et ceux qui y travaillent ainsi que pour les visiteurs et les commerces.Ainsi pourquoi ne pas interdire l'entrée dans cette zone de tous les véhicules motorisés (de destination ou de transit) sauf ceux des habitants, des commerçants, des transports en commun, des livreurs, des taxis, des véhicules de secours/sécurité ou encore des personnes handicapées ? L'impact serait ainsi beaucoup plus important avec un effet notoire à la fois sur la pollution et sur les conditions de circulation des véhicules autorisés.Merci pour l'attention que vous porterez à cette contribution.	-	Favorable	

@653		E-registre	Matthieu			Moyens de contrôle du respect de la ZTL	Bonjour,Je souhaiterais faire part de mon incrédulité quant aux moyens de contrôle envisagés afin de faire respecter l'interdiction du trafic de transit dans la ZTL. Je vois mal comment des agents de police ou des moyens de vidéo verbalisation pourraient contrôler la réalité du trafic de transit. Cela me semble soit une usine à gaz à mettre en place, soit hyper intrusif du point de vue de la vie privée (on ne va quand même pas contrôler la réalité d'un achat en magasin ou suivre le trajet d'un véhicule au sein de la ZTL avec un réseau de caméra de surveillance).De mon point de vue, il faudrait privilégier la dissuasion du trafic de transit en travaillant sur le plan de circulation (ex : utilisation des rues à sens unique pour les motorisés, fermeture de certains ponts pour les véhicules individuels, filtres modaux, rues piétonnes, etc...). L'idée étant que naturellement, sans coercition policière intrusive, plus il est "compliqué", long et biscornu de traverser un quartier, plus les véhicules seront dissuadés d'y passer à moins d'avoir une réelle "bonne raison" de s'y rendre.Sinon, le projet est top ! Il faut absolument avancer vers l'apaisement de la vie dans les arrondissements centraux, à la fois très touristiques et très impactés par les pollutions et dangers causés par le trafic routier motorisé.		Favorable avec réserve(s)	
@654		E-registre	Mélodie			En faveur de la ZLT pour une circulation douce et épanouissante	Bonjour,Je suis très favorable à la création de cette ZLT afin que Paris s'aligne à de nombreuses villes européennes qui ont fait le choix du calme et des mobilités douces au coeur des grandes villes. Il sera cependant important de penser cette ZLT en collaboration avec l'aménagement des zones périphériques (assurer la fluidité des mobilité essentielle aux alentours) et les zones plus éloignées avec une fluidification du réseau de transport francilien afin de permettre aux franciliens de profiter du centre de Paris (fiabilité des transports, horaires étendus voire h24, facilité d'embarquer un vélo pour se déplacer en amont et en aval du RER...)Merci pour cette initiative,Bien à vous,Mélodie		Favorable	
@655		E-registre	Jean			Rue du Renard	Bonjour j'habite rue du Renard. Je suis très favorable à la ZTL telle qu'elle est prévue.Je voudrais ajouter qu'il faut aussi rappeler aux ambulanciers et autres voitures d'urgence que la sirène n'est à mettre qu'en cas de trafic dense ou aux carrefours. J'observe et surtout j'entends de plus en plus de sirènes en pleine nuit. Le bruit est déjà infernal dans cette rue y compris la nuit... Merci de rappeler la règle aux autorités concernées. Ceci est signalé par de nombreux parisiens et déjà signalé ici « que l'article R. 432-1 du code de la route stipule que l'usage par les véhicules prioritaires des avertisseurs spéciaux doit être limité « aux cas justifiés par l'urgence de leur mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route ». Publiée dans le JO Sénat du 04/05/2023 - page 2959 https://www.senat.fr/questions/base/2022/qSEQ220701222.html Merci d'instaurer la ZTL et de la faire respecter. Les nuisances sonores sont un vrai fléau.		Favorable	
@656		E-registre	Claude			Amélioration de la cohabitation des mobilités	Le vélo passe sur une route.il doit donc AVOIR le code de la route.Tant qu'une grande partie d'entre nous ne respecte pas les règles élémentaires, elle sert de cheval de troie pour justifier de ne pas nous respecter et nous mettre en danger.Aucune amélioration des trajets n'enlèvera l'envie à un connard de te frôler si 5 mn avant il a a lui meme été mis en danger par un cycliste, quand il était piéton ou en voiture.Le reste, c'est du rafistolage. Économisez votre énergie et revoyons la base.		Défavorable	

@657		E-registre	Sophie			Enquete publique ZTL	A l'attention de Madame le commissaire enquêteur .Je vous prie de bien vouloir trouver des remarques sur le projet de la Ville de Paris ZTL centre .-Au sujet de l'espace apaisé : Un espace apaisé rendu au public n'est pas un espace livré aux commerces, à la Fête permanente . Veiller à prendre en compte et à respecter les habitants. Paris centre se vide . Ceux-ci ont besoin d'espaces apaisés c'est-à-dire avec moins de bruit,propres, sécurisés. -Au sujet de la sécurité :Une confusion des usages engendre des incivilités permanentes, un espace non sécurisé pour les piétons , les vélos , les voitures. -Au sujet de la préservation du patrimoine urbain et paysager de Paris :Veiller à respecter la lecture d'une rue de Paris compréhensible non par des panneaux et du marquage .Arrêter la pollution visuelle des panneaux d'information, d'interdiction , du marquage au solTrop de panneaux tue l'information.En conséquence j'émet un avis défavorable sur le projet. La Ville de Paris est une entité urbaine historique constituées de quartiers. Je déplore cette politique de zonage et d'interdiction et ses conséquences.Sophie Semblat Walhain	-	Défavorable	
@658		E-registre	Arthur			Favorable	Permet de favoriser les mobilités douces	-	Favorable	
@659		E-registre	Felix			Préfabriqués à l'intersection entre Rue du Louvre et Rue d'Aboukir	Bonjour,Cela fait maintenant deux ans que des préfabriqués sont présents sur la rue du Louvre juste au sud de l'intersection avec la rue d'Aboukir. Ils entraînent un rétrécissement de la voirie, ainsi que la disparition du trottoir piéton sur la partie est de la chaussée.Tous les jours, on voit les bus de la RATP et utilitaires d'artisans avoir des difficultés à passer ce goulot d'étranglement. Les piétons doivent traverser la route sur des passages piétons jaunes dangereux (temporaires depuis 2 ans ?). Les vélos doivent faire avec et slaloment les voitures.Comment une telle situation peut-être durer depuis deux ans ?De plus, la rue du Louvre figure sur le plan vélo 2021 - 2026, parmi le réseau secondaire. Quand donc ces préfabriqués vont-ils disparaître, et un aménagement correct va-t-il être réaliser ?Merci.	-	Autres	
@660		E-registre	Rachel			Gare de Lyon	Il faut continuer l'apaisement de la zone autour de la Gare de Lyon et rue de Lyon, actuellement il n'existe pas de piste cyclable dédiée permettant de partir en sécurité de la Gare de Lyon où s'y arriver. Les voitures se garent systématiquement dans le couloir vélo. Idéalement il faudra un système permettant seulement les piétons, vélos, bus et taxis, pour cela il faut un système de parking souterrain bien affiché pour les particuliers en voiture privé, car actuellement c'est n'importe quoi!	-	Autres	
@661		E-registre	Coralie			Avis ZTL	Comme beaucoup d'habitants de paris centre nous ne pouvons qu'appeler de nos voeux une circulation automobile moins importante mais aujd les changements de circulation pour éviter la zone nous pénalisent dès lors qu'un artisan doit se rendre à notre domicile (tous les changements qui sont déjà mis en place en amont de la ZTL). Nous ne choisissons pas nécessairement les artisans qui doivent intervenir pour les locataires ou pour les copropriétés. Cela engendre soit des refus de déplacements d'artisans soit des coûts majorés du fait des difficultés d'accès. Je partage la crainte soulevées de rendre certaines zones à encore plus de commerces touristiques au dépend de commerces de proximité. L'argument sur "la commercialité" inquiète les riverains et n'est là que pour rassurer les commerçants (en particulier restaurants et bars) qui n'ont pas toujours de considérations pour les habitants. (dans le menu déroulant "ma contribution concerne" nous ne pouvons en réalité choisir qu'un unique arrondissement, or je vis au croisement du 1/3/4)	-	Favorable avec réserve(s)	

@662		E-registre	Léopold			Zone à trafic limité	La mise en place prochaine d'une zone à trafic limité dans le centre de Paris est pour moi une très bonne nouvelle. Quand ce projet avait été mis à l'étude, j'avais d'ailleurs pris part à la consultation publique relative à son périmètre. Alors qu'en centre-ville, la majorité des déplacements en voiture sont évitables, j'espère que la ZTL permettra un meilleur partage de l'espace public et sa pacification, afin de développer les mobilités actives. A l'heure où nous devons adapter nos villes pour faire face au réchauffement climatique et avec l'impératif de réduction des pollutions atmosphériques, l'instauration d'une ZTL participe de la transition vers des comportements plus vertueux et décarbonés.	-	Favorable	
@663		E-registre	Isabelle			Zone à trafic limité	Bonjour, Bravo pour tout ce qui a déjà été réalisé en faveur des mobilités douces et actives !! Il faut continuer à développer le réseau de pistes cyclables, notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; * le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; * la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite. Merci !	-	Favorable	
@664		E-registre	Ahmed			ZTL Paris	Je suis favorable à la réduction de la place de la voiture à Paris pour des questions de sécurité routière, rééquilibrage de l'espace public, réduction de la pollution et in fine l'amélioration de la qualité de vie de tous. Je soutiens le projet de ZTL à Paris Centre et souhaite son élargissement à d'autres arrondissements centraux tels que les 5ème, 6ème, 7ème et même au-delà. Pour atteindre cet objectif, merci de prendre en compte ces éléments :- Refonte du plan de circulation pour éviter le trafic de transit dans la ZTL (boulevard Sébastopol notamment), ainsi que sur les axes la délimitant pour éviter un « effet périph » avec des voitures pouvant faire le tour de la ZTL.- Contrôle efficace à l'entrée de la ZTL pour éviter les abus à travers une présence accrue de la police municipale et surtout le contrôle systématisé par caméras.- Réaménagement des rues en élargissant les trottoirs et en mettant des dispositifs pour limiter la vitesse des voitures à travers des écluses, chicanes, plateaux, ralentisseurs, etc.- Suppression de la partie ouest du tunnel de l'avenue du Général Lemonnier (tout en gardant la partie est desservant le parking du musée du Louvre).- Encourager l'usage du vélo à travers la création de pistes cyclables sécurisées, larges et confortables dans la ZTL et en bordure. Les axes prioritaires à mes yeux : le doublement de la piste du boulevard Sébastopol, la création d'une piste sur les quais hauts de la rive droite, à l'avenue de l'Opéra, rue des pyramides, avenue du Général Lemonnier, rue Réaumur, etc. Mais également en bordure : Boulevard des Italiens, boulevard de la Madeleine et boulevard Beaumarchais. Merci	-	Favorable	
@665		E-registre	Flavia			Zone à trafic limité	Madame, Monsieur, Je suis favorable à l'installation d'une zone à trafic limité dans le centre de Paris, DU MOMENT qu'il soit prévu d'en même améliorer les routes de bus (moins d'attente, plus d'arrêts) pour les riverains et les touristes qui ont du mal à se déplacer. Une idée : des mini-bus électriques qui font des routes autres que celles des grands bus de la ville. Il faut aussi prévoir un moyen pour les gens qui habitent en banlieue et qui travaillent dans le centre de Paris de pouvoir s'y rendre rapidement. Par exemple, des stationnements souterrains (ou pas), à cout faible (moins de 5€ la journée), disponibles aux portes de la ville, proches des stations de métro et des arrêts de bus. J'imagine un pass au mois pour ces travailleurs provenant de la banlieue. Merci pour votre écoute. Flavia (11e arrondissement)	-	Favorable	

@666		E-registre	Vianney			ZTL pour que Paris devienne un exemple français à suivre	Je me réjouis de la mise en place de cette ZTL pour que Paris puisse montrer l'exemple et encourager la France à créer des villes plus pacifiées, moins polluées, où il fait bon vivre, à l'exemple de certains territoires européens très en avance sur nous sur ces sujets. Une société respectueuse du climat, des humains et de toute vie est non seulement possible : elle est désirable ! Merci pour toutes les mesures sages entamées par Paris qui vont dans ce sens.	-	Favorable	
@667		E-registre	Annie			Avis sur la zone à trafic limité	- On peut craindre que le trafic se répercute sur les arrondissements riverains, notamment sur le 5ème arrondissement où j'habite.- Je trouve que la zone e devrait être élargie pour englober en particulier le quartier comportant le jardin des Plantes, les arènes de Lutèce, Jussieu, la clinique Geoffroy St Hilaire., La grande Mosquée ... ;-Il serait préférable de créer une zone à trafic limitée sur tout Paris Intra muros, pour une ville plus calme et une amélioration significative de la qualité de l'air. Londres par exemple est une ville où la qualité de vie s'est nettement améliorée avec la limitation de la circulation automobile.	-	Favorable	
@668		E-registre	Paris			Zone à trafic limité (ZTL) de Paris centre : une première étape !	Le projet de ZTL pour Paris Centre est tout à fait bénéfique et recueille notre assentiment pour plusieurs raisons : 1) Le trafic de transit ne doit pas passer par le centre de ParisLe trafic de transit est explicitement visé dans le projet de ZTL. Or Paris Centre est un secteur très dense en piétons, et qui doit laisser toute la place possible aux mobilités actives. Le trafic de transit vient ajouter une fonction routière à ces quartiers historiques, touristiques et denses. Or cette fonction routière est difficilement conciliable avec l'espace urbain, forcément limité, notamment à Paris Centre où la voirie est historique donc étroite . Une voirie faite pour le transit routier verra forcément la place dévolue aux bus, aux vélos et aux piétons très réduite. Paris Centre ne doit pas être un raccourci !2) Une mesure non pénalisante pour le quotidien des Parisiens et des FranciliensLe trafic routier parisien concerne des déplacements quotidiens pour moins de 10% des ménages parisiens et de proche banlieue, appartenant en premier lieu aux couches les plus aisées, alors qu'il contribue à la quasi totalité des émissions de gaz à effet de serre des transports, à la moitié de la pollution de l'air et occupe 50% de l'espace public.L'excellente offre de transports en commun - probablement la plus dense d'Europe, doublée d'un réseau cyclable sécurisé - comme par exemple les pistes cyclables rue de Rivoli ou boulevard de Sébastopol - permet de se passer de la voiture individuelle pour les déplacements dans le centre de Paris. Une politique de d'autorisations de circuler permet néanmoins les usages motorisés ciblés, lorsqu'il n'y a pas d'alternative possible.De plus la ZTL permet de réduire la circulation motorisée ce qui a un impact non négligeable pour la qualité de vie dans ladite zone : réduction du bruit, de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre, désencombrement de la voirie... 3) Les ZTL sont complémentaires et plus efficaces que les ZFE Les ZTL sont des projets qui devraient se multiplier en Ile de France, alors que la ZFE (Zone	-	Favorable	

@669	E-registre	Danièle		Réponse à l'enquête ZTL	<p>Je réponds à l'enquête d'utilité publique ZTL concernant la réduction de la circulation dans les 1er, 2ème, 3ème et 4ème arrondissements de Paris appelés « Paris Centre ». Je suis pour le maintien des voitures. Il n'est exprimé dans votre présentation que les avantages supposés d'une telle mesure. Je vous expose donc quelques inconvénients consécutifs à la mesure ZTL. Je tiens à préciser que je prends les transports en commun et marche à pied.</p> <p>1/La sécurité des biens et des personnes n'est pas prise en compte, alors que l'augmentation de l'insécurité est en hausse partout où cette mesure est appliquée (voir par exemple Bordeaux). La rue sans automobilistes est un coupe-gorge livré aux voleurs, cambrioleurs, escaladeurs d'échafaudages et casseurs, plus particulièrement dès la nuit tombée et les jours et heures de fermeture des commerces où pas un policier ne rode. Les cyclistes et trottinéristes, déjà indisciplinés vont redoubler d'incivilités routières puisqu'ils n'auront plus peur des voitures, et provoqueront encore plus d'accidents avec les piétons.</p> <p>2/La comparaison avec d'autres capitales ne tient pas --Paris n'a pas de « centre-ville » contrairement aux villes citées en exemples (comme Rome) puisque ses monuments visités par les touristes ne sont pas regroupés au centre géographique de Paris ou pour être plus précis, au cœur de « l'escargot » qui enroule les arrondissements de Paris à partir d'un point situé entre Les Halles 1er arrondissement, rue Etienne Marcel 2ème, bd Sébastopol au nord de la rue Rambuteau 3ème, et Beaubourg 4ème. ». Ma référence est le boulevard de Sébastopol (retenu comme exemple significatif par vos soins) puisque j'y habite et mon témoignage résulte de situations vécues.</p> <p>3/Dans votre argumentaire, « la baisse du volume de circulation (estimée à -15% bd de Sébastopol) est automatiquement associée à la « baisse de la pollution » et à la baisse du bruit » (estimés à - 10% bd de Sébastopol). Toute estimation sérieuse doit prévoir une marge d'erreur de 10% et les pourcentages estimés ne sont donc pas</p> <p>- Soigner le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Étendre le travail déjà engagé aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; - Créer de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone, en particulier : - Accélérer de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; - Doubler la piste du Boulevard Sébastopol ; - Réaliser une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - Retravailler le plan de circulation dans la zone concernée et au minimum, mettre en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.</p>	Défavorable
@670	E-registre	Sylvie		Suggestions	<p>Je suis inquiète que cela nous pénalise encore davantage lorsque les artisans doivent intervenir chez nous (travaux, réparations...): c'est déjà compliqué pour eux d'intervenir et je crains que cela soit encore plus compliqué ensuite (refus de déplacements et/ou coûts majorés du fait des difficultés d'accès). Je m'inquiète également que cela soit un frein aux visites de nos amis et familles qui souhaitent venir en voiture. Je dois utiliser mon véhicule personnel car travaille en horaires décalés, je m'inquiète que l'accès au quartier soit compliqué.</p>	Favorable
@671	E-registre	Isabelle		Inquiétudes d'une habitante du 1er arrondissement par rapport au projet	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@672		E-registre	Rachel			Plus de vélos et plus de civilités	Je suis pro-augmentation du nombre de de pistes cyclables et de vélos et de réduction massive du nombre de voitures de particulier , notamment pour permettre aux piétons et cyclistes d'atteindre tranquillement les gares. Je me déplace uniquement à vélo. Tous les jours je vois un cycliste 'claxonner' un piéton ALORS QUE C EST VERT POUR LE PIÉTON! Il faut instaurer un examen gratuit à effectuer en ligne ou en présentiel , qui donne lieu à un code barre a présenter sur control ,et obligatoire pour le déplacement à vélo. Il faut éduquer ! Sinon cela crée une résistance inutile de la part des piétons qui se range du côté des automobilistes qui, eux , 'respectent'	-	Favorable avec réserve(s)	
@673		E-registre	Philippe			ORGANISATION	Je suis inquiet que cela nous pénalise encore davantage lorsque les artisans doivent intervenir chez nous (travaux, réparations...): c'est déjà compliqué pour eux d'intervenir et je crains que cela soit encore plus compliqué ensuite (refus de déplacements et/ou coûts majorés du fait des difficultés d'accès).Je m'inquiète également que cela soit un frein aux visites de nos amis et familles qui souhaitent venir en voiture.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@674		E-registre	Danko			"La Zone à Trafic Limité N'EST PAS une piétonisation."	Alors qu'il est certain que ce projet va apaiser la circulation motorisée à Paris-Centre, faciliter la vie aux automobilistes de ces arrondissements et diminuer le niveau de bruit, l'impact sur l'amélioration de la qualité de l'air est faible.Ce projet manque l'opportunité de piétonner des rues qui ont dû être piétonnées depuis longtemps, telles les rues du Marais où les visiteurs s'entassent sur des trottoirs de 50cm de large, dommage. Piétonner quelques rue pour faciliter la circulation à pied et à vélo (vantée dans la présentation du projet mais oubliée dans la présentation de la mairie) irait dans le bons sens.	-	Favorable avec réserve(s)	
@675		E-registre	Agnès			Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit pas avoir "des gagnants et des perdants", mais que des gagnants.Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@676		E-registre	Jean-Jacques			ZTL et nuisances reportées	La création de la ZTL va avoir des répercussions importantes dans les quartiers limitrophes. L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts. Créer une zone privilégiée qui inflige des répercussions très négatives aux secteurs voisins n'est certainement pas une politique acceptable.	Embouteillage Bastille.pdf	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@677		E-registre	Marylin			navette mobilcentre	Suite à notre entrevue, au lendemain de la présentation en mairie de Paris Centre, je vous prie de trouver en pièce jointe le projet de MobilCentre que madame Hidalgo, maire de Paris, a demandé à l'Atelier d'Urbanisme du Centre de Paris, en collaboration avec le CNAM et les Ecoles d'Art, de lui présenter en mairie du 3 ^e arrondissement de Paris. A l'issue de cette présentation, celui-ci a fait l'objet d'un Voeu en Conseil de Paris. Vous le constaterez ce projet innovant ne vient pas en contradiction ou concurrence des transports du STIF. Il apporte une alternative ou proposition complémentaire, issue de la réflexion menée sur la nouvelle distribution des services administratifs dans les 4 anciennes mairies et répond à l'étroitesse des rues dans Paris centre qui ne permettent pas une traversée fine. Il tient compte des marchés hebdomadaires ou événements particuliers. Ce projet continue à être plébiscité et soutenu par les conseils de quartier concernés. Par ailleurs, ces navettes autonomes autoriseraient les poussettes et leurs accompagnateurs à "embarquer", le métro étant hostile aux tout petits et malheureusement également aux personnes à mobilité réduite.	MOBILCENTRE Pre?sentation 2018 DEC-6.pdf	Autres	
@678		E-registre	Benjamin			Soutenir la mise en place d'une ZTL	Je suis très favorable à la création d'une ZTL dans le centre de Paris. Les progrès réalisés dans la création d'une capitale plus agréable à vivre ont été impressionnants, mais il est vital de faire plus pour créer une capitale qui fonctionne pour tous ses habitants. Deux conditions : 1) il est décevant que la ZTL ne s'étende pas jusqu'au Bd St Germain pour aider à réduire le trafic sur la rive gauche. 2) Il est à craindre que la ZTL ne crée des problèmes supplémentaires dans la zone qui l'entoure (plus d'embouteillages, plus d'accidents). Il faut que la ZTL soit accompagnée d'une étude systématique des effets dans les zones adjacentes afin de les identifier et de les traiter.	-	Favorable	

@679		E-registre	Sophia			Stop à ZTL la police municipale a autre chose à faire !	Le dispositif de contrôle repose sur des policiers municipaux qui vont contrôler des tickets.Or sans la ZTL la police municipale est déjà complètement absente des sujets incivilités (terrasses, dépôts, etc) qui pourrissent la vie des riverains: 95% des PV concerne le routier, même dans les quartiers piétons comme Halles Beaubourg Montorgueil et il faudrait maintenant leur rajouter cette mission?Avec la ZTL, les 20 effectifs pour tout paris centre (100000 habitants) vont donc devoir complètement renoncer aux 5% de pv incivilité et se concentrer à 100% sur le routier, abandonnant à 100% les riverains à la saleté, aux abus des gargotiers, aux dépôts sauvages, aux nuisances sonores, etc.Il est encore temps de réaliser que tout cela n'a aucun sens, et que la ville n'a pas les moyens, ni financiers ni humains. Il y a plus prioritaire et urgent dans une ville surendettée : s'occuper de la ville et prouver d'abord qu'on sait gérer des zones plus petites comme Montorgueil ou Les Halles où rien n'est contrôlé, ni les accès, ni les commerces qui s'approprient l'espace Je précise que j'habite le 4e, que je suis une "vraie parisienne de Paris Centre", école dans le 3e, lycée dans le 4e, ...) et que je me déplace (encore !) à pied ou en transports en commun. J'ai une voiture (hybride) sagement garée dans un parking souterrain que je n'utilise que pour les vacances ou raccompagner mes petits-enfants. Je suis résolument pour le maintien des véhicules en circulation normale dans Paris Centre et contre leur interdiction. Quatre raisons principales : 1) L'insécurité résultant de ce genre de mesures (déjà "expérimentées dans d'autres villes) qui permet aux agresseurs, cambrioleurs, voleurs à la tire, ... de proliférer dans ces zones livrées aux "visiteurs touristiques bien pourvus". 2) La multiplication des zonards en tout genre, encouragés pour ne pas dire "logés à demeure" (par ex square sur les quais à Pont-Marie, squats rue de Moussy) avec les difficultés de voisinage, salubrité, incivilités au quotidien (essayez d'accéder à la Poste sans vous faire insulter après 19h, ...). S'y ajoute les terrasses et paillotes "outrageusement" encouragées par la VP au nom du "vivre ensemble" !! Essayez de vivre en famille au dessus de ces terrasses "gueulantes jusqu'au milieu de la nuit", ces usagers alcoolisés et menaçants que personne ne peut réguler, ces gérants n'arrivant même plus à gérer rien, ni personne, ... 3) Le départ voire la fuite des commerces "utiles" (alimentaires ou services, ...) au profit de commerces futiles sans aucun intérêt pour les habitants du quartier (il n'y a plus d'épicerie, en revanche le nombre de savonneries, petits bijoux, bougies parfumées, sont en nombre record !), et l'explosion des prix du quotidien même dans des supérettes en principe moins chères (Franprix, ...). En corollaire, plus d'entreprises non plus, et le "plaisir" d'avoir à payer 20% de plus sur un devis de nettoyage des caves ou de travaux divers en raison des difficultés d'accès, ... Nous cherchons dans la copropriété plus de 2 devis de nettoyage de notre petite plate-bande en vain 4) La vie et la Ville n'est pas réservée aux 20-40 ans en		Défavorable	
@680		E-registre	Dominique			ZONE A TRAFIC LIMITE PARIS CENTRE	Le dispositif de contrôle repose sur des policiers municipaux qui vont contrôler des tickets.Or sans la ZTL la police municipale est déjà complètement absente des sujets incivilités (terrasses, dépôts, etc) qui pourrissent la vie des riverains: 95% des PV concerne le routier, même dans les quartiers piétons comme Halles Beaubourg Montorgueil et il faudrait maintenant leur rajouter cette mission?Avec la ZTL, les 20 effectifs pour tout paris centre (100000 habitants) vont donc devoir complètement renoncer aux 5% de pv incivilité et se concentrer à 100% sur le routier, abandonnant à 100% les riverains à la saleté, aux abus des gargotiers, aux dépôts sauvages, aux nuisances sonores, etc.Il est encore temps de réaliser que tout cela n'a aucun sens, et que la ville n'a pas les moyens, ni financiers ni humains. Il y a plus prioritaire et urgent dans une ville surendettée : s'occuper de la ville et prouver d'abord qu'on sait gérer des zones plus petites comme Montorgueil ou Les Halles où rien n'est contrôlé, ni les accès, ni les commerces qui s'approprient l'espace Je précise que j'habite le 4e, que je suis une "vraie parisienne de Paris Centre", école dans le 3e, lycée dans le 4e, ...) et que je me déplace (encore !) à pied ou en transports en commun. J'ai une voiture (hybride) sagement garée dans un parking souterrain que je n'utilise que pour les vacances ou raccompagner mes petits-enfants. Je suis résolument pour le maintien des véhicules en circulation normale dans Paris Centre et contre leur interdiction. Quatre raisons principales : 1) L'insécurité résultant de ce genre de mesures (déjà "expérimentées dans d'autres villes) qui permet aux agresseurs, cambrioleurs, voleurs à la tire, ... de proliférer dans ces zones livrées aux "visiteurs touristiques bien pourvus". 2) La multiplication des zonards en tout genre, encouragés pour ne pas dire "logés à demeure" (par ex square sur les quais à Pont-Marie, squats rue de Moussy) avec les difficultés de voisinage, salubrité, incivilités au quotidien (essayez d'accéder à la Poste sans vous faire insulter après 19h, ...). S'y ajoute les terrasses et paillotes "outrageusement" encouragées par la VP au nom du "vivre ensemble" !! Essayez de vivre en famille au dessus de ces terrasses "gueulantes jusqu'au milieu de la nuit", ces usagers alcoolisés et menaçants que personne ne peut réguler, ces gérants n'arrivant même plus à gérer rien, ni personne, ... 3) Le départ voire la fuite des commerces "utiles" (alimentaires ou services, ...) au profit de commerces futiles sans aucun intérêt pour les habitants du quartier (il n'y a plus d'épicerie, en revanche le nombre de savonneries, petits bijoux, bougies parfumées, sont en nombre record !), et l'explosion des prix du quotidien même dans des supérettes en principe moins chères (Franprix, ...). En corollaire, plus d'entreprises non plus, et le "plaisir" d'avoir à payer 20% de plus sur un devis de nettoyage des caves ou de travaux divers en raison des difficultés d'accès, ... Nous cherchons dans la copropriété plus de 2 devis de nettoyage de notre petite plate-bande en vain 4) La vie et la Ville n'est pas réservée aux 20-40 ans en		Défavorable	

@681		E-registre	Jean			demande d'autorisation d'utiliser les voies réservées aux bus et taxis	Depuis les nouveaux sens interdit , rue des Haudriettes et rue Michel le comte, je passe 30 minutes de plus dans les embouteillages pour aller rentrer ma voiture au parking Vinci/Beaubourg - c'est vraiment dommage ! j'aimerais que les riverains puissent emprunter ces voies réservées aux bus et taxis uniquement;En effet pour rentrer garer ma voiture au Parking VINCI BEAUBOURG et rentrer chez moi rue du grenier st-lazare je dois passer par la place de la République !heureusement ce n'est pas tous les jours car je suis un bon parisien et je prends le bus et le métroJe vous remercie de votre attention et je souhaite, Monsieur le maire et Monsieur le Directeur de la RATP être compris		Autres	
@682		E-registre	Chantal			Inquiétude quant au report de circulation en périphérie directe de la zone ztl	La création de la ZTL va entraîner des reports inévitables de circulation qui selon les prévisions de la mairie de Paris seraient de faible impact sur l'axe Bastille République déjà saturé et source de difficultés diverses et de nuisances importantes. Il est à craindre que ces prévisions soient minimisées. Avec le collectif Bastille Beaumarchais Asphyxies qui s'est constitué en réaction à l'encombrement du boulevard Beaumarchais et aux pollutions entraînées par celui ci, je sollicite qu'une attention particulière soit apportée à l'axe Bastille République déjà saturé. Un plan de circulation plus global et une attention particulière aux boulevards limitrophes de la ZTL apparaissent nécessaires pour ne pas entraîner des disparités entre différentes zones d'habitat, celles favorisées par la création de la ZTL et celles ayant à subir l'impact négatif des reports de circulation.		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@683		E-registre	Pierre			Avis d'un provincial qui se rend occasionnellement à Paris avec son vélo	Bonjour,J'apprécie énormément les aménagements Parisiens en faveur du vélo comme les voies sur berge Mais je déplore qu'il y ait encore trop de voitures. Je suis donc FAVORABLE au projet de ZTL. Je regrette néanmoins que le périmètre soit limité aux 4 arrondissements centraux. J'ai reçu l'information assez tardivement c'est à dire la veille de la clôture de l'enquête. Je n'ai donc pas pu lire tout le dossier qui est très lourd. Il se peut donc que certaines de mes suggestions soient déjà dans le dossier. Propositions :1) l'intégralité de la ZTL doit être en zone 30 et en zone de rencontre devant les écoles et collèges.2) Le périmètre devrait être étendu à toutes les rues à voie unique de circulation.Seuls les grands boulevards et avenues haussmanniens devrait accepter le trafic de transit.3) les véhicules d'urgence (police ambulances pompiers ...) devraient être autorisés à dépasser le 30 km/h à la condition suivante : mise en service du gyrophare ET de la sirène simultanément.		Favorable	
@684		E-registre	Alain			Zone à Trafic Limité Paris Centre	L'augmentation des nuisances routières pour les arrondissements voisins et la périphérie de la zone centre n'a rien d'apaisant.Je crains qu'on ne fasse qu'accélérer la transition vers une mono-activité touristique dans Paris Centre.L'apaisement de la ville pourrait venir de végétalisation ou de mobilités douces facilitées.L'objet de ce projet n'est qu'interdiction et complexité administrative.		Défavorable	

@685		E-registre	Carlos			Zone à trafic limité	<p>En tant que résident du 3e, l'idée de limiter le trafic dans le centre de Paris semble très attrayante, mais je me pose plusieurs questions sur le projet. Tout d'abord, j'émetts un doute sur leur estimation quant à la capacité des axes périphériques à absorber l'impact de la déviation de la circulation, telle que présentée lors de la réunion d'information du 30 avril. En effet, ils s'attendent à une faible augmentation (10 à 20 %) de la circulation que les boulevards tels que celui du Temple ou Beaumarchais devraient supporter, alors qu'ils sont déjà, en heures de pointe, complètement saturés. Les quartiers limitrophes risquent d'être beaucoup plus pénalisés que prévu. Un autre point qui n'avait pas du tout été clarifié lors de la réunion concerne le système qui sera mis en place pour contrôler les véhicules souhaitant accéder la ZTL. Les réponses aux questions posées sur ce sujet sont restées plus que vagues, alors qu'il s'agit d'une mesure essentielle du dispositif. Quel justificatif nos amis/famille devront produire pour nous rendre visite, par exemple ? Enfin, le projet a été présenté comme bénéfique pour la circulation des riverains car limitant le nombre de véhicules dans la zone, mais il faut bien, à un moment donné, pouvoir se garer, et la diminution de places de stationnement en surface, notamment dans le marais, rend de plus en plus compliqué trouver une place. Alors qu'il y a encore quelques semaines, on trouver des places libres facilement en rentrant le soir du travail, il faut désormais tourner plusieurs fois dans le quartier. Si l'objectif était de diminuer le trafic, cette politique a l'effet contraire. D'ailleurs, il serait intéressant de connaître le nombre d'abonnés au stationnement résidentiel dans la ZTL, ainsi que le nombre de places de stationnement en surface qui y restent. D'après les chiffres de la Mairie de Paris, en 2023 il y avait 123 000 abonnés dans Paris, alors qu'ils projettent de réduire de moitié à horizon 2026 les 140 000 places existantes en 2020. Je me demande si c'est légal de facturer un</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
------	--	------------	--------	--	--	----------------------	---	--	--	--

@686		E-registre	Marie			La ZTL oui mais sous condition...	<p>Oui à la ZTL à condition :1 - qu'elle ne remplace pas un problème de santé publique par un autre problème de santé publique. A savoir : la pollution sonore des terrasses et particulièrement des terrasses estivales qui souvent atteint, voire, dépasse la pollution de l'air et sonore due à la circulation dans les mêmes zones de Paris Centre (cf l'étude de Bruiparif mais pas seulement d'ailleurs). Avec le développement du télétravail, les habitants sont soumis à cette pollution sonore le jour, tandis qu'ils travaillent de chez eux, et derechef le soir et jusque tard dans la nuit quand enfin il mériteraient un repos, puis un sommeil réparateurs. Ce bruit d'activité commerciale des terrasses nuit au sommeil des enfants, donc à leur croissance, au développement valable de leur métabolisme, à l'acquisition ferme des données qui leurs sont enseignées. Bien des études scientifiques depuis 40 ans démontrent l'impact d'un mauvais sommeil, d'une absence de repos aux heures avant minuit sur le développement de problèmes de santé mentale, de maladie telle que cancer, diabète etc. En outre, un autre problème de santé publique serait diminué de fait si les terrasses estivales diminuaient également : celui de l'alcoolisme et spécialement chez les jeunes, car notoirement la majorité de ces terrasses servent proportionnellement plus d'alcool que de nourriture. l'air de rien...2- que les terrasses diminuent drastiquement leur empiètement sur l'espace public lequel, sur les trottoirs, doit être en priorité, voire strictement réservé aux piétons.3- que les emplacements de stationnements ne soient plus occupés par ces terrasses estivales mais par du stationnements minutes dont les habitants ont grand besoin quand il s'agit de déménager, de déposer les collégiens ou lycéens handicapés au plus près de leur établissement, idem pour les personnes âgées ou adultes handicapés au plus près de leur lieu de résidence ou amis et parents ou médecins et autre laboratoires d'analyses, quand il s'agit de garer pour un artisan ou une entreprise de travaux (ils sont de</p>		Favorable avec réserve(s)	
------	--	------------	-------	--	--	-----------------------------------	--	--	---------------------------	--

@687		E-registre	Mieux Se Déplacer À Bicyclette			Contribution de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette	Mieux se Déplacer à Bicyclette, en tant qu'association d'usagers du vélo, souscrit entièrement et sans réserve à cette mesure, qui réduira les nuisances liées au trafic motorisé dans le centre historique et favorisera les déplacements à pied et à vélo, tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Nous soutenons : un périmètre large qui permet d'intégrer le quartier de la rive gauche entre la Seine et le Boulevard St-Germain; la suppression du trafic de transit par la zone centre et la limitation des déplacements aux usagers autorisés; une mise en place rapide en s'appuyant sur la modification du plan de circulation et l'utilisation de l'urbanisme tactique à l'image de la piétonisation du centre ville de Bruxelles. 1 – Nous soutenons une zone de trafic limité dans un périmètre large Mieux se Déplacer à Bicyclette soutient une zone de trafic limité dans un périmètre large, incluant non seulement la rive droite, mais aussi une partie de la rive gauche du centre de Paris. D'un point de vue historique, géographique et même touristique, le centre ne se limite pas à la rive droite de la Seine et ses quatre premiers arrondissements. C'est pourquoi il nous paraît évident d'étendre la zone concernée par ce projet à la rive gauche, jusqu'au boulevard Saint-Germain. L'ensemble constitué de l'arrondissement Paris Centre et de la partie du 5e et du 6e arrondissement située entre le boulevard Saint-Germain et la Seine forme un «?centre?» cohérent. 2 – Paris centre 100% accessible, 0% transit La solution d'une piétonisation totale, qui interdirait tout accès en voiture au Centre, par quelque axe que ce soit, ne semble ni adaptée ni crédible pour une zone aussi grande que le centre de Paris. Riverains, livraisons, usagers ponctuels auront besoin d'accéder à cette zone, ce qui maintiendra une circulation résiduelle. Outre le bon calibrage du régime d'accès et la mise en place d'un contrôle effectif (cf. partie 4), nous souhaitons que les modifications du plan de circulation soient le levier principal pour faire fonctionner la zone de trafic limité. La refonte du plan Il paraît nécessaire de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards) mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. De nouvelles pistes cyclables seraient souhaitables pour les cyclistes, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, la mise en place de modalités d'accès claires et contrôlées paraît indispensable.		Favorable	
@688		E-registre	Marion			Améliorer le passage à vélo dans et autour de la ZTL	J'adhère pleinement à la démarche de limitation de l'usage de la voiture et tout particulièrement en zone urbaine. Cependant il me semble que la démarche doit être envisagée de manière plus globale et pas uniquement limitée aux quatre arrondissements concernés pour deux raisons: - le projet engendrera un report de la circulation (estimé dans le projet) qui impactera les autres arrondissements qui ne seront pas ravis de voir une augmentation du trafic dans leurs rues - pourquoi privilégier ces quartiers et pas les autres ? il y aurait donc des arrondissements qui servent de passage aux voitures et d'autres non ? Il semble juste de considérer Paris dans son entièreté...		Favorable	
@689		E-registre	Olivier			Démarche positive mais trop limitée		Favorable		

@690		E-registre	Olivier			OUI A LA ZTL DANS PARIS CENTRE (ET MEME ETENDUE AUX AUTRES ARRONDISSEMENTS!) Nous avons besoin d'un meilleur cadre de vie, plus de nature, moins de voiture.Plus de calme, d'air pur, de sécurité, de place. Moins de bruit, de pollution, de danger, de privatisation de l'espace public.Paris est un ville très petite, avec un reseau de transports en commun incroyable. On peut y faire beaucoup de choses à pieds ou à velo également. Et occasionnellement si besoin prendre un taxi ou louer un utilitaire. Les professionnels ont également tout interet à voir cette ZTL etendue à tout Paris, pour avoir moins de trafic et ne pas tourner en rond pour trouver des places de parking. Il faut egalement limiter le trafic sur le peripherique et y favoriser les bus, taxis ou covoiturages. Face au changement climatique nous devons debitumer, planter des arbres et favoriser les transports en commun ainsi que les mobilités douces. Et ce de maniere radicale et rapide. Reduire la place de la voiture individuelle dans notre espace public si precieux est une urgence absolue. Nous comptons sur vous!	-	Favorable	
@691		E-registre	Karine			FAVORABLE A LA ZONE A TRAFIC LIMITE Je soutiens ce projet de ZTL afin de réduire la circulation motorisée et de la limiter au trafic de destination, nous avons pu constater l'impact de la réduction du trafic sur le taux de NO2 devant une école de Paris Centre : en réduisant le trafic à deux voies rue Beaubourg et rue du Renard, le taux de NO2 a été diminué de 25% devant les écoles st Merri Renard. La baisse du trafic motorisé permettra de mieux respirer en particulier pour les enfants et personnes fragiles.	-	Favorable	
E692		E-mail				avis defavorable fermeture circulation Bonjour, en tant que visiteur régulier des arrondissements 1 à 4 pour des motifs personnels (ma tante de 80 ans habite dans le 4eme, et ne peut physiquement pas prendre le vélo ou le métro simplement) et professionnels, je suis contre cette mesure potentielle de suppression des voitures dans cette zone, qui va contribuer à fermer la circulation et à complexifier la vie des résidents et de leurs visiteursXavier Brucker	-	Défavorable	
@693		E-registre	Guillaume			Un grand Oui à la ZTL Pour des raisons assez évidentes de recherche de diminution de la pollution sonore, respiratoire; visuelle que représentent l'afflux de véhicules motorisés en transit par le centre de Paris, je suis grandement favorable à la mise en place d'une zone à trafic limité. Celle ci devra être mise en place en veillant aux plans de circulation pour limiter l'afflux de trafic sur les boulevards limitrophes de la zone. Il serait judicieux d'installer en outre des pistes cyclables sur les quais hauts rive droite pour lesquels la Préfecture de Police semble vouloir restreindre la dite zone. Il faudra veiller à un contrôle le plus strict possible des véhicules souhaitant entrer dans la zone pour que cette entrée soit limitée aux riverains et véhicules de livraison sans oublier bien évidemment les secours.Espérons que cette ZTL en suscitera de nombreuses autres dans l'Hexagone...	-	Favorable	
@694		E-registre	Vincent			ZTL et Surtourisme Comment éviter que l'instauration de cette ZTL n'accentue le surtourisme dans les zones concernées : Louvre, Ile de la Cité – Notre Dame, Marais ?Ces zones sont déjà sur-fréquentées touristiquement avec les effets négatifs qui en découlent : développement d'un commerce mono-centré et peu qualitatif, délinquance liée à la présence des touristes, zones désertées le soir. Les contraintes supplémentaires créées ne risquent-elles pas d'amplifier le phénomène ?	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@695		E-registre	Vincent			ZTL et contraintes des familles	Comment permettre aux familles nombreuses ou avec de jeunes enfants de vivre ou de s'installer dans cette zone Paris Centre si toute circulation y est contrainte ? Le nombre de familles quittant la ville du fait des contraintes logistiques et de circulation est déjà très important. Plus rien n'est facile à Paris du fait de l'obsession pour le développement des « mobilités actives » ignorant les besoins de cette catégorie d'habitants.	-	Défavorable	
@696		E-registre	Bruno			Oui à la ZTL!	Je suis favorable à la ZTL pour plusieurs raisons:1. le bruit (voir relevé ci-joint) des véhicules, la baisse du trafic de transit sera un bénéfice indéniable pour la qualité de vie des habitants. A titre d'exemple, la rue Michel Le Comte est devenue une rue fréquentable et apaisée (empruntée pas bcp d'enfants/familles pour aller à l'école rue des 4 Fils et de la Perle). Autre exemple la rue Beaubourg/Renard qui s'est apaisée également avec la mise en place des voies vélos et ajouts de feux,2. baisse de la pollution: moins de voiture, moins de pollution, des études menés par la Ville aux abords de la rue Beaubourg font état de baisse de concentrations de polluants3. un meilleur partage de l'espace public et une appropriation par les piétons (enfants, familles, PMR et aînés4. le trafic de destination dans Paris Centre est maintenu, ce qui sera un bénéfice pour les personnes qui viennent travailler/livrer dans le quartier avec moins de trafic de passage5. les accidents, même s'il devient indispensable de regarder à gauche et à droite en traversant la rue pour éviter les vélos, la baisse de trafic entrainera une baisse des accidents et obligera les conducteurs à faire preuve de plus de prudence compte tenu de la répartition piéton/voiture6. Paris reste une capitale sans ZTL alors que d'autres capitales (Rome, Madrid, Londres,...) ou villes importantes (Milan, Florence, Anvers, Gant,...) en ont mis en place et cela s'inscrit dans la réduction des émissions, protection du patrimoine et de l'environnement. Il suffit de regarder les photos de années 70 de Paris Centre et le nombre de véhicules dans les rues, ou se souvenir des quais avant la fermeture de la circulation pour se dire comment avons-nous pu supporter cela. Les quais de Paris ne sont-ils pas devenus l'un des lieux préférés des Parisiens. nes pour disposer d'espace dans le centre de Paris ? La ZTL sans contrôle ne sera pas une ZTL, la Ville devra assurer des mesures de contrôles pour la rendre effective. Je tiens à préciser que <i>disposant (encore) d'un véhicule garé en sous-sol (location de parking)</i>	Screenshot_20240512_230245_X.jpg	Favorable	
@697		E-registre	Vincent			Artisans et circulation via la ZTL	Comment permettre par exemple aux artisans de l'est de Paris de pouvoir travailler dans les arrondissements de l'ouest ou du sud s'ils ne peuvent plus transiter par le centre de Paris pour s'y rendre ? La création de cette ZTL risque d'accroître encore les difficultés à réaliser des travaux ou faire livrer du gros équipement pour tous les parisiens.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@698		E-registre	Vincent			ZTL Présentation du projet : doute sur une proportion importante indiquée	La présentation du projet indique que « 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 solutions en transport en commun). Pour les 70 % restants, la voiture est avant tout une commodité. » : Comment est appréciée cette caractéristique de nécessité ? Les conducteurs transitant dans la zone ont-ils réellement été interrogés ? Cette affirmation paraît être davantage une présomption qu'une étude. Connaissant les difficultés déjà existantes de congestion et de circulation dans cette zone, qui irait délibérément y transiter si ce n'est avec la nécessité avérée d'utiliser un véhicule ?	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@699		E-registre	Vincent			Reports de circulation autour de la ZTL et quartiers environnants	Comment éviter que les zones environnant la ZTL ne subissent tous les reports de circulation et de stationnement qui y seront désormais impossibles ? La ZTL risque de créer une nouvelle fragmentation de Paris, éloignant encore davantage ses habitants les uns des autres. Quand cessera-t-on d'opposer les habitants les uns aux autres entre modes de vie et d'usage de la ville ?	-	Défavorable	
@700		E-registre	Elo			Intégration du sud de Paris 9ème (quartier Faubourg Montmartre) à la Zone à trafic limité	Pourrait-on étendre la Zone à Trafic Limité (ZTL) au sud du 9ème (quartier Faubourg Montmartre allant des Grands Boulevards aux rues Lafayette et Chateaudun) ? si cela n'est pas possible à court terme, quels sont les obstacles ? Habitante du sud du 9ème depuis plusieurs années, je m'inquiète du report de trafic lié à la ZTL - il est en effet précisé dans le dossier d'enquête publique 'Les reports de trafic à l'extérieur du périmètre de la ZTL restent limités et localisés autour de Paris Centre'... 'Les augmentations de trafic sont localisées autour de la zone de projet. Les Grands Boulevards voient leur trafic augmenter, notamment le boulevard Saint-Denis (+10% en PPM et en PPS) et le boulevard Saint Martin (+20% en PPM et PPS) (cf Pièce II, pages 27 et 37)) Pourrait-on avoir plus de détails sur ces études d'impact et notamment concernant les axes du 9ème arrondissement ? La rue Grange Batelière, où est situé une école maternelle publique, est ainsi déjà très fortement empruntée par de nombreux véhicules qui ne sont que de passage, sans compter les rues Drouot, Faubourg Montmartre ou Lafayette, etc.	-	Favorable avec réserve(s)	
@701		E-registre	Tobias			Enquête publique sur la Zone à Trafic Limitée de Paris Centre	Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ; Je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra – Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ; Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, en ligne avec l'objectif du projet, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@702		E-registre	Vincent			Modalités de contrôle de l'entrée dans la ZTL	Quelles modalités de contrôle sont prévues pour l'entrée / sortie de la ZTL ? Comment éviter la création d'une congestion considérable sur ces points d'entrée ?	-	Neutre / demande de précision	

@703		E-registre	Pierre			Oui à la ZTL	Je suis très favorable à la mise en place de la ZTL. Il faut néanmoins veiller à bien l'exécuter :- les modalités d'accès (riverains, artisans, livreurs etc...) doivent être respectées- il ne faut pas transformer les boulevards bordants la ZTL en "ring", en jouant intelligemment sur le plan de circulation- à cette occasion, il faut mettre en œuvre un aménagement cyclable au goût du jour tout autour de la ZTL (pour le moment, uniquement sur les grands boulevards)- il faut un plan de circulation à l'échelle de la ville qui permette de limiter au maximum le trafic de transit via les arrondissements périphériques.- le 5e et le 6e, qui sont finalement hors du périmètre retenue, doivent faire l'objet d'aménagements cyclables notamment sur le Bd St Germain- il faut toujours garder à l'esprit que le trafic est en partie "parasité" par des applications de navigation comme waze, aussi lors de la refonte du plan de circulation (à l'intérieur et à l'extérieur de la ZTL) il faut veiller scrupuleusement à ne laisser aucun itinéraire "malin"	-	Favorable	
@704		E-registre	Nicolas			Place de la Bastille et axe Bastille-République.	Bonjour, Je m'exprime en tant qu'habitant de l'axe Bastille-République, très saturé dans le sens République-Bastille depuis l'aménagement raté de la Place de la Bastille (alors que celui de la place de la République est plutôt réussi). J'ai peine à croire qu'il n'y aura pas de trafic supplémentaire sur l'axe Bastille-République. Je n'ai pas trouvé dans le dossier de simulation sur ce qui va se passer place de la Bastille elle-même. Je pense notamment à ceux qui se rendent dans les parties 11ème et 12ème du quartier de la Bastille en venant du sud ou de l'est. Ils ne pourront arriver que par la rue de Lyon ou le Boulevard de la Bastille, dont le croisement est déjà très souvent saturé, et pas seulement aux heures de pointe, mais aussi à des heures très tardives. Ceci devrait conduire à revoir le sort réservé dans la ZTL au Bd Henri IV et aux quais. Surtout il faudrait accepter de repenser le plan de circulation de la place de la Bastille; qui me mécontente lorsque je la traverse aussi bien comme piéton, comme usager du bus ou comme conducteur de voiture, et qui mécontente aussi, ai-je compris, les cyclistes. Quant à l'offre de transport en commun sur l'axe Bastille-République, elle s'est réduite depuis la suppression des lignes 20 et 65 au profit de la ligne 91, très peu fiable car beaucoup trop longue. Le dossier fait aussi référence à la grande largeur des trottoirs sur cet axe pour rassurer les piétons. Il serait souhaitable que certains cyclistes arrêtent de les utiliser comme des pistes cyclables. Merci de l'attention qui sera portée à ces remarques.	-	Neutre / demande de précision	
@705		E-registre	Anne			oui à une ZTL ambitieuse !	Je soutiens pleinement cette ZTL, il faudrait même qu'elle soit plus ambitieuse, notamment en intégrant la rive gauche jusqu'à Saint Germain (voire en s'élargissant à l'ensemble de Paris dans un second temps). Pour qu'elle fonctionne il faut modifier le plan de circulation pour sortir tous le trafic de transit des petites rues. Sur les grands axes, modifier le plan de circulation pourrait être intéressant aussi, et mettre des pistes cyclables confortables et capacitaires (notamment dédoubler Sébastopol, faire des pistes sur les quais haut rive droite, piste sur Saint Germain si on l'inclut dans la zone,...) pour permettre un report modal sur le vélo en toute sécurité pour toutes et tous. Bref, les parisiennes et les parisiens veulent une ville plus apaisée, plus agréable à circuler, avec moins de motorisés et un partage de l'espace public en faveur des modes actifs, la marche et le vélo, cette ZTL est une bonne chose !	-	Favorable	

@706		E-registre	Sebastien		ZTL	La création d'une ZTL à Paris Centre est une excellente mesure qui va dans le sens d'une réduction de l'usage de l'automobile et des transports motorisés individuels dans la ville. Elle doit permettre de réduire les effets négatifs liés à la circulation automobile, diminuer le recours de l'usage à la voiture et faire baisser la pollution atmosphérique. Dans l'idéal la zone aurait dû être plus étendue que celle finalement soumise à l'enquête, mais c'est un pas dans la bonne direction. La ZTL doit être un moyen d'augmenter le recours à la marche à pied, au vélo, et la réduction de la circulation doit également permettre une meilleure régularité des bus et une hausse de leur vitesse commerciale. Pour favoriser l'usage des modes actifs et notamment du vélo, il serait nécessaire de prévoir, en complément de la création de la ZTL, des aménagements cyclables sécurisés qui manquent sur de nombreux axes inclus dans la ZTL ou en bordure de celle-ci, car il y aura toujours le maintien d'un trafic motorisé résiduel (certainement plus élevé que les recommandations du CEREMA pour permettre une mixité des flux voitures/velos) : - sur les quais hauts de la Seine entre la place de la Concorde et Hôtel de Ville : aucune piste n'existe actuellement sur cet axe, alors que l'axe est très stressant à vélo et qu'il n'est pas possible d'utiliser les quais bas de la Seine la nuit en raison de la fermeture des tunnels tous les soirs et lors d'inondations ou tout simplement de jour quand la fréquentation piétonne des quais est élevée, particulièrement, les débuts de soirées, les week-ends et les mois d'été ; - sur le boulevard Sébastopol : la piste actuelle est beaucoup trop étroite et ne répond pas aux besoins. Il faut créer une piste dans le sens sud => nord pour permettre une circulation plus sécurisante des cyclistes. - sur la rue Réaumur et la rue du 4 septembre ; - boulevard Henri IV, quai Saint-Bernard et boulevard Saint-Germain : ces axes en bordure ou à proximité immédiate de la ZTL doivent être sécurisés par des aménagements cyclables dédiés (et non partagés avec les piétons sur Bonjour Si plusieurs voies ont des reports importants de circulation du fait de la ZTL, dans ce cas, il faut renoncer. Il n'est pas acceptable qu'il y ait des gagnants et des perdants....	-	Favorable	
@707		E-registre	Michele		Problème des reports autour de la ZTL		-	Défavorable	
@708		E-registre	Claire		Soutien	Soutien au projet ZTL de manière générale. Il serait souhaitable de doubler la piste cyclable du bd de Sébastopol.	-	Favorable	
@709		E-registre	Florian		Ztl	Ma grande crainte soit que ce soit encore une 1/2 mesure qui ne satisfasse personne. Il faudrait qu'elle soit vraiment ambitieuse et s'étende même. Il faut un réaménagement du bd sebastopole, de la rue magenta de la place de la republiqu, des bd beaumarchais, temple...et un aménagement (enfin) du bd de l'opera..Il faut aussi interdire aux taxis de la traverser s'il n'y a pas de client a déposer ou récupérer. Il faut aussi interdire les livraisons en camion en journée y compris les livraisons amazon. Il faut aussi bannir les scooteurs et autres moto y compris électrique. Il faut aussi supprimer tout les stationnements de cette zone. Enfin meme si cela ne concerne pas cette zone, il faut l'élargir et surtout s'attaquer a la circulation (et stationnement) motorisée de tous les arrondissements de l'ouest parisien, parent pauvre de votre politique contre le réchauffement climatique et le bien etre des habitants.	-	Favorable avec réserve(s)	
@710		E-registre	Marie Claire		Zone a trafic limité Paris centre	Limiter l'accès aux véhicules non électriques et favoriser la pratique du vélo	-	Favorable	
@711		E-registre	Sophie		Limiter le trafic à Paris	Très bonne idée, il faut limiter la place de la voiture dans Paris et ainsi la pollution sonore et olfactive, rendre l'espace aux piétons et à la mobilité douce. Il faudrait même élargir aux autres arrondissements, le week-end.	-	Favorable	

@712		E-registre	James			Amélioration des pistes cyclables	Je soutiens le projet ZTL. Svp Elargir la piste Bld Sebastopol Mettre en place des panneaux aux traversées piétonnes leur indiquant si les vélos viennent de la gauche ou droite et surtout des deux. Ils ont tendance de penser que les vélos prennent la même direction que les voitures. Interdire le footing dans les pistes cyclables	-	Favorable	
@713		E-registre	Loïs			ZTL 4 premiers arrondissement	Bonjour, en tant qu'usager très régulier de la ville d paris, voici ma contribution. - je soutiens le projet ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je salue le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - je voudrais la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment* l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le triplement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable large sur les quais hauts de la rive droite ;Bien à vous et bon courage !Loïs Mallet, marcheur, cycliste et usager des transports en commun.	-	Favorable	
@714		E-registre	Schmitt			Soutien au projet ZTL	Soutien du projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris, dans les 4 premiers arondissements	-	Favorable	
@715		E-registre	Guillaume			Zone à Trafic Limité	Bonjour,En tant que parisien, cycliste et père de famille, je soutiens la mise en place de la zone à trafic limité prévue sur les 4 arrondissements de Paris Centre.J'espère qu'un tel plan facilitera le déplacement à vélo dans Paris et aussi permettra de circuler plus facilement avec des enfants. En effet, en tant qu'adulte, le déplacement à vélo est un formidable moyen de transport. Cependant, il devient plus difficile avec des enfants étant donné la circulation. Il est selon moi important que les jeunes générations puissent circuler de nouveau plus librement à vélo, mais aussi à pied. En effet, la réduction de la circulation motorisée au cœur de Paris permettra aux enfants de se réemparer de la rue de nouveau, à la fois comme terrain de jeu, mais aussi pour se déplacer librement afin d'accéder aux différents parcs et espaces adaptés de la ville.Voilà mon témoignage en tant qu'utilisateur quotidien de la bicyclette qui reste le meilleur moyen de transport professionnel (dans beaucoup de cas) et de loisirs.	-	Favorable	
@716		E-registre	Guillaume			ZTL et trafic cyclable	Excellente initiative, en terme d'attractivité et qualité de vie.Cependant :. Veiller à augmenter la capacité des infrastructures cyclables pour éviter les conflits entre piétons et trafic vélo rapide/haute capacité/de transit.. Travailler le plan de circulation, et les infrastructures cyclables, au delà du périmètre pour éviter les discontinuités.	-	Favorable	

@717		E-registre	Aude			Plus de mobilités douces et actives :)	Mes amies parisiennes et moi-même ...: Nous soutenons le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.Merci :)	-	Favorable	
@718		E-registre	Alexander			Appui à la zone à circulation limitée proposée.	Excellente initiative qui ne saurait arriver assez tôt !Comme je travaille dans le 6ème arrondissement, je suis de passage et profite du centre-ville presque quotidiennement. Je soutiens pleinement l'initiative, en particulier- Élargissement de la piste cyclable de Sébastopol et ajout de pistes alternatives pour répartir la charge- Restructuration de l'avenue de l'Opéra pour la circulation urbaine (pieds et vélos - actuellement elle ressemble beaucoup à une autoroute)- Réduction de la circulation automobile sur les quais hauts de la rive droite- Réduction générale du bruit et amélioration de la qualité de l'air en réduisant le trafic de transit dans le centre et en encourageant la marche et le véloJe suis reconnaissant de cette opportunité d'exprimer mon sentiment de citoyen et j'ai hâte de pouvoir profiter du cœur même de Paris dans plus de calme et avec plus d'espace pour les personnes que pour la circulation.	-	Favorable	
@719		E-registre	Cathy			Une ville apaisée pour ses habitants	Bonjour, Merci pour votre projet de zone à trafic limité. - Il est important de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit comme cela a pu être fait déjà dans des quartiers de Paris centre (Marais). Le passage à pieds ou à vélo - laborieux, dangereux - sur les autres grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement Paris centre est la preuve que ce travail mérite d'être étendu. - De nouvelles pistes cyclables sont nécessaires afin de faire face à l'augmentation du trafic vélo , en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;-Le trafic de transit doit être rendu inefficace. Des contrôles sur les voitures et deux roues motorisés ne respectant pas les modalités d'accès doivent être mis en place.	-	Favorable	
@720		E-registre	Jean-Pierre			Créer une piste cyclable sur les quais hauts rive droite.	A l'image de la piste cyclable bi-directionnelle rive gauche, créer une piste cyclable sur les quais hauts rive droite.Cette piste devrait être continue, connectée aux autres axes cyclistes et PERMETTRE LA TRAVERSÉE FACILE DES INTERSECTIONS.	-	Favorable	

@721		E-registre	Michael			Meilleure sécurisation des zones piétonnes	Résidant rue St Denis (quartier Montorgueil), je constate depuis plusieurs années l'augmentation du trafic voiture et scooter dans la zone piétonne, sans respect des règles de vitesse, de priorité et de stationnement et malheureusement aucun contrôle n'est effectué. Le trafic dans la rue est désormais plus intense que dans la plupart des petites rues parisiennes. Je suis pour le retour du contrôle à l'entrée du quartier et pour l'interdiction des VTC et autres taxis, hors dépôt de PMR bien sûr.	-	Neutre / demande de précision	
@722		E-registre	Léonard			Favorable	Bonne mesure pour apaiser le centre et inciter les 70 % des « transiteurs » qui n'ont pas absolument besoin de leur voiture à changer de mode. => Pour les 30% qui en ont absolument besoin il serait bien de comprendre davantage qui ils sont et ce qui est prévu qu'ils deviennent: Transiteurs quotidiens ou transiteurs exceptionnels (déménagement?). Si exceptionnels peut-on leur permettre le passage 1 jour moyennant un paiement en ligne? Si réguliers, qui, pour quel besoin? Envisage-t-on la possibilité d'obtention d'un permis de passage régulier payant sur demande motivée? Après tout s'il est essentiel ce trajet est plus pertinent que le contournement de la zone (long et émetteur). => Egalement, question opérationnelle. Pour ceux qui veulent s'arrêter dans la zone (ex. pour dîner et aller à l'Opéra), qui rentrent dans la zone, ne trouvent aucune place, et en sortent pour se garer en dehors de la zone: est-ce du transit qui sera verbalisé?	-	Neutre / demande de précision	
R795	PARI-A-3	Registre papier	Stéphane				Stéphane de la VILLEGUERIN 18 rue de Richelieu 75001 PARIS Comment limiter la circulation à Paris Centre ? Comment les fournisseurs, les amis accèdent-ils en voiture à mon domicile ? La commissaire enquêteur a répondu à mes questions. Je la remercie.	-	Favorable	
R796	PARI-A-4	Registre papier	Françoise				Françoise GAVIGNET 10 rue MONTALIVET 75008 Bonjour à tous ! En tant que personne âgée et (79 [xx]) handicapée, j'espère que la ZTL (ztl) s'accompagnera d'une amélioration du trafic des Bus et de leurs stationnements : souhaités à Proximité Directe des trottoirs ce qui n'est pas le cas aujourd'hui à cause des pistes cyclables !!! Dangereux ! exemple descente avec poussette/bébé...!!!	-	Favorable avec réserve(s)	

R806	PARI-B-34	Registre papier	Carmelo				L'accueil de la mairie 75010 fermant à 15h30, je me suis déplacé [XXXX] 75003 afin de continuer ma contribution du dix mai deux mille vingt-quatre. Il s'avère nécessaire d'augmenter la capacité du transport public afin de diminuer de façon efficace le trafic de transit dans le centre de PARIS.L'offre actuelle est insuffisante, l'étendue représente un enjeu d'importance ! Voici pourquoi le TRAM FER, véritable panacée, s'impose comme indispensable. Mais il doit être envisagé non tel un métro de rue plutôt tel une autobus sur rails donc différemment de l'aménagement du Cours des Maréchaux, avec des arrêts facultatifs (Si personne ne se trouve à l'arrêt ni ne fait signe et que personne ne demande à descendre, le tram ne s'arrête pas) sans grands travaux avec des stations fixes. Afin de contrer l'hostilité de la préfecture de police, la mairie de PARIS peut le proposer de la Bastille à Javel RER C par les boulevards Henri IV, le pont de Sully, le boulevard Saint Germain puis les quais qu'elle rejoint au port de la Concorde avec la ligne de Rive Gauche. Sur la rive droite, 1 itinéraire de la république à l'Etoile par les Grands Boulevards et l'avenue de Friedland. Un autre République-Les Halles par la rue de Turbigo ! On le voit la traversée réhabilite la voirie, les exemples ne sont pas exhaustifs mais ils témoignent de la hauteur de vue qu'implique le retour du tram dans le centre de PARIS. La traversée se constitue d'une voie ferrée sans ballast et dont les rails sont intégrés dans la trame, ensemble de petits pavés formant une décoration dans l'espace public. Carmelo PICCIOTTO 95 r Marcadet 75018		Favorable avec réserve(s)	
@723		E-registre	Lisa		Enquête publique sur la Zone à Trafic Limité	Bonjour,Je vous écris pour partager mes convictions concernant la ZLT qui est un projet qu'on attend depuis longtemps, trop longtemps. Le Marais n'est pas un endroit propice à la circulation des voitures. Notre bâtiment était percuté plusieurs fois par des camions. J'habite 14 rue de normandie dans le 3e. Les rues et les trottoirs sont déjà trop étroits. Je ne comprends pas pourquoi il y a tellement de stationnements pour les voitures lorsque les riverains peinent pour utiliser le petit bout de trottoir qu'il leur reste de la rue publique. En plus, le stationnement empêche des terrasses des commerçants. Enlevez le stationnement des voitures sur la rue, c'est une impérative. On ne dispose pas de place pour cela dans le Marais. En plus, les voitures et motos sont bruyantes et polluantes. Rue Charlot ne mesure pas plus que 15 mètres en largeur. Quand une voiture ou une moto passent, tout le monde est au courant (sauf si cette dernière est électrique). De plus, j'ai vu moi-même plusieurs accidents sur rue Charlot entre voitures et cyclistes et voiture et moto. Souvent, les voitures roulent plus que 30 kmh, ce qui est un scandale. Non, tout cela est impossible dans une partie de la ville si ancienne. Cela n'existe pas à Arles ou Rouen ; pourquoi à Paris, alors ? Ces parties anciennes de ces villes sont fermées à la circulation générale des voitures et pour bonne cause. Cela n'est pas possible si on pense au bien-être des riverains. Tout le monde doit venir à pied ou à vélo, sauf les handicapés. Créez des terrasses dans les rues comme Charlot et augmentez la taille des trottoirs pour les riverains. De surcroît, il faut travailler un plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. En outre, il faut créer de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone. Je suis d'accord avec Paris en Selle qu'il faut d'abord se concentrer nos efforts sur:* l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL.* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol.* la réalisation		Favorable		

@724		E-registre	Romain			Soutien à la ZTL	Bonjour,Je soutiens très fort votre volonté de créer une ZTL que j'espère :1- qu'elle sera la plus stricte possible afin de réellement apaiser le centre de Paris. 2- qu'elle a vocation à s'agrandir 3- que vous travaillerez le plan de circulation sur le reste de la ville de façon à rendre généralement impossible les traversées de Paris en véhicule motorisé.	-	Favorable	
@725		E-registre	Philippe			Avis favorable à la création de ZTL	Ne pas oublier de prévoir des pistes cyclables et des points d'accrochage des vélos	-	Favorable	
@726		E-registre	Jean-Christophe			oui au vélos en bonne intelligence avec les autres usagers de la ville	Bonjour,je vous remercie de nous donner la parole,il est en effet primordial de redonner toute leurs places aux piéton et au cyclistes. le doublement de l'axe Sébastopol me parait une bonne idée ainsi que la création d'un piste sur la rive droite. par ailleurs des mesures doivent être prises pour ralentir les vélos électriques, il faut également à mon sens multiplier les contrôles de conduite peut être revoir la signalétique concernant les passages piétons et peut être renforcer les incitations "éducatives à l'attention des plus jeunes pour apprendre les règles de bonne conduite. donc oui au vélo avec une pincée de coercition et beaucoup d'éducation.	-	Favorable	
R798	PARI-A-3	Registre papier	Carmelo				Carmelo PICCIOTTO 95 r Marcadet 75018 Un coup d'épée dans l'eau ? Le trafic automobile est si intense que la zone à trafic limité risque d'être insuffisante pour réguler l'intensité de la circulation automobile. On assistera probablement à la saturation en périphérie même si le dossier d'enquête se veut rassurant...Une fausse bonne idée ?L'initiative participe de l'aveuglement collectif principalement du à l'ignorance du passé donc du maintien des tabous de l'histoire de la Ville : Depuis 1924 (cent ans !) et l'interruption du Funiculaire de Belleville (tram reliant la place du Château d'Eau (République) à l'Eglise de Belleville) a été mise en place une politique favorisant le transport automobile avec la suppression du réseau de tramevoies (anglais : tramways) de PARIS et la mise en sens unique de la quasi-totalité de la voirie en la transformant en parc de stationnement. La ZTL ne revient pas dessus alors qu'il s'avère indispensable de reconnaître le plan des futurs tramways ; Nous demandons que soit diligentée une étude sur le sujet afin de revoir comment procéder au renouveau de ce moyen de déplacement écologique. Il en va de même concernant le chemin de fer des ceinture interrompu brutalement et dont la remise en service relève de l'urgence afin de desservir au plus près les arrondissements concernésPARIS se doit d'être exemplaire en étant un modèle pour le monde mais le département n'en prend pas le chemin. L'arrondissement Paris-Centre est traversé par des percées haussmaniennes que l'on ne peut plus ignorer : un plan de remise à double sens doit être élaboré afin de redonner du lustre à la Ville ; Ce sont les transports publics qui doivent en être les bénéficiaires avec un couloir réservé comme sur le bd St Michel où ils ont la priorité sur l'axe entier. Ceci est envisageable sur l'avenue du Centre (bds Sébastopol et de Strasbourg) et sur l'artère de République à Opéra par les rues de Turbigo, du Temple, de Réaumur et 4 septembre ; De manière générale sur tous les axes utiles ! L'optimisation du réseau viaire	-	Défavorable	

@727		E-registre	Benoît			Renforcer le dispositif cyclable de la ZTL pour éviter les conflits entre les modes de transport	Paris modernise enfin son centre-ville, en adoptant en son centre une organisation urbanistique à la hauteur des enjeux de notre siècle. Pour les parisiens, riverains et professionnels fréquentant le cœur de la capitale, il faut une zone à trafic limitée qui permette l'apaisement de la circulation et la végétalisation du centre urbain. Mais la suppression de la circulation de transit ne suffit pas pour apaiser la zone. Le développement prévisible des modes de déplacement actifs comme la marche et le vélo impose la création d'infrastructures cyclables capacitaires et distinctes des zones piétonnes. Il est notamment impératif de créer et sécuriser le boulevard Sébastopol, par la création de pistes cyclables monodirectionnelles, les pistes bidirectionnelles étant trop anxiogènes et génératrices d'incidents aux intersections entre les vélos et les piétons et les vélos entre eux.	-	Favorable	
@728		E-registre	Michel			Création de nouvelles pistes cyclables dans Paris Centre (et Paris XVI)	Dans Paris Centre, je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables sécurisées et l'élargissement de celles qui sont saturées. Je suis d'accord d'ailleurs avec les propositions de l'association "Paris en Selle". (dont je ne suis pas membre. Mon souhait s'applique également à l'arrondissement Paris XVI et aussi Boulogne qui sont notoirement sous-équipées en matière de pistes cyclables et donc dangereux.	-	Favorable	
@729		E-registre	Quentin			Un projet qui, s'il est mis en place, doit s'accompagner d'un plan de réduction du transit automobile dans les arrondissements limitrophes	De façon générale, les dérogations envisagées paraissent floues et imprécises. Si les dérogations ne sont pas respectées, c'est dans ce cas tout le plan de circulation de Paris Centre qu'il faudrait, à l'image de ce qui a été fait dans le Marais. Des voies pourraient être fermées et réservées aux taxis pour privilégier ce mode de transport dans Paris. Un travail important doit aussi être fait pour les artisans et livraisons (avec un permis de stationner spécial ou autre qui pourrait être créé pour certaines entreprises ou à certaines conditions et certaines heures) qui ont de plus en plus de mal à venir dans Paris et refusent de prendre des chantiers ou des travaux. La fermeture de Paris Centre pourrait être de nature à compliquer davantage le travail de ces derniers, au détriment des riverains. Enfin, et surtout, la suppression du transit automobile dans les arrondissements 1-2-3-4 va conduire à une externalité négative immédiate pour les arrondissements limitrophes, notamment les 8e (quartier de l'Europe) et 9e arrondissements (Clichy-Trinité) pourtant particulièrement saturés en trafic auto alors même qu'ils constituent des îlots de chaleur. Les applications type Waze ont pour objet principal de trouver le chemin adéquat et permettre aux automobilistes de traverser Paris, mais les rues de report proposées par ces applications ne sont pas dimensionnées pour absorber les reports de trafics conséquents (pour le quartier de l'Europe, suite à la fermeture des rues d'Amsterdam, passage en une voie de la rue de Clichy, fermeture de la rue de Saint-Pétersbourg). On constate déjà dans ces quartiers des effets de report très importants occasionnant bouchons conséquents (8e, 9e, rue de Londres, rue de Liège, etc.) pénibles pour les riverains et dangereux à l'opposé des objectifs recherchés initialement. Si la Mairie décide de mettre en œuvre son projet pour Paris Centre, celui-ci doit impérativement s'accompagner d'un travail plus abouti de coupure du trafic automobile pour les arrondissements limitrophes (qui n'a pas été	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@730		E-registre	Bérénice			Un projet que je soutiens à 100% !	Habitante de ce quartier, je soutiens ce projet pour diverses raisons. Cette création est pertinente aux regards de nombreux enjeux : - qualité de vie et santé : réduction des nuisances sonores, diminution de la pollution, diminution du risque d'accidents- préservation du patrimoine- accompagnement des mobilités douces et de la marche- adaptation de Paris aux changements climatiquesCe serait également l'occasion de végétaliser les rues. C'est l'opportunité d'expérimenter et de donner l'exemple à bon nombre de métropole en France. Ce projet est possible et souhaitable et il ne serait pas surprenant que cela nous paraisse "évident" une fois mis en place. Comme tout projet d'aménagement qui bouscule les habitudes de vie en place, il me semble nécessaire d'user de pédagogie et d'outils de sensibilisation pour expliquer aux usagers les raisons de ce projet, qui forcément, pourrait susciter du mécontentement auprès de certains. Concernant les pistes cyclables/autres axes de circulation, il me semble primordial de consulter les professionnels et les usagers quotidiens (Paris en Selle, la Fub, pourquoi pas Altis Play ?).	-	Favorable	
@731		E-registre	Denis			Soutient	Je soutien l'initiative de la ZTL dans le centre de Paris.	-	Favorable	
@732		E-registre	François-Xavier			Zone à trafic limité - place du vélo	Bonjour,Je suis très favorable à la réduction du trafic motorisé dans le cœur de Paris. Afin d'éviter les interactions entre les flux piétons et vélos appelés à se développer, il est indispensable de séparer correctement ces flux et d'éviter de devoir fermer à terme les accès au vélo dans la zone.Merci d'intégrer un maillage vélo de qualité permettant cette bonne distinction.Par ailleurs des voies vélo comme le boulevard de Sébastopol arrivent désormais à saturation, il est nécessaire de les élargir sur la place actuellement réservée à la voiture.	-	Favorable	
@733		E-registre	Frédéric			Indicateurs pour montrer l'impact de la mise en place de la ZTL	Suite à un échange avec un groupe de voisins de mon immeuble qui comme moi, on a hâte de voir la mise en place de la ZTL à Paris Centre, voici un complément à ma première contribution :- Cela est peut-être envisagé, mais il me paraît important que certains indicateurs soient partagés régulièrement avec les habitants de la zone et celles et ceux qui y viennent : évolutions de la pollution (particules fines, etc.), évolution du nombre de véhicules circulant (sur certains axes ?), évolution du nombre de terrasses (dans les échanges, certains avaient cette inquiétude. La ZTL ne modifie pas la réglementation des terrasses, mais cet indicateur permettrait de répondre à ces inquiétudes), etc.- Autre point, en plus de la signalisation envisagée à l'entrée de la zone, il serait important de rappeler dans la zone elle-même que le véhicule se trouve dans une ZTL (marquage au sol, panneaux indicateurs, indication spécifique dans les systèmes de guidage Waze et autres ?), mais aussi inciter les acteurs privés de le faire sur des documents comme les tickets de stationnement, tickets de caisses ou autre, notamment pour rappeler de les conserver si ces éléments servent de justificatifs en cas de contrôle. - Dernier point qui dépasse peut-être la future ZTL : éditer (sans doute principalement à destination des touristes et des visiteurs) un plan (papier et/ou numérique) Paris Centre (territoire de la ZTL) avec le détail des transports en commun disponibles, des indications de temps en marchant pour se rendre d'un point à un autre, etc. L'idée serait de favoriser la visite de Paris Centre avec des moyens de transports en commun ou actifs.Merci pour votre attention.	-	Favorable	

@734		E-registre	Maria Concetta			Etrndre la Zone à trafic limité au 5e et 6e arrondissement	La zone à trafic limite limitée de Paris est très petite par rapport à l'importance de la ville. Paris aura le record de la ZTL la plus petite et la plus petite d'Europe	-	Favorable	
@735		E-registre	Tristram			Insister sur le doublement de la piste cyclable à sebastopol	La piste actuelle est clairement insuffisante, probablement pas tant par sa largeur (les chicanes faisant que de toutes manière les endroits où elle est élargie ça ne sert à rien).J'ai de la peine pour tous les piétons qui ont du mal à trouver un moment où ils peuvent traverser sans avoir un vélo dans un sens ou dans l'autre.De plus le doublement simplifiera les intersections très complexes avec rue de rivoli et à magenta avec le changement de côté.Pour résumer, je souhaiterais:- une piste unidirectionnelle de chaque côté de sebastopol- le prolongement dans le sens « gare du nord > Rivoli » jusqu'à Magenta pour éviter le zig-zag compliqué- une largeur constante (par unidirectionnelle, la largeur actuelle « pincée » me semblerait suffisante, mais je prends bien sûr plus ;))- des ilots piétons pour faciliter la traversée progressive de sebastopol.Par ailleurs, on manque cruellement d'une voie protégée sur les quai hauts : pourtant ce n'est vraiment pas la place qui manque !	-	Favorable	
@736		E-registre	Léo			Pour une ZTL la plus ambitieuse possible	Ce projet de ZTL est absolument nécessaire pour accélérer la pacification de l'espace public à Paris, réduire l'accidentalité due à l'usage de l'automobile et réduire vraiment la pollution atmosphérique.Cette ZTL devrait être plus ambitieuse, avec des moyens de contrôle automatisés pour qu'elle soit réellement effective. Il faudrait aussi que son périmètre soit le plus étendu possible, en intégrant les îles et la rive gauche jusqu'au boulevard St-Germain.Les grands axes qui ne seront pas intégrés à la ZTL elle-même et qui seront encore dédiés à du transit automobile doivent être, en contrepartie, équipés d'infrastructures cyclables réellement sécurisées et à double-sens. Cela doit concerner a minima : le boulevard de Sébastopol (création d'une piste cyclable dans le sens sud-nord à droite de la chaussée pour réserver celle à gauche pour le nord-sud), les quais hauts rive droite et le boulevard St-Germain.	-	Favorable	
@737		E-registre	Fabrice			Motos thermiques bruit nuit	Merci de bien vouloir interdire tout deux roues thermiques de 22 à 8 hre.Le privilège d'un seul entame le droit au repos de centaines, voir milliers.C'est une évidence, soyez courageux.Cordialement Fabrice Bosom	-	Autres	

@738		E-registre	Camille			ZLT Paris	<p>Je me réjouis de l'idée de voir émerger une Zone à Trafic Limité (ZTL) au cœur de Paris. Cette démarche s'annonce comme un levier supplémentaire pour accroître le calme et la sécurité des piétons et des cyclistes dans la capitale, tout en réduisant les nuisances sonores. En prenant exemple sur des métropoles telles que Madrid, Bruxelles, Florence, Nantes et Grenoble, Paris témoigne de sa volonté de favoriser des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Bien que le périmètre actuellement prévu pour la ZTL manque d'ambition, je suis persuadé qu'une extension de celui-ci maximiserait ses avantages. Intégrer une portion de la rive gauche, notamment le nord des 5e, 6e et 7e arrondissements, serait bénéfique pour offrir une atmosphère paisible à un plus grand nombre d'habitants. Pour assurer le succès de la ZTL, il est impératif de mettre en place des contrôles efficaces et des aménagements adaptés dans les environs de la zone. Cela suppose notamment l'aménagement de pistes cyclables sur certains axes, comme les quais hauts de la rive droite, et l'augmentation de la capacité de la piste cyclable du boulevard Sébastopol. Une révision du plan de circulation, tant à l'intérieur qu'aux abords de la ZTL, est également nécessaire pour prévenir tout report de trafic et garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Cette mesure est cruciale pour assurer le succès de la ZTL, étant donné l'absence actuelle de dispositifs de contrôle efficaces. Je préconise vivement la mise en place de modalités d'accès claires et strictement contrôlées afin de garantir le bon fonctionnement de la ZTL. Le contrôle par caméra semble être une solution efficace pour veiller à ce que les règles d'accès à la zone soient respectées et dissuader les contrevenants. Cependant, le projet actuel semble incomplet sur ce point et devrait être approfondi. Parallèlement, il est essentiel de créer de nouvelles pistes cyclables sécurisées et protégées pour encourager les déplacements à vélo et assurer la sécurité des cyclistes. Ces</p>	-	Favorable	
@739		E-registre	Ann			ZTL versus le Plan de circulation dans le Marais	<p>Le conseil de quartier Marais Archives a réitéré, à plusieurs reprises, sa demande d'autoriser les résidents, les travailleurs et les artisans du quartier à pouvoir utiliser les couloirs de bus rue des Archives, rue des 4 Fils et rue de Turenne. Il nous semble abusif d'imposer les mêmes restrictions aux riverains, qu'aux automobilistes traversants. Une enquête locale a été proposée en ligne par les conseils de quartier du Marais, pour connaître le degré de satisfaction, mais aussi les nuisances que le nouveau Plan de Circulation a créé. Il en sort de multiples problèmes, voir des dangers pour la population, notamment pour les habitants qui n'ont plus accès à leur domicile ou parkings et pour certains parcours modifiés, qui obligent de passer par des rues étroites et inadaptées à un passage dense. Sans dire que presque tous les parcours ont été rallongés. L'instauration d'une ZTL pour Paris et notamment pour Paris Centre, rendra inutile d'imposer aux riverains les restrictions du Plan de Circulation, au seul motif que l'on ne puisse distinguer les véhicules autorisés de ceux qui ne font que traverser, puisque la ZTL a elle-même pour objectif de limiter et de contrôler ce flux de transit automobile inutile ! Espérons que la préfecture puisse trouver les moyens de contrôle adéquates pour imposer l'application du code de la route. Il en va de même pour les autres moyens de transport.</p>	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
C810	PARI-B-36	Courrier	Yohann					-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@740		E-registre	Florian			Une ZTL intelligente	Les ZTL existantes ailleurs dans le monde, notamment en Italie, concerne des centres historiques anciens aux ruelles étroites. Il semble légitime d'en limiter fortement l'accès aux automobiles qui y provoquent un encombrement. Dans le cas de la ZTL prévue à Paris, sont inclus des quartiers qui correspondent à ce modèle, comme le Marais par exemple, pour lesquels on peut tout à fait comprendre les restrictions de circulations envisagées. En revanche, il est aberrant de vouloir interdire aux automobiles d'emprunter des axes structurants traversants et larges comme le boulevard Sebastopol, la rue du Louvre ou la rue de Rivoli. Il faut autoriser la circulation, y compris de transit, sur ces axes, et la restreindre uniquement dans les rues étroites des différents quartiers qu'ils desservent, pour l'accès auquel il suffira de se garer dans les parkings situés le long de ces axes structurants qui sont vitaux pour les déplacements de très nombreux franciliens qui n'ont pas la chance de pouvoir s'offrir un logement dans les quartiers hypergentrifiés du centre.	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@741		E-registre	Flore,Ce			Pour la zone à trafic limité	La zone à trafic limité est indispensable pour répondre aux enjeux sanitaires et écologiques d'aujourd'hui et de demain	-	Favorable	
@742		E-registre	Alex			ZTL Paris centre	Le projet de ZTL au centre de Paris marque un progrès formidable. Favorable aux riverains, au commerce et aux visiteurs, cette réinvention du centre de la capitale marquera un tournant majeur de l'urbanisme dont les répercussions iront bien au delà de l'hexagone. Pour que ce projet soit une réussite complète, l'attention devra être portée au bon respect des vitesses de circulation des véhicules motorisés autorisés à accéder à la ZTL. De même la cohabitation entre les piétons d'une part et les cyclistes et trottinettistes d'autre part devra continuer d'être pensée, aménagée, améliorée.	-	Favorable	

@743	E-registre	Les Ecologistes	Groupe Les écologistes Paris 8ème et 9ème arrondissements	Contribution du Groupe Les Ecologistes Paris 8ème et 9ème arrondissements	<p>Les jours ouvrés, seuls 4 % en moyenne des déplacements dans Paris intra muros se font en voiture, et pour les trajets effectués entre Paris et la petite couronne, 12 %. Et pourtant leurs impacts pêle-mêle sur la pollution, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, l'occupation de l'espace parisien et la sécurité des autres usager-ères restent disproportionnés. Il nous paraît donc essentiel de ne pas faire de la ZTL une zone privilégiée, au détriment de ses faubourgs plus ou moins proches, mais de profiter de sa création pour permettre à tous les arrondissements de la capitale et sa périphérie de tirer parti de ses bénéfices. Il s'agit alors de penser efficacement, à l'échelle de Paris et petite couronne, la révision des plans de circulation parisiens, afin d'éviter à la fois le trafic de transit et les effets de report. Le quart nord-ouest de la ZTL est limitrophe des 8ème et 9ème arrondissements, de la Place de la Concorde au boulevard Bonne Nouvelle. Nos quartiers sont aussi traversés par des axes majeurs comme le boulevard Malesherbes, le boulevard Haussmann, les voies du quadrilatère Madeleine - Saint-Lazare - Grands magasins - Opéra, les Grands Boulevards et la rue du Faubourg Poissonnière. Des reports de circulation et des allongements de temps de trajet nuiraient à la qualité de vie dans ces quartiers, et nous ne souhaitons pas non plus le report de ces nuisances vers nos voisins. Des aménagements permettant de réduire les voies pour véhicules particuliers au profit de mobilités actives sont en cours ou en projet. Nous souhaitons que ces aménagements s'accompagnent de la réorganisation de fond de la circulation à Paris selon un plan «en marguerites», afin de faciliter la circulation des véhicules autorisés à y pénétrer, tout en étant dissuasifs du trafic des non-ayant droit. D'ailleurs, le succès de cette ZTL et de ses impacts pour tout le territoire dépendra aussi de la clarification du champ des ayant-droits, s'accompagnent d'une facilitation de circulation pour les usages réellement nécessaires, et assortie de la mise</p> <p>Je suis très favorable à l'instauration d'une ZTL dans Paris Centre, en tant que résident parisien et travailleur parisien. Pour moi le principal argument est celui de la santé : nécessité d'une diminution drastique de la pollution sonore et atmosphérique, ainsi que de la sécurité pour les usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes, mobilités douces). Dans le cadre de la ZTL, je pense qu'il est important de revoir le plan de circulation pour limiter les effets de transit traversant : ça a été fait dans d'autres zones et ça marche bien. La mise en place de la ZTL et la diminution du trafic motorisé permettra également de permettre des aménagements cyclables qui sont absolument nécessaires : un doublement de la piste cyclable sur Sébastopol/Strasbourg (engorgée et dangereuse car trop étroite pour le flux important) et un aménagement cyclable sur les quais hauts rive droite (actuellement il n'y en a pas du tout).</p>	Favorable avec réserve(s)
@744	E-registre	François-Xavier		Avis sur la ZTL		Favorable

@745		E-registre	Paris Mobilité Vtc			Contribution Paris Mobilité VTC - garantir l'accès des VTC à la ZTL pour les trajets de transit et de destination	Contribution Paris Mobilité VTC - Enquête publique portant sur la Zone à trafic limitée parisienne Mai 2024 I. Préambule Paris Mobilité VTC - coalition regroupant associations de chauffeurs VTC et applications de réservation - soumet par le présent document sa contribution à l'enquête publique portée par la Mairie de Paris dans le cadre du projet de création d'une Zone à trafic limitée à compter de septembre 2024. Paris Mobilité VTC a bien pris connaissance des pièces du dossier de consultation notamment s'agissant du projet d'arrêté de la future Zone à trafic limité (pièce I.2.). En l'état actuel du projet d'arrêté et sous réserve d'absence de changement structurant du plan de circulation de ce secteur, Paris Mobilité VTC accueille positivement la décision de la Mairie d'inclure les VTC comme futurs ayants droit au même titre que les taxis (cf. article 4 du projet d'arrêté) leur garantissant ainsi l'accès aux trajets de destination et de transit. Les VTC font partie intégrante de l'offre de transport francilienne avec plusieurs millions d'utilisateurs à la fois Parisiens, nationaux et internationaux. Dans ce contexte et avec une future Zone à trafic limitée qui représente près de 20% des trajets réalisés par les VTC à Paris et 30% de leurs chiffres d'affaire, nous appelons de nos vœux que la Mairie de Paris confirme le traitement équitable entre taxis et VTC dans le cadre de la future mise en œuvre de ce projet d'aménagement urbain. II. Garantir un traitement équitable entre taxis et VTC pour l'accès à la ZTL pour les trajets de transit et de destination Lors du Comité VTC du 24 avril 2024, la Mairie de Paris a confirmé notre interprétation du projet d'arrêté, à savoir que les VTC seront inclus dans la liste d'ayants droit, pour les trajets de transit et de destination, au même titre que les taxis. Taxis et VTC seront autorisés à transiter par la Zone à travers des axes de transit identifiés à la page 23 de la pièce II.2. du dossier de consultation. Cependant, la Mairie de Paris a indiqué que cet accès au transit pour les VTC pourrait potentiellement être	Contribution PMVTC - Enquête Publique - ZTL Paris - Mai 2024 (2).pdf	Favorable avec réserve(s)	
E746		E-mail				Contribution Paris Mobilité VTC - Enquête publique ZTL Paris	Contribution Paris Mobilité VTC - coalition regroupant associations de chauffeurs VTC et applications de réservation - à l'enquête publique portant sur le projet de Zone à Trafic Limité à Paris. Bien cordialement, Paris Mobilité VTC	Contribution PMVTC - Enquête Publique - ZTL Paris - Mai 2024 (3).pdf	Favorable	

@747	E-registre	Rémi			Contribution Enquête Publique ZTL	<p>Je soutiens le travail d'amélioration des conditions de déplacement au profit des piétons et cyclistes engagé par la Mairie et que la ZTL devrait renforcer. Cependant, des progrès importants peuvent encore être réalisés, notamment au services des cyclistes.- La ZTL aurait pu être plus large, notamment vers le nord pour aller jusqu'au Gares du Nord et de l'Est. En effet, il y a là de nombreuses petites rues et une fréquentation piétonne qui le justifieraient- Il faut changer de doctrine sur les grandes places et ne pas les remanier pour y générer des points noir de circulation cyclable qui dureront des années jusqu'à une prochaine modification. La place de la République mériterait une meilleure infrastructure cyclable pour favoriser la bonne interaction avec les piétons(traversée, croisement Magenta-Beaurepaire-Petites Ecuries notamment)- Les pistes cyclables de couleur sont sécurisantes à la fois vis-à-vis des automobilistes, mais aussi pour rendre alertes des piétons qui marchent en regardant leur portable par ex. Des pays voisins avec une expérience importante en infrastructure cyclable (Pays-Bas en l'occurrence) nous montre la voie. Pourquoi l'ignorer ? De plus il est possible de les réaliser de manière élégante (ex : le bordeaux incorporé des Pays-bas plutôt que le vert fluo de Magenta)- La piste du Boulevard Sébastopol est à doubler au vu de sa fréquentation. Les nombreux resserrements sur la piste actuelle au niveau des places de stationnement pour 2RM sont dangereux et à éviter pour les prochaines réalisations- Il faudrait une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite- Sur les grands boulevards, il faut prolonger, concrétiser et *sécuriser* les pistes, le trafic motorisé y étant particulièrement anarchique- Au delà de la ZTL une réflexion est nécessaire sur le plan de circulation, notamment pour éviter le report dans des rues non adaptées. A titre d'exemple, la rue de Provence - Richer - Petites Ecuries accueille aujourd'hui un trafic trop important par rapport à son gabarit, alors qu'elle est bordée par de nombreux commerces très fréquentés</p>	Favorable
------	------------	------	--	--	-----------------------------------	--	-----------

@748		E-registre	Dominique		Diminution de la voiture dans le centre de Paris	<p>.. quand on va dans certaines régions ou à l'étranger, on apprécie beaucoup d'avoir des espaces piétonniers.. il n'y en n'a pas assez à Paris ! Pourtant on sait bien qu'un piéton non stressé, consomme plus ! Donc un GRAND OUI pour diminuer la voiture dans le centre. Cela devrait être obligatoire dans tous les arrondissements. On parle de "coeur piéton"...? mais où ? Dans le 15ème, on pourrait en aménager un autour de la place du Commerce : entre la rue Gramme (par laquelle passeraient les voitures) et la rue des Entrepreneurs. C'est l'endroit où il y a le plus de commerces de bouches .. le plus de monde ... le square... les kiosques... les sorties de métro CommerceAprès avoir été un quartier vert, ...puis quartier tranquille... puis zone apaisée 20 km, (absolument pas respectée !) on revient en arrière, puisque avec le réaménagement de la rue de la Croix-Nivert en sens unique, le report se fera rue du Commerce. Donc encore plus de voitures et de motos... qui rouleront encore plus vite. La preuve, les riverains demandent des passages piétons .. le comble pour une rue à priorité piétonne Et bien sûr plus de pollution. De plus le projet de manège Place du commerce, amènera plus de monde et d'enfants. Plus de voitures... plus d'enfants .. il ne faudra pas s'étonner des accidents !! n'y a pas que le centre de Paris pour diminuer la voiture ! Et lors des braderies, marchés gourmands.. impossible de circuler sur les trottoirs... la galère pour les pmr !Pourquoi ne pas faire une votation "Souhaitez-vous un coeur piéton dans votre arrondissement ?" ... pour le 15ème ce serait autour de la place et du square du commerce (cad le bas de la rue du Commerce... comme le bas de la rue Mouffetard !)Merci pour tout ce qui ira dans ce sens... moins de pollution... meilleure qualité de vie... pour tout le monde !</p>	-	Favorable	
@749		E-registre	Alexandre		Très favorable	<p>Je suis très favorable à la mise en place d'une zone à trafic limité qui permettra de rendre le centre ville de Paris plus agréable aux piétons. Aujourd'hui les trottoirs sont étroits et il est difficile de se ballader tranquillement.</p>	-	Favorable	
@750		E-registre	Quentin		ZTL Paris centre	<p>La piétonisation d'une ville de plus de 2 millions d'habitants, comme Paris, fait totalement sens. Cette ZTL permettrait à la fois de rendre moins accidentogènes les rues du centre (déjà très encombrées le week-end par exemple), et de poursuivre la logique de diminution du nombre de voitures dans Paris, en laissant circuler ceux qui en ont réellement besoin et ceux qui y habitent.Je trouve néanmoins dommage de ne pas y inclure la rive gauche, et notamment les 5e et 6e arrondissements. J'espère aussi que la ZTL puisse s'étendre rapidement afin que l'entièreté des Parisiens puissent bénéficier de cette mesure, et pas seulement Paris Centre.J'ai également quelques réserves sur le contrôle des véhicules et l'éligibilité d'entrée ou non dans la zone. Un peu comme les zones 30, sans contrôle systématique, la mesure est très peu respectée.Une autre solution aurait été de faire un péage urbain (avec un tarif différent selon le type de véhicule et s'il est résident ou non), ce qui pourrait permettre un contrôle plus strict de l'entrée des véhicules dans Paris.</p>	-	Favorable	

@751	E-registre	Clarisse			Inquiétude sur le report de circulation en périphérie directe de la ZTL	L'axe République - Bastille est déjà saturé depuis la transformation de la place de la Bastille et principalement dans sa dernière partie avec de nombreux bouchons, difficultés, incivilités, pollution que subissent les riverains. Les analyses de report de circulation estiment à un très faible impact un report sur cet axe, ce que je conteste. Je demande en tant que riverain et en soutien au collectif BBA (Beaumarchais Bastille Asphyxiés) un apaisement de la circulation sur le boulevard Beaumarchais et son carrefour avec la place de la Bastille. Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique du 30 avril, ce projet de ZTL ne doit avoir ni gagnant ni perdant, mais que des gagnants. Je demande 1/ qu'un plan de circulation global soit proposé, avec une attention particulière accordée aux boulevards à la limite du projet de ZTL; 2/ qu'une surveillance du trafic et son impact (embouteillages, pollutions...) soit effectuée dès la mise en place de la ZTL et que des correctifs soient très vite mis en place pour en limiter les impacts.	Screenshot_20240513_124817_Instagram.jpg, Screenshot_20240513_124809_Instagram.jpg, Screenshot_20240513_124828_Instagram.jpg, Screenshot_20240513_124834_Instagram.jpg	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@752	E-registre	Alphonse			ZTL = Zéro sur Toute la ligne	Encore des mesures autoritaires et confiscatoires mais on commence à avoir l'habitudell serait plus intelligent d'interdire les camions diesel (y compris les Roms ramasseurs de ferraille) et passer à des logistique urbaines moins polluantes (train, Seine, etc ..)La Mairie dit " on concerte " ... oui mais elle n'écoute pas ce qui se dit et reste dans son idéologie aveugle...	-	Défavorable	
@753	E-registre	Thomas			Amélioration des axes cyclables	C'est l'occasion d'améliorer les axes cyclables en bordure et à l'intérieur de la zone notamment :- Le doublement de la piste du Boulevard Sebastopol. Car cette piste actuellement saturée et difficile à emprunter. Son doublement permettrait de faire 2 pistes unidirectionnelles.- La réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite. Actuellement une mini-autoroute voiture située dans un endroit prestigieux de Paris, cela n'a pas de sens, il faut diminuer le trafic automobile et faire de la place pour les piétons et cyclistes.- Rajout d'autres axes cyclables, pour offrir des alternatives et décharger les axes principaux (comme Sebastopol).	-	Favorable	
@754	E-registre	Paul			Je soutiens la ZTL	Je soutiens la mise en place de la ZTL sur Paris Centre tel que proposé dans le dossier.La mise en place de la ZTL a Paris Centre vas me permettre de :- Être moins exposé aux pollutions (de l'air, sonore, visuel) dans ma résidence, lors de mes trajets et a mon travail (en dehors de la zone)- Faciliter mes déplacements du fait de la réduction du nombre de voitures.Cette ZTL est un pas en avant pour un futur plus vertueux de notre capitale.	-	Favorable	

@755		E-registre	Richard			soutien à la ZTL paris centre	Je soutiens le projet ZTL ambitieux prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre. Je souligne la nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@756		E-registre	Alexander			Zoe à Trafic Limité	La mairie de Paris a progressivement réduit les possibilités de circulation et de stationnement notamment pour les personnes en situation de handicap . la circulation de la rue de Rivoli pourtant autorisée par les véhicules personnes handicap a donné lieu à une pluie de n'importe quoi . Video à l'appui nous avons été victime de harcèlement de la part des policiers municipaux qui font ceux qui connaissent tout et donnent de sordres alors qu'il ne connaît même pas les arrêtes municipaux. Nous avons de video avec plusieurs policiers municipaux dont un qui dit "handicapé et alors " se rendant compte qu'il a tort il a quand même mis un PV dans le dos . il fallu saisir le mediateur car nous avons eu jusqu'à 2300€ de PV au total nous avons des photos qui montrent bien la suppression de place stationnement handicap pour y mettre des bites à velo . places handicap non remplacées malgré les dénégations de Hidalgo et sa cour de soit disant écologistes il y a une pratique ubuesque. les dispositifs qui visent à faire ralentir les voitures (resserement de voie) sont dangereux pour tous les usagers . la Rapporteur Le rapporteur du Projet veillera à ne pas donner suite ni donner blanc seing à ces fous de projets de soit disant "apaisement" et veillera au maintien voire au développement des voies de circulations et stationnement pour les usagers necessiteux. (voir la catastrophe de la place de la madeleine aucun stationnement utile mais des rangées vides de dispositif velib sur des centaines de metres)	-	Défavorable	

@757		E-registre	Eric		Impacts collatéraux de la ZTL	<p>Bonjour Madame la commissaire-enquêtrice, Veuillez trouver ci-jointes mes remarques sur le projet de ZTL :- De prime abord, le périmètre de l'enquête publique aurait dû intégrer l'ensemble des arrondissements périphériques de la ZTL car c'est précisément dans ces arrondissements (5ème, 6ème, 11ème, ...) que se situeront les impacts négatifs de ce projet. Les arrondissements de Paris-Centre, au coeur même de l'enquête publique (avec le 8ème et le 10ème), n'auront que des impacts positifs, par construction même de la ZTL ;- Ce projet de ZTL crée une situation discriminatoire entre les parisiens : d'une part, les riverains de Paris-Centre qui bénéficieront d'une liberté totale de circulation en voiture dans tous les arrondissements de Paris (destination ou transit), et, d'autre part, les riverains des autres arrondissements qui ne pourront traverser Paris-Centre (sauf pour s'y rendre) ;- Les documents de synthèse consacrent très peu d'éléments aux dommages collatéraux d'une telle ZTL en termes de pollution de l'air et d'impact sonore, allant jusqu'à caractériser ces impacts de « négligeables » (slide 46 présenté lors de la réunion d'information du 30 avril dernier) ou de « minimales » (page 9 de la plaquette d'information du dossier d'enquête publique) au motif, à titre d'exemple, qu'il n'y a pas ou peu de riverains le long du quai Saint Bernard et que le dégagement que procure la Seine permettra d'évacuer les polluants. Et cette même plaquette conclut à « une diminution globale de l'exposition de la population parisienne à la pollution de l'air et à des niveaux sonores élevés », formule rhétorique pour dire qu'il y aura donc localement des gagnants et des perdants (surtout que l'on ne cesse de dénoncer par ailleurs les conséquences sur la santé de la pollution locale, dans une approche rue par rue) ! Certes, les annexes apportent des éléments techniques sur ces impacts hors ZTL, mais de façon trop macro (sur les très grands axes) et donc insuffisamment détaillée et quantifiée. Certes. L'Autorité environnementale émet deux recommandations en ce Vivant à côté des Grands Boulevards à la Porte Saint-Martin, je suis fondamentalement contre la ZTL. La création de cette zone va transformer les Grands Boulevards et le Boulevard Beaumarchais en périphérique intramuros, et nous, les riverains de ces zones, vont en souffrir avec plus d'embouteillages, de bruit et de l'énerverment généralisé. Déjà, depuis la réorganisation totalement ratée du carrefour à Strasbourg Saint-Denis, nous avons vu les embouteillages que grandir. Avec la ZTL, cette situation ne va que s'empirer. Ceux qui habitent dans la zone bénie vont peut-être mieux respirer, mais pour nous les habitants limitrophes, la ZTL fera exactement l'opposée. Et tout ça pour réduire le trafic sur Boulevard Sébastopol de 15%? Il faut rejeter ce plan idéologique sans ancrage dans la vie quotidienne de cette ville.</p>	-	Défavorable	
@758		E-registre	Thomas		ZTL = "périphérique intramuros"	<p>La piste cyclable du boulevard Sébastopol est victime de son succès et mérite d'être doublée : elle est si fréquentée qu'y circuler à vélo peut devenir anxiogène aux heures de pointes.</p>	-	Défavorable	
@759		E-registre	Nicolas		Oui à la ZTL, et besoin de + de pistes cyclables et + de place pour les piétons	<p>La piste cyclable du boulevard Sébastopol est victime de son succès et mérite d'être doublée : elle est si fréquentée qu'y circuler à vélo peut devenir anxiogène aux heures de pointes.</p>	-	Favorable	

@760		E-registre	Marie Anne			Soutien total au projet de ZTL pour Paris Centre	Je souhaite apporter mon soutien pour le projet de ZTL envisagé dans Paris centre. Il me semble crucial de pacifier la circulation automobile et de redonner plus d'espace aux circulations actives (piétons et vélos). C'est primordial pour la santé de tous. J'aimerais ajouter que je ne comprends pas pourquoi la zone comprise entre la Seine et le bd Saint-Germain a été retirée du projet initial. J'espère vivement qu'elle pourra être reconsidérée. Les points de vigilance à bien garder en ligne de mire, pour moi, sont :- le contrôle du respect de cette future ZTL : très important pour garantir la pacification de la ZTL et ne pas encourager la resquille. - un plan de circulation revu pour empêcher la création de fait d'un nouveau periph sur les grands boulevards- des voies de vélo agrandies et sanctuarisées sur les grandes avenues comme le bd de sébastopol par exemple : il faut éviter autant que possible le conflit entre piétons et cyclistes en ne les mettant pas ensemble sur des espaces communs car cela ne fonctionne pas	-	Favorable	
@761		E-registre	Xavier			Des pistes cyclables respectées et sécurisées, des offres de stationnement et de transports alternatifs (velos, bus ou metro)	La création de nouvelles pistes cyclables doit accompagner la création de ZTL, ainsi que des solutions de stationnement voiture. Les pistes cyclables sont souvent, dangereuses, mal protégées (signalétique peinte sur route sans protection) et non respectées (stationnements sur piste, des livraisons, pompiers voire véhicule de police, non nettoyés). Celle ci doivent également offrir une continuité hors ZTL (pas d'arrêt brutal en pleine voie comme on le voit aux porte de Paris (ex : porte des Ternes, porte Maillot) Les stationnement publics abordables, faciles et connectés aux offres de transport en commun ou mobilités douces (ex : vélos en libre service) aux entrées de la ZTL sont des solutions qui ont accompagné dans les autres villes la mise en place des ZTL (Nantes, Lyon, Grenoble, avec les parkings relais) et leur succès, mais inexistants à Paris (stationnement privés, saturés, peu pratiques et chers) Sans cela, le report de circulation et stationnements sur les autres arrondissements et petite couronne générera des nuisances nouvelles.	-	Favorable avec réserve(s)	
@762		E-registre	Louis			ZTL : l'enfer pour le 10ème arrondissement	Bonjour, Nous vivons dans le dixième arrondissement, dont la situation est déjà catastrophique en terme de circulation automobile (Magenta, Bonne Nouvelle & Lafayette sont saturés) La mise en place de la ZTL est un cauchemar pour nous, qui avons besoin de notre véhicule pour nous déplacer avec notre bébé. Les habitants de Paris centre auront le droit de venir circuler dans le 10ème, mais nous devons faire d'immenses détours pour éviter la ZTL lorsque nous devons la traverser. La circulation reportée va rendre le trafic encore plus insupportable. Les dealers et vendeurs à la sauvette qui pourrissent l'Est parisien vivent en toute tranquillité, pendant qu'on utilisera la force publique pour contrôler des liberticides et absurdes justificatifs de déplacements pour les honnêtes citoyens. Je doute que cette consultation ait un quelconque impact, mais il est important que vous mesuriez l'impact de cette décision idéologique, qui continuera à faire fuir les familles de Paris. Vos priorités ne sont pas les bonnes, et les mesures liberticides que vous mettez en place sont aussi injustes que dystopiques.	-	Défavorable	

@763		E-registre	Bernhard			Je soutiens le projet ZTL	- Je soutiens le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.- Je pense qu'il sera nécessaire de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement. - Je souhaite la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : > l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ; > le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ; > la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je demande la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
@764		E-registre	Peter			La réduction du nombre de voitures est la seule solution pour Paris	Il devrait être plus important, mais il est un premier pas dans la bonne direction.	-	Favorable	
@765		E-registre	Jean-Jacques			Projet de ZTL	Bonjour, je suis tout à fait favorable à cette ZTL, en regrettant même qu'elle ne soit pas plus large.Favorable à deux conditions : que le report de circulation sur les extérieurs soit sérieusement étudié et anticipé que les moyens de contrôle des passages automobiles soit mis en place au moment de l'instauration de la ZTL : il faut que ce soit rigoureusement respecté et éventuellement verbalisé, comme dans les villes italiennes ou belges.	-	Favorable	
@766		E-registre	Lionel			Soutien à ce projet ZTL	Il y a cependant nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Je souhaiterais également la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : - l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;- le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;- la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite.Enfin, en l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement, ce qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, je demanderais la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
E767		E-mail				[Enquête Publique ZTL Paris] Contribution Uber Eats	Bonjour,Dans le cadre de l'enquête publique portant sur la future Zone à trafic limité parisienne, je vous prie de bien vouloir trouver en pièce-jointe la contribution de la société Uber Eats.Vous en souhaitant bonne réception, Bien cordialement,--[Tp5buzX.gif]Zineb ZouaouiPublic Policy Associatezineb.zouaoui@uber.com +33(0)675044305	Uber Eats Contribution Enquête Publique Mairie de Paris - ZTL (3).pdf	Favorable avec réserve(s)	
@768		E-registre	Pascal			ZTL Paris Centre	1.Je soutiens le projet ZTL prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre.2.Il est nécessaire de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit.3.Il faut créer de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment: - L'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL.- Le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol.- La réalisation d'une piste cyclable sécurisée et continue sur les quais hauts de la rive droite.4.Il est nécessaire de mettre en place des modalités d'accès à la ZTL claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	

@769		E-registre	Audrey	RATP		Observations Groupe RATP	Bonjour, Je vous prie de trouver ci-joint les observations du Groupe RATP concernant l'enquête publique sur la ZTL Paris centre. Cordialement Audrey Malet	ZTL Paris Centre_Contribution RATP_.pdf	-	
@770		E-registre	Frédéric			approbation globale de la réduction de la présence automobile en ville	Je me réjouis que le centre de Paris soit rendu chaque jour un peu plus respirable. Nous naissons tous avec 2 poumons et le droit de respirer un air qui ne met pas en danger notre santé. Le droit de se déplacer en ville dans une automobile de 800 kg est de peu de valeur en comparaison... Uber Eats, application de mise en relation entre des restaurants et commerçants partenaires, des consommateurs et des livreurs indépendants, remercie la Mairie de Paris pour l'opportunité de contribuer à l'enquête publique concernant la mise en place d'une Zone à trafic limité (ZTL). A la lecture du projet d'arrêté de la future ZTL, nous constatons que les acteurs de la livraison ne figurent pas comme ayants droit. Or, les acteurs de livraison sont des professionnels de la route, à ce titre, nous souhaiterions proposer à la Mairie de Paris de considérer ce secteur au même titre que d'autres acteurs professionnels figurant à l'article 4 du projet d'arrêté. 1) Une activité intégrée dans le tissu économique local parisien depuis près de 10 ans A Paris, Uber Eats propose plus de 25 000 restaurants et commerçants partenaires sur son application. Notre service répond à une attente forte des consommateurs, contribue positivement à l'économie locale et permet aux restaurateurs et commerçants de générer en moyenne entre 20 et 30% de chiffre d'affaires supplémentaire, contribuant ainsi à la vitalité du commerce de centre-ville. Nous partageons la détermination de la Mairie de Paris à développer des activités de logistique décarbonée. Si les livreurs indépendants demeurent libres de choisir leur véhicule à deux-roues dans le respect des réglementations, nous sommes résolument engagés dans la transition vers l'usage du vélo (traditionnel ou électrique) via une série de dispositifs d'accompagnement (subvention via notre partenaire l'ADIE à hauteur de 700 euros, tarifs préférentiels auprès de constructeurs ou de loueur de vélos etc.). 2) La ZTL, une zone clé pour l'activité de livraison A Paris, près de 25 000 restaurants et commerçants utilisent le service de livraison Uber Eats. Quant à la zone couverte par la future ZTL, celle-ci concentre plusieurs centaines de restaurants et commerçants partenaires, ainsi que des centaines de milliers de consommateurs. De par sa position géographique stratégique elle est	-	Favorable	
@771		E-registre	Uber Eats			Contribution Uber Eats - Enquête publique sur le projet de ZTL à Paris	Je suis personnellement pour la création de cette zone même si je crains le report de trafic sur les autres voies de Paris, notamment sur le périphérique. Augmenter la fréquence des bus et des métros dans cette zone me semble aussi nécessaire.	Uber Eats Contribution Enquête Publique Mairie de Paris - ZTL (3) (4).pdf	Favorable avec réserve(s)	
@772		E-registre	Gilbert			avis sur la zone à trafic limité		-	Favorable	

@773		E-registre	Michèle		ZTL	<p>Afin de mieux gérer le contrôle des entrées en zone ZTL, installer des écrans automatisés, comme à Rome souvent citée en référence. Ce qui éviterait les conséquences du contrôle humain. La présentation des autorisations et leur contrôle mettraient en grande difficulté les personnes préposées à s'en charger, voire en danger. Dans l'attente, ralentissement, blocage engendrés par la circulation dans la zone limitrophe, par définition densifiée. Ne pas dissocier les projets concernant les nouveaux aménagements, à savoir ne pas traiter séparément les différents aménagements. D'un côté les trames vertes, de l'autre les pistes cyclables, de l'autre encore la ZTL. Voir l'exemple du Bd Bourbon: alors que l'on y a installé une trame verte, il va devenir un axe de circulation majeur, puisqu'il sera au-delà de la limite de la ZTL. A Nice par exemple tous les passants se sentent sécurisés grâce un partage de la chaussée géré dans son ensemble, en tenant compte du maillage des différentes pratiques. Il est probable que la plupart des habitants de la ZTL ressentiront une amélioration de leur qualité de vie grâce à sa mise en oeuvre. Il faut toutefois porter une attention particulière aux artisans et commerçants qui craignent d'en subir les conséquences négatives - c'est déjà le cas-, à commencer par la baisse de leur chiffre d'affaire. A la longue cela pourrait entraîner une baisse de l'offre commerçants et artisans qui entraînerait une diminution du nombre d'habitants. Dans mon entourage 3 familles ont déménagé depuis un an. Trouver les modalités pour que les cyclistes soient mis en situation de respecter la circulation : leur interdire les contresens, prévoir éventuellement un permis cyclistes. Ne pas faire circuler les cyclistes dans les voies réservées aux bus. Ils y sont mis en danger. De 6 à 9 mois après la mise en place de la ZTL, prévoir une ou plusieurs réunions publiques quant à son évaluation.</p>		Favorable avec réserve(s)	
@774		E-registre	Benoît		Pistes cyclables	<p>Les pistes réalisées sur Rivoli et Sébastopol sont accidentogènes. Le découpage de la Rue de Rivoli en tronçons discontinus et la présence de feux tous les 50m la rendent peu pratique et dangereuse. Sébastopol est un mouiroir : les voitures qui montent le boulevard tournent à gauche sans visibilité sur les cyclistes qui montent aussi. Les passages piétons ne sont pas toujours signalés par des feux pour les cyclistes. Cela crée un climat de tension permanent sur la piste cyclable et avec les piétons. La largeur des postes cyclables de ces deux axes ne permet pas toujours les dépassements et se révèle inadaptée aux heures de pointes. Il est temps que les pistes cyclables occupent une voie complète automobile et non un bas-côté sommairement aménagé. Le développement d'une circulation réduite sur les 4 premiers arrondissement doit impérativement permettre de revoir ces deux axes majeurs et leur insertion dans l'espace urbain.</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@775		E-registre	Olivia			ZTL	<p>Je soutiens totalement cette proposition et rêverai de la voir étendue à d'autres arrondissements : Paris manque cruellement de véritables espaces piétonniers. Cependant, une question me taraude : pourquoi repousser continuellement sa mise en place? En parallèle faudra veiller à :- Augmenter les espaces cyclables et sécuriser les pistes - Doubler la piste du Boulevard Sébastopol- Ajouter des zones de parking vélos- Ce que les zones limitrophes ne paient pas cette nouvelle organisation en récupérant tout le trafic.- Bien accompagner les automobilistes en les sensibilisant à l'usage (toujours indispensable?) de la voiture et en leur proposant des zones de parking sous-terrain de préférence. Peut-être aussi faciliter le transport des vélos dans les Transiliens ou RER pour aider les franciliens à venir profiter du centre? Merci pour cette belle initiative. En espérant qu'elle voit rapidement le jour.</p>	-	Favorable	
@776		E-registre	Delphine			CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE : ZONE A TRAFIC LIMITE - PARIS CENTRE	<p>L'association Vivre! Bd de Strasbourg - Fg St-Denis St-Martin est une association de riverains, qui a pour objet la défense de la qualité de vie et de l'environnement des habitants du boulevard de Strasbourg et du quartier des portes Saint-Denis et Saint-Martin. L'association est apolitique et laïque. Nous représentons plusieurs centaines d'habitants du quartier. Nous partageons évidemment le principe et l'ambition d'apaisement de la capitale, de réduction de la pollution et donc de limitation de la voiture en ville. En revanche, la méthode présentée est très discutable et les résultats risquent d'être à l'inverse pour notre quartier du Sud du 10ème arrondissement, limitrophe au périmètre de la ZTL ! 1. C'est dommage que ce projet concerne seul Paris Centre ! La Mairie indique que ce projet s'inscrit dans une « politique globale d'apaisement de l'espace public »... sérieusement !! Dans Paris, c'est surtout le N-E Parisien (10è, 18è, 19è) qui a besoin d'être apaisé ! La Mairie indique ne pas souhaiter « faire du cœur de notre ville un lieu réservé uniquement à ceux qui en ont les moyens » (Le Parisien, 24 mai 2021). Mais c'est justement ce qu'elle fait, en recréant les frontières de la ville du 17è siècle ! Les grands boulevards vont se transformer en périphérique interne. Les portes St-Denis et St-Martin de notre quartier vont retrouver leurs rôles d'antan. En privilégiant l'hyper centre de la capitale, la mairie crée un clivage, une ségrégation par catégorie sociale, entre les arrondissements ultra riches, à 1 chiffre, et les arrondissements à 2 chiffres. Il n'est pas étonnant que la mairie ait d'ailleurs envisagé d'étendre le périmètre de la ZTL aux beaux quartiers du Sud (5è, 6è & 7è), mais pas aux quartiers populaires du Nord ! Cette méthode privilégiant certaines zones (aisées qui plus est) est inacceptable et contraire au principe d'égalité de notre démocratie ! Nous sommes très étonné qu'une mairie de gauche initie un tel projet. Au nom de la liberté, ce principe de créer une zone exclusivement réservée à certaines personnes</p>	Concertation ZTL 2024.pdf	Défavorable	

@777		E-registre	Juan Pablo			Une ZTL efficace pour rééquilibrer l'espace public	La création de cette ZTL est une très bonne nouvelle pour enfin commencer à réduire véritablement le trafic de transit qui provoque des nuisances très importantes à Paris.Or, pour que cette ZTL soit efficace, en plus de la mise en place de contrôles réalistes, elle devrait s'accompagner d'une refonte ambitieuse du plan de circulation pour empêcher physiquement les itinéraires de transit à l'échelle de tout son périmètre. Par ailleurs, le périmètre de la ZTL devrait être élargi (dès maintenant ou dans un deuxième temps) pour qu'elle puisse apporter des bénéfices largement, au-delà des arrondissements centraux.Aussi, cette réduction du trafic de transit devrait être mise à profit pour rééquilibrer l'espace public, aujourd'hui dévoué d'une façon totalement démesurée aux véhicules motorisés : concrètement, la ZTL devrait bénéficier aux piétons (p ex. : création de places, placettes et aires piétonnes ou zones de rencontre par l'installation de filtres modaux ou la mise en tête-bêche, etc.) ainsi qu'à la circulation à vélo.En effet, notamment le long des axes principaux (nord-sud, est-ouest, contours de la ZTL), aujourd'hui encombrés par le trafic de transit, la réduction du nombre de files de circulation motorisée devrait permettre de créer des aménagements cyclables sécurisés, qualitatifs et capacitaires qui aujourd'hui font défaut pour compléter un vrai réseau cyclable sans interruption : quais hauts, boulevard Saint-Germain, boulevard Sébastopol...	-	Favorable	
@778		E-registre	Emile			Vivons l'expérience d'une vraie ZTL	Il y a eu plusieurs grands changements dans Paris eu egard de sa mobilité récemment. Les décisions les plus fortes sont les seules qui ont radicalement fait changer les comportements a savoir la disparition des trottinettes en location libre service et le stationnement payant des 2 roues. Nous avons la chance d'avoir une police municipale qui pourra peut etre agir pour permettre a cette ZTL d'en etre une. Les annonces faites pour les Critair et la limitation a 30km par heure en ville sont actuellement sans consequence des mois et des mois apres leur application. J'espere juste que cette ZTL ne sera pas une autre salve de panneaux sans grande incidence sur le comportement de conducteurs seuls dans leur voitures qui traverseront encore tout Paris en laissant un.nuage d'azote aussi inutile que nocif. Le nouveau plan de circulation du 3ème arrondissement est exemplaire en cela: il permet aux riverains de se retrouver un peu moins envahi par une file de voitures embouteillées coupant le quartier en deux. Vive cette ZTL 1.0	-	Favorable	

@779		E-registre	Tomoya			Un objectif intéressant, une solution à l'efficacité incertaine	L'objectif du projet de ZTL est louable : il y a effectivement encore trop d'automobilistes qui traversent le centre de Paris pour des trajets largement réalisables autrement. Ne pas leur faciliter la vie est tout à fait raisonnable eu égard des impacts qu'ils imposent (pollution, encombrement de l'espace public, etc.).Cependant, le principe d'une ZTL semble discutable. S'il a été mise en place avec un relatif succès dans d'autres villes européennes, il faut aussi noter que c'est le contrôle systématique et les amendes bien dissuasives qui en font un outil utile et crédible.Dans le cas de Paris, l'irrespect quasi-général des règles et l'absence de possibilité de contrôle systématique dans un premier temps devrait n'avoir aucun impact autre que la présence de panneaux supplémentaires pour agrémenter un espace urbain déjà passablement encombré. Les options retenues en terme d'autorisation de circulation (simple justificatif d'achat par exemple) la rendent de facto inapplicable. En outre, il existe un risque d'un usage plus fort de la voiture pour des trajets entre arrondissements centraux (tous intra-ZTL) si la circulation est allégée dans un premier temps.Une réflexion plus forte sur le plan de circulation serait de nature à remplir les mêmes objectifs avec des outils plus simples (sens interdit sauf vélo, voie de bus). Leur application serait plus aisée.Enfin, la ZTL ne doit pas empêcher la poursuite du développement du réseau cyclable : même en supposant que la ZTL fonctionne comme projeté dans les simulations, le trafic motorisé restera intense et impose la création de pistes séparées sur les quais rive droite ou l'avenue de l'Opéra.	-	Favorable avec réserve(s)	
@780		E-registre	Mairie			Contribution de la Mairie du 8e arrondissement	(Texte de la contribution en pièce jointe)	SKM_C300i24051315400.pdf	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
E781		E-mail				Avis ztl	Bonjour,La ztl = + de circulation, + de bruit, + de pollution pour les arrondissements alentours. Avec ztl vous déplacez les nuisances dans les autres arrondissements....La ztl déstabilise la vie des résidents et des entreprises concernés.Pourquoi y inclure : Les quais de Seine Le quai de l'hôtel de ville L'île de la Cité L'île Saint-Louis Pénalisant les résidents parisiens !Pourquoi jour et nuit ?et Pourquoi pas la Liberté d'Aller et Venir à partir de 18h00 et jusqu'à 09h00 ?Quel APAISEMENT pour une CAPITALE ?L'objectif de la ztl est-il de la faire sombrer [mergitur] ? Non, elle doit toujours flotter [fluctuat]Geniève, Résidente à Paris.	-	Défavorable	
@782		E-registre	Charlotte			En faveur de la ZTL	Je suis en faveur de la mise en œuvre de la ZTL sur Paris Centre pour permettre notamment de mieux circuler à pied, à vélo et en bus dans cette zone qui est très dense.	-	Favorable	
@783		E-registre	Frédéric			contribution zone à trafic limité	- Nécessité de travailler le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. - Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment : * l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;* le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;* la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ; - En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.	-	Favorable	
C797	PARI-A-5	Courrier	Soumia					-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	

@784		E-registre	Isabelle			Contribution CMA IDF	Madame la commissaire enquêtrice, Je vous remercie de bien vouloir trouver en pièce jointe les observations de la CMA IDF-Paris sur le projet de Zone à trafic limité Paris Centre soumis à enquête publique. Vous en souhaitant bonne réception, Bien cordialement	Avis CMA IDF Paris ZTL Paris Centre mai 2024.pdf	Défavorable	
@785		E-registre	Annick			ZTL et transit et pollution à Paris et en Ile de France	Voir le fichier joint. Seul mon second fichier est à prendre en compte. Contre ce projet qui va intensifier le tourisme, reporter la circulation sur d'autres arrondissements ou d'autres départements. Le trafic des projets précédents de la Mairie de Paris ne s'est pas évaporé : il s'est réparti sur des rues auparavant tranquilles. Le tourisme international sera à notre époque ce que l'amiante a été aux années 1970 : bien au départ, catastrophique à rebours. Par ailleurs, le projet est négatif pour les riverains en rendant administrativement compliqué l'accès de Paris Centre aux artisans (plombiers, électriciens) dans des quartiers déjà compliqués d'accès et de stationnement.	contribution ZTL.doc, contribution ZTL.doc	Défavorable	
@786		E-registre	Dorothee			Et autour de la zone, quel sera l'impact ?	Bonjour, habitant juste à l'extérieur de la zone à trafic limité (vers la rue Monge), je suis inquiète de l'impact que cette décision politique aura sur la pollution de mon quartier. En effet, les voitures qui circulent aujourd'hui à Paris centre vont se déporter autour de la zone à trafic limité, créant de nouvelles zones de pollution. C'est un effet que l'on peut déjà sentir très nettement à Sully Morland depuis les changements de circulation effectués sur les quais et voies sur berges. Une étude d'impact a-t-elle été effectuée ? Les habitants peuvent-ils consulter ses données ?	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	
@787		E-registre	Abel			Périmètre de la zone - Desserte externe motorisée et interne par bus et vélos	1 / Je suis en accord avec l'essentiel de ce projet, mais je propose de n'inclure dans la zone ni les îles ni la partie du 4ème arrondissement au sud-ouest du boulevard Henri IV. Pour restreindre au maximum la tentation de traverser la zone, mais aussi pour éviter que les éventuels reports de trafic se fassent dans les petites rues des arrondissements périphériques, il est nécessaire qu'elle soit entourée pour les véhicules motorisés d'une infrastructure homogène et relativement fluide : la place de la Concorde, la rue Royale, les grands boulevards, le boulevard Henri IV et le quai haut rive droite semblent les mieux à même de répondre à ces exigences. Ces axes, qui écoulent donc un trafic motorisé significatif, doivent bien sûr être équipés d'aménagements cyclables confortables entièrement séparés de la circulation générale. 2 / A l'inverse, la desserte interne à vélo et en autobus doit être la plus efficace et attirante possible, en particulier en continuant le maillage du réseau cyclable et en regroupant ou rapprochant le plus possible les itinéraires dissociés des autobus : - la coupure au transit motorisé de la rue Réaumur doit s'accompagner, en plus de la piste cyclable bidirectionnelle qui y est prévue, du regroupement sur cet axe des 2 sens de circulation du bus 20 ; - tous les autobus circulant rue de Rivoli dans un sens et sur les quais hauts dans l'autre doivent circuler dans les deux sens rue de Rivoli ; - les deux sens de circulation du 38 doivent de même être regroupés sur le boulevard de Sébastopol ; - l'itinéraire du 75 vers le sud doit être décalé vers l'ouest par les rues du Temple, Rambuteau et des Archives (ou par un alternat rue des Archives), pour mieux desservir le Marais. Ces deux dernières modifications permettraient, en retirant les autobus de la rue Beaubourg, d'y améliorer les aménagements cyclables actuels très sous-utilisés et de leur permettre de décharger significativement la piste du boulevard de Sébastopol en offrant un trajet plus direct aux cyclistes se déplaçant entre la République et le sud de Paris. Le prolongement de cet	-	Favorable	

@788	E-registre	Francois				<p>Circulation automobile des résidents de Paris Centre</p> <p>En tant que coprésident du conseil de quartier Marais-Archives et animateur de la Commission Mobilités de ce conseil, nous sommes contents de trouver une oreille attentive à nos attentes et nos inquiétudes. La Mairie de Paris Centre nous a imposé un plan de circulation qui nous complique énormément la vie. Il y a des solutions simples, mais la Mairie refuse toute écoute. La Mairie nous a soit disant consulté, mais c'est de la fausse consultation participative. La Mairie se dit issue de la majorité pour nous imposer ce plan de circulation, mais 18% ne fait pas une majorité qui peut imposer, ils sont élus pour simplement gouverner en tenant compte des autres avis. Pour reprendre sur la préoccupation de nos résidents et commerçants, la Mairie de Paris Centre a toujours de bonnes statistiques à nous sortir pour dire que nous sommes contents, mais nous voyons bien que ce n'est pas le cas. Nous avons fait une enquête qui prouve plutôt l'inverse. Elle est disponible si vous le voulez. Si nous circulons à pied dans le Marais, nous constatons un grand nombre d'automobiles à contre-sens et je ne parle pas des mobilités à cycle qui font n'importe quoi. On constate que la trop grosse contrainte qui a été imposée dans le Marais crée un chaos de mobilités, où plus personne ne respecte ce nouveau plan de circulation, et où la violence verbale devient le modus vivendi des gens qui cherchent à se déplacer dans le Marais. Oui, la circulation est plus fluide dans le Marais, mais il est très difficile d'entrer ou de sortir du Marais. Les bus 75 ou 29 ne peuvent que très difficilement rentrer ou sortir du Marais et ce ne sont que les deux transports en commun du Marais, pas de métro dans le Marais. Pour rappel, la plupart des résidents ou commerçants ont un lieu de travail et un parking dans le Marais (il n'y a plus de stationnement dans la rue), et maintenant si vous mettez 2 minutes pour aller de l'un à l'autre, il faut parfois plus de 40 minutes pour faire l'inverse. Le Plan de circulation du Marais est une ineptie car elle ne tient pas compte de la réalité. Des</p>		Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
------	------------	----------	--	--	--	---	--	--

@789		E-registre	Bartosz			Assurer la cyclabilité du zone du traffic limité et les alentours	<p>Je soutiens le projet de création de la Zone à Trafic Limité (ZTL) dans le centre de Paris. La réduction du trafic de transit en centre-ville est nécessaire pour améliorer le cadre de vie de tous les Parisiens et Parisiennes. Cependant, pour assurer la crédibilité de cette zone, il est essentiel de contrôler l'accès aux voitures individuelles et aux taxis. Concrètement, un système de verbalisation automatique par des caméras enregistrant les plaques d'immatriculation doit être prévu. Sans un tel contrôle, la zone pourrait devenir un raccourci pour les automobilistes ne respectant pas le code de la route, ce qui les donnera l'avantage sur ceux respectant la loi. Pour éviter cette situation, il est également nécessaire de revoir le plan de circulation à l'intérieur de la ZTL afin de limiter le trafic de transit. Par exemple, on peut envisager des rues à sens unique en tête-bêche (comme récemment sur la rue d'Alésia dans le 14ème arrondissement) et la création de filtres modaux, entre autres mesures. En revanche, pour encourager les déplacements doux, les trajets des cyclistes ne doivent pas être rallongés. Ainsi, il devrait être possible de traverser la ZTL à vélo en empruntant l'itinéraire le plus direct. De plus, la capacité de certains axes cyclables devrait être augmentée, notamment sur le boulevard Sébastopol, Quatre Septembre-Réaumur et Etienne Marcel. Enfin, l'étude d'impact prévoit une augmentation du trafic automobile autour de la ZTL. Pour garantir la sécurité et le confort des cyclistes sur ces axes, il est nécessaire de créer de nouvelles pistes cyclables, notamment sur les quais hauts de la rive droite, qui ne sont pas très praticables pour les cyclistes pour le moment.</p>	-	Favorable	
R805	PARI-B-33	Registre papier	Patricia			<p>Patricia VILLANIS RUE DU PONT-AUX-CHOUS 75003 PARIS- Mise en oeuvre de stationnement réel sur le domaine public en adéquation avec la réalité des résidents possédants un véhicule - Je vis travaille dans Paris Centre depuis des années : mon activité professionnelle m'oblige à avoir un véhicule garée dans la rue : horaire décalé, port de charge. - La politique anti voiture fonctionne très bien : dans le grand Paris, élimination des pastilles 5, et 4 et bientôt 3, de plus pour ceux qui possèdent le bon véhicule, dissuasion par manque de stationnement. L'opération Paris Respire, exclut ceux qui ne sont pas résidents. - Au final, reste quelques résidents qui ont conservé leurs véhicules par nécessité liée à leur emploi ou des besoins particuliers. Pour les extérieurs à Paris centre, commerçants, artisans, rencontrent le même problème. Un manque de places de stationnement (par suppression, ou transformation d'affectation...) En quelques mots, le partage du domaine public est une vraie question : flâner, voyager, faire du tourisme constitue une courte période dans nos vies qui impose une adaptation. En revanche, pour les résidents qui vivent, travaillent et ont des besoins c'est 365 jours par an. Je suis très inquiète quant à la pérennité de mon activité professionnelle qui constitue pour moi un besoin essentiel. JE VEUX CONTINUER A VIVRE ET TRAVAILLER. Le résident ne doit pas voir sa qualité de vie, ses besoins, affectés par une pression qui va à l'encontre de ses libertés au profit d'une liberté de promenade.</p>	-	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée		

E790		E-mail				Enquête publique ZTL - observation SCFHP	<p>Madame, Monsieur, Dans le cadre de l'enquête publique sur la ZTL de Paris Centre, veuillez trouver en pièce-jointe les observations de la Société Civile du Forum des Halles de Paris. En restant à votre disposition, Bien Cordialement, Audrey Massoni Directrice d'Opérations // Senior Operating Manager 7 place du Chancelier Adenauer, 75016 Paris, France E. audrey.massoni@urw.com Consider the environment, please print only if necessary This e-mail and/or attachment(s) is (are) confidential and may be legally protected. This message is addressed to the intended recipient only. If you are not the intended recipient of the message, please notify the sender immediately. Its contents do not constitute a commitment by the sender's company except where provided for in a written and signed agreement between you and sender's company. Any disclosure, use or dissemination, either in whole or in partial, shall be prior authorized by the sender's company by written and signed agreement. E-mail and/or attachment(s) cannot be guaranteed to be secured or error-free as information can be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses. The sender's company has taken all reasonable precautions to ensure that any attachment to this message does not contain a virus. However, the sender's company (and not any of its Officers, Directors, Employees or Agents) cannot be held liable for any damages resulting from or linked to the existence of a virus. You are therefore strongly advised to carry out all your own anti-virus checks before opening any and all attachments to this message.</p>	240513-Observations enquête publique ZTL - SCFHP.pdf	Défavorable	
------	--	--------	--	--	--	--	---	--	-------------	--

@791		E-registre	Rémi	Deliveroo		<p>ELÉMENTS DE POSITION DELIVEROO SUR LE SUJET DE LA ZONE À TRAFIC LIMITÉ DANS PARIS CENTRE</p> <p>PRESENTATION DE DELIVEROO Deliveroo est une plateforme de mise en relation présente en France depuis 2015, qui travaille avec plus de 38000 établissements de restauration et de commerces de bouche, et plus de 20000 livreurs partenaires indépendants sur tout le territoire. Présents de manière historique à Paris depuis l'arrivée de la plateforme en France, nous contribuons au dynamisme de milliers de restaurants et commerçants partenaires de la capitale, dont l'activité de livraison représente pour la plupart une part significative de leur chiffre d'affaires.</p> <p>CONTEXTE Une enquête publique a été ouverte par la Mairie de Paris Centre (1°, 2°, 3°, 4° arrondissements) du 11 avril 2024 au 13 mai 2024 pour évaluer l'opportunité de mettre en place une Zone à Trafic Limité (ZTL) à compter de l'automne 2024. Nous comprenons d'après les éléments dont nous disposons que le trafic de transit (par véhicules individuels motorisés) serait susceptible d'être interdit dans cette zone et que les livreurs partenaires de plateformes - comme Deliveroo - seraient autorisés à circuler dans la ZTL seulement si leur point de départ ou de destination est inclus dans le périmètre. Un projet d'arrêté - mis à disposition dans le dossier d'enquête publique (page 13 et suivantes) - de la Mairie de Paris a été pris en ce sens. L'article 4 de cet arrêté détaille une liste d'ayants droit exempts de l'interdiction de circulation de transit au sein de la ZTL. A date, les véhicules utilisés par les livreurs partenaires de la plateforme ne figurent pas dans cette liste alors même que ces derniers sont des professionnels et utilisateurs quotidiens de la route, dont la circulation dans Paris est totalement inhérente à la nature de leur activité. Alors que le secteur de la livraison n'a été ni informé ni consulté formellement à l'occasion de cette consultation, cette note vise à porter à votre connaissance les fortes inquiétudes qu'un tel projet suscite pour le secteur :1. Des incidences économiques néfastes pour tout un secteur et un écosystème 2. Une complexité opérationnelle attendue3. Des</p>	DELIVEROO _ ZTL Paris centre 13_05_2024.pdf	Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée
@792		E-registre	Laurence Et Patricia		<p>pas pour au vu des résultats pour les personnes âgées ou infirmes des précédentes actions de la Ville de Paris.</p> <p>J'ai déposé ma contribution à 16h 55 et elle a disparu, veuillez la retrouver merci car j'y tiens</p>	-	Autres	

@793		E-registre	Paul			La mort des petits commerces	<p>Si vous calculez le nombre de petits commerces moribonds depuis la mise en place des restrictions de circulations de Paris Centre (rue de Rivoli, sens interdits, limitation d'accès...) c'est toute une population parisienne qui disparaît, ce qu'on appelle la classe moyenne. Cela touche autant l'île Saint Louis, la rue de Rivoli, etc, toutes les rues adjacentes. Seules les grandes marques peuvent encore se permettre d'y résister. Personne semble s'en soucier !!! C'est pourtant cette population qui fait la richesse d'une ville, richesse créative, richesse culturelle, et ce sont eux qui payent le plus d'impôts....De plus, Paris drainait il y a encore quelques années toute la population du Grand Paris. Nos chers amis banlieusard venaient faire leurs courses au centre de Paris, puis se payaient un restaurant pour aller finir la soirée au Théâtre ou au Cinéma. C'était la Ville de la Culture et du foisonnement des idées. La rencontre de mondes différents. C'est malheureusement terminé. Il n'y a plus que gens fortunés et pauvres. Paris s'ostracise, se renferme sur lui même au lieu de s'ouvrir au monde. On est loin de la Ville Lumière !!! Est-ce vraiment ça que nous voulons pour notre ville ??? Une petite ville de province pour des madame Bovary coincées et sans ambitions ? Je suis habitant de Paris Centre et je ne veux pas que cette attitude égoïste abîme définitivement ma ville, mon Paris !</p>		Défavorable	
E794		E-mail				Participation à l'enquête	<p>Madame, Monsieur, Zone à trafic limité pour les riverains...1- Circulation en voitureLe cœur de Paris pour ses riverains est devenu un vrai labyrinthe, comment rentrer chez-soi sans passer 40mn dans les embouteillages ??? Avant tous ses changements de circulation il fallait 10 fois moins de temps pour y parvenir !Que dire de cette pollution inutile produite par des décisions incohérentes sur des changements de sens de circulation ?!2- Places de la Bastille, de la Concorde et de DausmesnilLa place de la Bastille est devenue le parcours du combattant pour les automobilistes ! Comment récupérer le faubourg Saint-Antoine lorsque vous arrivez du bd Beaumarchais ???Des embouteillages réguliers là où avant vous rouliez. Des feux qui restent au rouge 1mn et où 1 seul bus passe quand le feu est vert !Et la même chose est prévue pour la place Dausmesnil...Que dire aussi de la place de la Concorde qui va être fermée à la circulation dans quelques mois, une hérésie !Cela engendrera encore un peu plus de pollution sur les quelques artères qui resteront ouvertes.La place de la Nation a été élargie, il y a plus de verdure en son centre mais les voitures continuent à pouvoir en faire le tour, c est un vrai compromis. Pourquoi ne pas l avoir fait pour toutes les autres places ?3- Accès des secours dans le centre de ParisDemandez à une ambulance, à un taxi conventionné ou même à un médecin de venir dans le cœur de Paris... C est devenu tellement impraticable qu il est extrêmement difficile d en trouver.Quid en cas d incendie ? On a vu pour Notre Dame de Paris, les camions de pompiers étaient coincés dans les embouteillages...4- Accès des entreprises, des livreursEntretien des chaudières, travaux divers à faire, livraisons, les entreprises viennent de plus en plus difficilement. C est pourtant essentiel d entretenir les bâtiments pour la sécurité...5- Elargissement des trottoirsLes trottoirs sont élargis pour faire des "espaces de verdure" ou plutôt des cimetières à rats (boîtes parsemées) on y trouve également des déchets Pourquoi ne pas</p>		Défavorable	

@809		E-registre	Sophie			ZTL & usage des espaces	Je suis favorable à cette évolution et insiste sur le fait qu'il faut à tout prix en profiter pour verdir les espaces libres, avec de la pleine terre et avec des arbres ! la RUE DE RIVOLI est une excellente candidate à cette évolution. Végétalisation trop timide encore... l'effet four de la ville va faire monter de plus en plus souvent les températures à 40-45 degrés et seule une végétalisation intense peut aider. Merci.		Favorable	
@811		Registre papier	Sophie				<p>Axes Est-Ouest et Ouest-Est (rue Rambuteau - rue Francs Bourgeois et rue Parc-Royal - Place Thorigny....)</p> <p>certaines parties sont interdites aux vélos (rue Francs Bourgeois, ...Place Thorigny...) à contre sens, mais cette interdiction n'est jamais respectée. Interdiction totalement justifiée car camions de livraison, bennes à ordures, bus...(à gros gabarit) circulent et ne peuvent pas croiser des vélos à contre sens.</p> <p>exemple place de Thorigny : un cycliste à contre sens forçant le passage a failli se faire écharper par un camion benne Rue Rambuteau autorisée à contre sens aux vélos alors que la chaussée est étroite, encombrée par parkings vélos et motos qui débordent sur chaussée et trottoirs, terrasses de cafés anciennes et nouvelles, bancs, poubelles fixes, étals des commerces de bouche, queues à la boulangerie,...</p> <p>En résumé aberrant de permettre les vélos de rouler à contre sens aux depens des piétons.</p>		Autres	



Jeanne d'HAUTESERRE
Maire du 8^e arrondissement

Madame Sylvianne DUBAIL
Commissaire enquêtrice
Zone à Trafic Limité – Paris Centre

Paris, le 13 mai 2024

Madame la Commissaire-enquêtrice,

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la création d'une zone à trafic limité (ZTL) couvrant le secteur de Paris Centre, je souhaite, par la présente, vous faire part de mes observations.

Le 8^e arrondissement est en périphérie immédiate de la future ZTL. Par conséquent, de nombreux habitants et acteurs économiques craignent de subir d'innombrables reports de circulation, sources de bruit et de pollution.

L'étude d'impact joint au dossier d'enquête publique montre que ces craintes sont fondées. Les simulations de trafic font apparaître plusieurs axes où la circulation devrait augmenter, consécutivement à la mise en œuvre de la ZTL.

C'est notamment le cas du pont de la Concorde, dont le trafic pourrait croître de 26 à 36 % selon les heures de pointe. Le pont Alexandre III, si emblématique de Paris, très fréquenté par les piétons, subira également une hausse sensible de la circulation. En amont de ces ponts, la rue Royale, la place de la Concorde, le cours La Reine et l'avenue Winston Churchill devront absorber le flux de véhicules en transit qui ne pourront plus emprunter le souterrain sous la place de la Concorde entre l'avenue des Champs-Élysées et le quai des Tuileries, et devront poursuivre leur trajet en rive gauche. Ce trafic supplémentaire fait craindre la saturation de certains carrefours, déjà très fréquentés par les différents usagers de la route.

Au nord de l'arrondissement, la rue de Saint-Petersbourg fait figure également d'axe de report. Or, nous y mettons en œuvre en concertation avec les habitants une réduction progressive et significative de la circulation depuis 2021. En effet, cette rue borde de nombreux établissements scolaires au cœur du quartier le plus densément peuplé de l'arrondissement. Les familles se sentent ainsi en insécurité pour réaliser leurs trajets

Mairie du 8^e arrondissement
56 boulevard Malesherbes
75008 - Paris
01 44 90 75 08 – jeanne.dhauteserre@paris.fr

domicile / école. Nous avons réduit la circulation dans le sens montant de près de 8.000 véhicules par jour en supprimant la circulation générale. Malheureusement, la saturation de la place de Cléchy provoque un embouteillage de bus peu compatible avec la sécurité des piétons. Avec Île-de-France Mobilités et la RATP, nous nous employons à limiter le nombre de lignes transitant sur cet axe afin de résorber cette difficulté. Nous mènerons début 2025 des travaux de réaménagement de la rue dans le but d'élargir les trottoirs et favoriser la sécurité routière. Dès lors, l'accroissement du trafic viendrait contrebalancer les efforts entrepris.

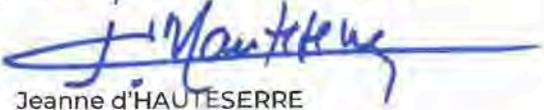
Le boulevard Malesherbes, déjà fortement saturé, est aussi identifié comme un axe de report, principalement autour de la place Saint-Augustin. Il est probable que l'axe perpendiculaire, le boulevard Haussmann constitue de même un itinéraire de repli dans la continuité des grands boulevards. Des travaux sont en voie d'achèvement pour accroître les espaces dévolus aux piétons devant l'église Saint-Augustin, après des travaux de sécurisation des traversées piétonnes. L'ajout de trafic supplémentaire sur ce carrefour sensible pour la desserte des bâtiments nationaux doit être mieux pris en compte dans les études d'impact.

Les commerces de l'arrondissement craignent par ailleurs que le public assimile le 8^e arrondissement à la ZTL, le terme « Paris Centre » étant parfois utilisé pour désigner les arrondissements centraux de la capitale. Le risque d'un report des achats vers d'autres secteurs en périphérie est par conséquent réel.

Compte tenu des enjeux manifestes de report de circulation, je souhaite qu'une évaluation des flux soit menée *in situ*, avec des outils de comptage déployés avant la mise en œuvre de la ZTL afin de disposer d'une situation de référence stabilisée.

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

Je vous prie de croire, Madame la Commissaire-Enquêtrice, à l'assurance de ma parfaite considération.

Très respectueusement,

Jeanne d'HAUTESERRE

Paris, le 3 mai 2024

Delphine Bürkli

MAIRE DU 9^e ARRONDISSEMENT DE PARIS
CONSEILLÈRE RÉGIONALE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Mairie de Paris Centre
Madame Sylviane Dubail
Présidente de la commission d'enquête
publique
2, rue Eugène Spuller
75003 Paris

Objet : Enquête publique relative au projet de création de la zone à trafic limité dans Paris Centre (ZTL Paris Centre - 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements)

 Madame la Présidente,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de création de la zone à trafic limité Paris Centre (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements), **je souhaite vous faire part de plusieurs observations, tant sur la procédure d'enquête publique, que sur le fond du projet et ses impacts potentiels sur les arrondissements frontaliers.**

Tout d'abord sur la forme, et en votre qualité de garante du bon déroulement de l'enquête publique, je m'étonne que la Mairie du 9^e, frontalière de Paris Centre, soit la seule Mairie limitrophe qui n'ait pas été désignée comme lieu d'enquête publique, contrairement aux 8^e et 10^e arrondissements. Au-delà du déni de démocratie que cette absence de désignation représente, il interroge également sur la légalité de cette enquête. Je vous serais reconnaissante de bien vouloir m'apporter une réponse sur ce point précis.

Le projet de réduction de la circulation automobile du centre de Paris par la mise en place d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) engagé par la Maire de Paris, comprenait initialement le secteur Paris Centre (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements), ainsi que les rues situées au Nord du Boulevard Saint-Germain dans les 5^e, 6^e et 7^e arrondissements, abandonnées depuis.

Si je partage la volonté d'apaiser l'espace public et travaille depuis 2014, avec mon équipe, pour réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores, décarbonner les déplacements, j'ai quelques réserves pour ne pas dire de doutes sur la méthode employée. Dès 2021, à l'annonce de ce projet, j'ai organisé à la Mairie du 9^e une réunion d'information à destination des habitants et commerçant du 9^e implantés directement en bordure de cette zone à trafic limité. Alors qu'aucune concertation ni aucune étude d'impact n'avaient été menées par la ville de Paris sur ce projet.

D'importants reports de circulation sont à prévoir sur les boulevards Poissonnière, Montmartre, Haussmann, des Italiens et des Capucines. Ils ralentiront davantage la vitesse commerciale des lignes de bus sur ces artères et pénaliseront le service rendu aux usagers. Nous l'observons depuis plusieurs années déjà, lors de la « Journée sans voitures » organisée

à Paris Centre le dimanche, où nous subissons des reports de circulation sur les rues La Fayette, Maubeuge, Saint-Lazare et Notre-Dame-de-Lorette.

Plus largement, je considère aussi qu'un plan global de décongestion de la circulation doit être mené à l'échelle de Paris, afin d'améliorer le cadre de vie et la tranquillité des habitants, comme des usagers des transports. Car les voitures et les flux de circulation ne s'évaporeront pas à la faveur de la pose de quelques panneaux d'interdiction de circuler et de stationner.

Je souhaite une gestion intelligente du trafic routier et un partage équitable de l'espace public entre tous. Il est primordial d'évaluer, coordonner et organiser les mobilités plutôt que de les opposer, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui dans notre capitale. Je souhaite enfin que soit véritablement engagée la réflexion que je porte depuis 2018 sur la création d'un outil de régulation du trafic routier aux entrées de Paris.

En effet, sans une stratégie plus globale pour repenser les entrées et les sorties de Paris, mais aussi sans une volonté forte de limiter les véhicules les plus polluants, nous continuerons à être victimes d'une augmentation des pollutions atmosphériques et d'un engorgement quasi quotidien de nos quartiers.

Dans l'intervalle, à l'échelle du 9^e, nous travaillons à des zones à trafic limité, comme dans le quartier de la rue Clichy et dans le quartier du Faubourg Montmartre, dont j'appelle à la mise en instruction rapide par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris. A très court terme, d'ici les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, je souhaite l'inversion du sens de circulation de la rue Bergère, entre la rue du Conservatoire et la rue du Faubourg Poissonnière. La rue Bergère est devenue de fait une voie importante de délestage des Grands Boulevards.

Restant à votre disposition pour échanger sur ces propositions, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma meilleure considération.

Delphine Bürkli



*Contribution du groupe « Changer Paris » à l'enquête publique
relative à la Zone à Trafic Limité à Paris-Centre*

Paris, le 6 mai 2024

Le groupe « Changer Paris » réunit 5 Maires d'arrondissement, 42 Conseillers de Paris et plus d'une centaine de Conseillers d'arrondissement. Il constitue la première force d'opposition politique à Paris.

Sa contribution ne prétend pas apporter une réponse linéaire et exhaustive à l'ensemble des prescriptions techniques consignées dans l'étude d'impact. Elle préfère s'inscrire dans une approche globale, s'intéressant aux conséquences qu'aurait la Zone à Trafic Limité sur le quotidien et la qualité de vie des Parisiens - notamment en termes d'impacts écologiques, économiques et sociaux – par le biais de quatre points d'attention qui constituent autant de réserves fortes, remettant en cause la conception du projet dans son ensemble.

Contribution du groupe « Changer Paris » à l'enquête publique relative à la Zone à Trafic Limité à Paris-Centre.

La Zone à **Trafic Limité** telle que proposée en l'état par l'exécutif parisien serait une zone couvrant le périmètre des quatre premiers arrondissements de Paris, correspondant au secteur « Paris-Centre », au sein de laquelle tout trafic de transit sera interdit. Seule la circulation ayant pour origine ou pour destination finale Paris-Centre y sera autorisée.

Ce faisant, la Ville de Paris ambitionne de réduire le flux de circulation automobile afin d'améliorer la qualité de l'air à l'intérieur de la ZTL et d'y faciliter la circulation des bus et des piétons. Au groupe Changer Paris, nous partageons cet objectif d'apaiser l'espace public et de faire cohabiter les différents usagers plus sereinement. Néanmoins, après analyse, il apparaît que la réduction des flux automobiles engendrerait des reports de circulation et de pollution massifs tandis que la piétonisation de quartiers entiers s'accompagnerait d'un tourisme de masse et d'une prolifération de terrasses sources de nuisances, au détriment des riverains et des Parisiens plus généralement.

Le groupe Changer Paris défend un meilleur cadre de vie pour tous les Parisiens et les Franciliens. Nous souhaitons que Paris demeure une ville qui vive au quotidien, que les Parisiens puissent traverser par tous les moyens de transport. **Nous ne voulons pas d'une ville dévitalisée d'où les habitants auraient déserté le centre-ville** et où les touristes auraient pris possession. Tout ce que la Zone à Trafic Limité risque de produire.

Ainsi, le groupe Changer Paris souhaite-t-il faire valoir au travers de cette contribution ses plus extrêmes réserves quant au projet de ZTL tel que présenté par la municipalité. **Les points d'attention que nous formulons dans le présent document nous paraissent en effet remettre en cause les fondements comme les objectifs de ce projet, qui n'est donc en aucun cas satisfaisant :**

1. La ZTL compliquera la vie des Parisiens, plus particulièrement des riverains, tandis que ses modalités demeurent imprécises
2. **Les reports de trafic induiront des reports d'émissions polluantes et de nuisances sonores pour les Parisiens.**
3. La ZTL créera une nouvelle frontière dans Paris et conduira à une exclusion territoriale et sociale.
4. La ZTL transformera Paris-Centre en une zone dédiée au surtourisme et à la fête au détriment des riverains.

1. Un système qui compliquera la vie des Parisiens, plus particulièrement des résidents, aux modalités imprécises.

a) Des temps de trajet rallongés pour les Parisiens.

Tous les jours, entre 350 000 et 550 000 véhicules circulent dans **la zone, dont 50% sont en transit, c'est-à-dire qu'ils ne s'y arrêtent pas.** Le projet de Zone à Trafic Limité viendra rallonger les temps de trajets à voiture, en obligeant les automobilistes à contourner la zone ou à se tourner vers le boulevard périphérique. **L'étude d'impact sur le trafic réalisée** par AIMSUN (Pièce III1_1 ; p63) révèle une augmentation des temps de trajet :

- Entre 5 et 11% de la Gare Montparnasse à la Gare du Nord ;
- Entre 19 et 28% de la Gare Montparnasse à République ;
- Entre 14 et 22% de la Gare Saint-Lazare à la Gare de Lyon.

Pourtant, **l'usage de la voiture reste contraint pour un certain nombre d'usagers à Paris, en particulier les familles, les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap, ou encore pour effectuer certains types d'achats.**

b) Un mécanisme de contrôle ubuesque et flou.

En 2022, le premier adjoint à la Maire de Paris Emmanuel Grégoire, annonçait qu'il faudrait être en mesure de présenter des documents justificatifs afin de circuler dans la ZTL, tels que des tickets de stationnement ou de caisse, qui n'ont pourtant aucune valeur officielle...

Le groupe Changer Paris partage les réserves émises par la Préfecture de police quant à ces modalités de contrôle, qui ne sont définies que de façon superficielle. Sans contrôle efficace, la mesure **risque pourrait n'être ni comprise ni acceptée. De surcroît, en l'état, il n'a pas été précisé le délai avant que les policiers municipaux ne**

commencent à verbaliser. Au demeurant, les tensions de sous-effectif au sein de la Police municipale parisienne interrogent sur l'efficacité des contrôles menés, cela d'autant plus que l'appréciation des justificatifs présentés par les usagers nécessitera une capacité de discernement par nature aléatoire. Enfin, si un dispositif de vidéo-verbalisation est envisagé à long-terme, les modalités, le coût et les implications en termes d'infrastructures n'ont même pas été évoquées.

L'hypothèse d'une absence de contrôles est également possible, comme l'affirmait l'adjoint en charge des mobilités David Belliard: « *la réduction du trafic ne va pas se faire par les contrôles mais par la modification du plan de circulation qui ne permettra pas le transit* ». Cette déclaration laisse craindre de graves désagréments pour les habitants de la ZTL, qui verront leurs déplacements (y compris pour accéder et quitter leur domicile) particulièrement contraints.

c) La liberté d'aller et venir des riverains sera entravée.

Les résidents devront subir au quotidien les conséquences de cette nouvelle zone et montrer patte blanche. Ils devront être en permanence en mesure de prouver qu'ils habitent effectivement dans la zone si un contrôle aléatoire se présente puisque la Ville n'envisage pas à court terme de contrôle par caméra ou borne. De plus, l'accès réservé à la ZTL s'accompagnera d'un nouveau plan de circulation dit en "marguerite" ou "en fer à cheval" : on rentre et on sort de la zone par la même voie, afin d'empêcher toute traversée. Cela compliquera l'accès et la circulation des riverains au sein de leur propre quartier. Deux contraintes qui pèseront directement sur la **liberté des riverains d'aller et venir** de manière spontanée.

2. Une mesure dogmatique et contre-productive puisque les reports de trafic induisent des **reports d'émissions polluantes et de nuisances sonores pour le reste des Parisiens.**

Notre groupe souligne que l'étude d'impact jointe au dossier de l'enquête publique, comme l'évaluation réalisée par l'Autorité environnementale, émettent des réserves importantes et éloquents sur l'impact écologique du projet et les nuisances induites par celui-ci.

a) Tout d'abord, la ZTL produira d'importants reports de trafics, même loin de son périmètre

- Au sein de la ZTL, « *l'absence des véhicules non autorisés à transiter par la ZTL dans cette zone profite aux usagers ayant droits pour utiliser davantage les axes principaux de la ZTL* » (Pièce III1_1 ; p62 de l'étude d'AIMSUN). C'est pourquoi aucune diminution de trafic ne serait observée sur le boulevard de Sébastopol ou la rue du Louvre, deux axes déjà engorgés.
- Dans le reste de Paris, de fortes augmentations de trafic interviendront aux abords immédiats de la ZTL : **jusqu'à 36% sur le pont de la Concorde, 40% quai Saint-Bernard, 20% boulevard Saint-Martin, 15% quai Anatole France, 10% boulevard des Invalides**. Ces reports massifs concernent donc tous les contours de la ZTL, **jusqu'au boulevard périphérique** qui absorbera un trafic supérieur de 4,5% (sans même compter les aménagements qui y sont également prévus).
- **L'allongement du temps** de trajet est réel comme indiqué précédemment : **jusqu'à 28% en plus pour aller de la Gare Montparnasse jusqu'à République.**

b) Par conséquent, la concentration de substances polluantes, loin de se disperser, ne fera que se déplacer.

- L'Autorité environnementale précise que **les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂)** observées au niveau des points de mesure « *restent dans les mêmes ordres de grandeur, que le projet soit réalisé ou non : une légère baisse au sein de la ZTL et une légère hausse sur certaines voies qui subissent un report de trafic* » (Pièce IV1 ; p18).
- De même, l'étude d'impact sur le bilan carbone réalisée par SYMOE (Pièce III4_1 ; p18) révèle que la création de la ZTL est neutre du point de vue du bilan carbone de la Ville de Paris. En effet, si la ZTL permettra une baisse de 4 021 tonnes équivalent CO₂, le reste de Paris hors-ZTL connaîtra une augmentation de 4 019 tonnes équivalent CO₂. **Un ordre de grandeur équivalent qui atteste l'idée d'un simple déplacement des émissions, au détriment des arrondissements périphériques.**

c) Il en va de même pour l'impact sur les nuisances sonores, qui ne diminueront pas en dehors de la ZTL.

- En dehors de la ZTL, **les modélisations réalisées sur la pollution sonore n'anticipent pas d'amélioration drastique de la situation** : -1 à +1 décibel selon les zones autour de la ZTL. Au contraire, les rues de l'Arsenal, de Meslay ou de Picardie devraient connaître une augmentation du niveau sonore proche de 3dB (Pièce IV1 ; p19).
- D'après l'étude bruit réalisée par Cap Horn, le nombre de personnes exposées à un niveau sonore supérieur à la valeur limite (de jour comme de nuit) restera le même dans les états futurs, avec ou sans projet (Pièce III2_1 ; p67).
- L'Autorité environnementale conclut : « **L'impact acoustique global du projet est faible, l'amélioration étant principalement due à l'évolution des motorisations et des vitesses de déplacement motorisé.** » (Pièce IV1 ; p19).
- Surtout, ces modélisations sonores ne prennent pas en compte l'impact indirect qu'aura la ZTL, à savoir l'augmentation des terrasses sources de nuisances pour les riverains. La multiplication des terrasses estivales, et par conséquent des fêtes, viendra s'ajouter au panorama global.

En termes environnementaux, les bienfaits de la Zone à Trafic Limité semblent se limiter à Paris-Centre, au détriment du reste de Paris et des arrondissements périphériques qui subiront de plein fouet les reports de trafic, de pollution mais aussi de nuisances sonores. **Notre groupe s'interroge donc sur le bilan environnemental de cette mesure, neutre dans le meilleur des cas, mais très probablement négative dans de nombreux quartiers de Paris.**

Au demeurant, bien qu'il existe environ 250 ZTL en Europe, dont 230 en Italie et 3 en France, **il n'existait pas, en 2019, d'après l'ADEME, de données ex-post quantitatives à l'échelle européenne pour évaluer la qualité de l'air** suite à la mise en place de Zones à Trafics Limités. Il est certes admis que dans ces zones, les véhicules diminuent tandis que l'usage des transports augmente, mais aucune étude n'a étudié les reports de circulation à l'extérieur de ces zones et l'impact sur la pollution¹. Cela remet donc en question l'argument écologique mis en avant par la Ville de Paris pour justifier la création de la ZTL.

3. La ZTL créera une nouvelle frontière dans Paris et conduira à une exclusion territoriale et sociale.

La Zone à Trafic Limité crée **une enclave à l'intérieur de la Ville**, une nouvelle frontière, une sorte de Mur des Fermiers généraux moderne, plus resserré encore. Les grands boulevards feront office de nouveau boulevard périphérique, créant ainsi une vraie rupture urbaine entre les quartiers dans et en dehors de la ZTL. **C'est là un véritable projet d'exclusion territoriale et sociale auquel se livre la Maire de Paris.**

Le projet de la Ville concerne 5% du territoire parisien - où réside 4,5% de la population de Paris - au détriment **non seulement du reste des Parisiens mais également de l'ensemble des Franciliens, qui tous devront en subir les conséquences : temps de trajet rallongés, qualité de l'air détériorée, sentiment de relégation, impact sur l'activité commerciale (Pièce II2_1 ; p42).** Il convient de souligner à cet effet que la population de Paris-centre est pourtant une population peu représentative du reste de Paris. « *L'arrondissement est composé essentiellement de petits logements et accueille surtout des jeunes adultes vivant seuls ou en couple sans enfant.* » (Pièce II3_1 ; p73). De plus, les taux de diplômés, d'activité et de cadres et professions intellectuelles y sont bien plus élevés que la moyenne parisienne tout comme la part d'actifs travaillant sur Paris. Ce faisant, la Ville entérine et accentue une **ségrégation sociale... si tant est que les principaux concernés soient favorables à la ZTL, ce qui est loin d'être acquis.**

En effet, en rendant son accès plus difficile et en contribuant à dévitaliser toute une partie de son activité **commerciale de proximité**, l'institution de la ZTL risque **d'éloigner davantage les familles et les classes moyennes de Paris-Centre et de Paris, plus largement.** En dix ans, 123 000 parisiens ont quitté Paris, parmi lesquels 27 000 enfants, la faute notamment à la détérioration du quotidien, au chaos dans l'espace public et à l'impossibilité de se déplacer. **Ce chiffre risque de s'accroître** face à une zone éloignée des considérations très pratiques des familles, pour qui les petits logements et leur cherté **viendront s'ajouter aux problématiques liées à l'impossibilité de circuler, aux nuisances des bars et au surtourisme.**

¹ AJBD, Fayolle D., Le Clercq G., Adrien M. 2019. Les zones à trafic limité (ZTL) en Europe – État de l'art sur les objectifs recherchés, les modalités de mise en œuvre et les impacts sur la qualité de l'air des ZTL. Rapport, 72 pages.

4. La ZTL transformera Paris-Centre en une zone dévitalisée dédiée au tourisme et à la fête.

Au-delà de créer une zone socialement uniforme, l'ambition de la Ville de Paris pour Paris-Centre semble consister en la création d'une aire figée et dévitalisée, seulement tournée vers le tourisme et la fête. Notre groupe se refuse à la dévitalisation de ce qui doit demeurer le cœur vivant et habité de notre capitale.

La zone de Paris-Centre concentre 10% des commerces de la Ville, dont 17% sont considérés comme des magasins d'équipements de la personne. 40 000 artisans travaillent dans cette zone. La question du devenir de ces commerces revêt un enjeu important, dans un contexte incertain. D'après l'étude d'impact sur les activités économiques et commerciales réalisée par Pivadis, « le périmètre de la ZTL a connu une progression de la part de locaux inactifs beaucoup plus forte que la moyenne de la Ville de Paris, entre 2017 et 2020: +20%, contre +9% en moyenne. » (Pièce III3_1 ; p7). Mécaniquement, « le nombre de commerces et services actifs a faibli de 2% (-119). »

Or, les nouvelles conditions de circulation associées à la ZTL risquent de se transformer en casse-tête pour un certain nombre de riverains et de commerçants. L'enjeu des livraisons et de la logistique urbaine est considéré comme très fort par l'étude d'impact, qui admet que la ZTL « pourrait conduire à un allongement des temps de livraison. » (Pièce II2_1 ; p32). De plus, la piétonisation risque de transformer la nature et le nombre de commerces, à l'image de ce qu'il s'est passé à Rome, où une ZTL a été mise en place dès 1989. Entre 1991 et 2001, le nombre de commerces aurait baissé de 16,6% et les activités artisanales auraient disparu au profit d'activités touristiques.

Ainsi, la ZTL, et la piétonisation qu'elle induit, vont transformer Paris-centre en une zone entièrement tournée vers le tourisme de masse et la fête et non plus vers les Parisiens et leurs activités quotidiennes. Le précédent de Rome est toujours parlant puisque la ZTL et cette piétonisation des grandes places s'est accompagnée de la multiplication de terrasses et donc d'attroupements et de chahut nocturnes. Les résidents estiment que ces pratiques commerciales ont défiguré la scène publique et ont dégradé leur qualité de vie car « la pression automobile a été remplacée par la pression touristique. »² Enfin, un autre effet observé a été celui de l'augmentation du nombre de scooters en circulation dans les zones concernées.

Dès lors, la disparition d'activités artisanales aurait pour corollaire de faire fuir les Parisiens, au même titre que la prolifération des terrasses à Paris, processus qui est déjà bien entamé, et des locations Airbnb (12,2% des offres de la Ville dans Paris-Centre). La Zone à Trafic Limité transformerait alors Paris en une ville de passage entièrement dédiée au tourisme.

Derrière le projet de Zone à Trafic Limité se cache un projet de transformation de grande ampleur de Paris. En restreignant l'accès à Paris-Centre dans le cadre de modalités imprécises, la Maire de Paris va compliquer les déplacements quotidiens des riverains, de l'ensemble des Parisiens mais aussi des Franciliens pour un gain écologique nul, voire négatif pour les nouveaux exclus urbains. Surtout, cette nouvelle frontière au cœur de Paris favorisera les activités touristiques au détriment des activités quotidiennes des Parisiens. La ZTL dessine ainsi l'horizon d'une ville débarrassée de ses forces vives et volontairement figée. Cette ville dévitalisée, ce n'est pas le Paris que nous voulons : le groupe Changer Paris tient donc à marquer son opposition formelle au projet de ZTL tel que proposé.

² Dang Vu Hélène. La zone à trafic limité à Rome : régulations et conflits pour des territoires sous tensions. In: Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée, tome 120, n°1. 2008. Les politiques de limitation du trafic à Paris et à Rome. pp. 49-58;

Contribution n° 445. Charlotte Nenner, Conseillère régionale Ile de France, membre de la commission Transports

Le projet de ZTL pour Paris Centre est tout à fait bénéfique pour plusieurs raisons :

1) Le trafic de transit ne devrait jamais passer par les centres urbains, à commencer par le centre de Paris

Le trafic de transit est explicitement visé dans le projet de ZTL. Hors les centres urbains, très denses en piétons, ont vocation à laisser toute la place aux mobilités actives. Le trafic de transit vient donc ajouter une fonction routière à des quartiers historiques, touristiques et denses. Or cette fonction routière est difficilement conciliable avec l'espace urbain, forcément limité. Une voirie faite pour le transit routier verra forcément la place dévolue aux bus, aux vélos et aux piétons très réduite.

Paris Centre ne doit pas être un raccourci, ni une autoroute urbaine, ni un échangeur.

2) Une mesure non pénalisante pour le quotidien des Parisien.nes et des Francilien.nes

Le trafic routier parisien concerne des déplacements quotidiens pour moins de 10% des ménages parisiens et de proche banlieue. Les ménages qui disposent d'une voiture appartiennent en premier lieu aux couches les plus aisées. Le trafic motorisé contribue à la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre des transports, à la moitié de la pollution de l'air et occupe 50% de l'espace public.

L'excellente offre de transports en commun, doublée d'un réseau cyclable sécurisé - comme par exemple les pistes cyclables rue de Rivoli ou boulevard de Sébastopol - permet de se passer de la voiture individuelle pour les déplacements dans le centre de Paris. La ZTL permet des autorisations de circuler pour les usages motorisés définis, lorsqu'il n'y a pas d'alternative possible.

De plus la ZTL permet de réduire la circulation motorisée ce qui a un impact non négligeable pour la qualité de vie dans ladite zone : réduction du bruit, de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre, désencombrement de la voirie...

3) Les ZTL sont complémentaires et plus efficaces que les ZFE

Les ZTL sont des projets qui devraient se multiplier dans notre région, comme je l'ai proposé pour le Plan des mobilités 2030 de l'Ile de France. En effet, alors que la ZFE (Zone à Faible Émission) du Grand Paris avance lentement, la ZTL est un outil qui n'est pas utilisé dans notre région et qui permettrait de contribuer à la réduction de la circulation automobile dans les centres-villes.

Mieux centrées sur les usages et non sur les motorisations, les ZTL sont complémentaires voire même sont de vraies alternatives aux ZFE.

Les ZTL sont utilisées depuis des années en Italie. En visant explicitement l'usage et non les catégories de motorisation, les ZTL permettent de réduire la circulation dans les centres-villes et donc de contribuer aux objectifs de réduction des déplacements motorisés, et aux objectifs de favoriser les modes actifs (marche et vélo), en diminuant les conflits et la place accordée aux voies circulées.

Elles permettent de mettre en place un contrôle efficace, tout en offrant d'énormes souplesses pour la gestion des ayants-droits.

La ZTL du centre de Paris sera donc une première dans notre région, qui amène à d'autres ZTL dans d'autres quartiers de l'Ile de France.

Quelques pistes d'amélioration pour la ZTL Paris centre

Cette enquête publique permet de pointer les points d'amélioration de cette ZTL, afin de la rendre plus efficace. Ainsi :

La ZTL de Paris centre devrait être plus ambitieuse, à ce stade beaucoup trop d'usages sont permis ce qui fait qu'on attend simplement une réduction de 15% de la circulation automobile sur le Boulevard de Sébastopol, c'est trop peu et risque d'avoir un effet peu perceptible. Ainsi il est prévu d'accepter les déplacements motorisés dans la zone pour "travailler, aller dans un magasin/commerce, dans une galerie d'art, aller chez des amis ou aller au cinéma", ce qui autorise à peu près tous les déplacements motorisés. Au contraire, les déplacements motorisés devraient se concentrer sur les usages vraiment indispensables, comme pour les artisans, les personnes à mobilité réduite ou les livraisons.

Le contrôle doit être automatique, par des bornes ou caméras de surveillance équipées du système de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI). C'est la clé du succès des ZTL en Italie : chaque véhicule est contrôlé sans aucune barrière et l'amende est directement envoyée au propriétaire du véhicule, comme pour les radars automatiques. Et c'est aussi paradoxalement ce mode de contrôle qui permet de la souplesse dans l'attribution des droits de circulation ponctuel. En effet, pour un besoin défini, il suffira de faire une demande via internet, pour une durée déterminée (ex un déménagement).

De plus, il est primordial d'accompagner cette ZTL d'un nouveau plan de circulation à l'échelle de Paris, voire même du Grand Paris. En effet, la ZTL ne concerne que les arrondissements du centre, faisant craindre un report de circulation sur les arrondissements plus périphériques, et sur les boulevards entourant la zone. Un changement d'échelle permettrait également de supprimer le transit dans tout Paris, selon un plan « en marguerite » ; ce plan est ainsi conçu pour que, quand on pénètre dans Paris par un secteur, on doit obligatoirement, par le jeu des sens uniques, ressortir par le même secteur.

Enfin, cette ZTL ne doit pas être une mesure isolée : **d'autres projets de ZTL doivent être prévus pour ne pas concentrer ces mesures uniquement sur le centre de Paris**, moins peuplé que les quartiers plus périphériques. La multiplication des ZTL en Ile de France, avec un plan coordonné, permettrait d'une part de mieux faire connaître le dispositif, et d'autre part, de ne pas concentrer la mesure sur uniquement le centre de Paris. Ainsi les ZTL en Italie sont connues car elles sont nombreuses : beaucoup de villes en ont mis en place. Il est à noter que les périmètres bleus et rouges mis en place pour la circulation pendant les JO s'assimilent à des expérimentations de ZTL et gagneraient à être pérennisées et/ou multipliées sur d'autres secteurs, plus en phase avec les besoins des quartiers et des centres-bourg.

En conclusion, je me félicite de la mise en place de cette première ZTL en Ile de France, grâce à l'action résolue des élus parisiens écologistes. Elle aura un effet bénéfique pour le quartier, pour ses habitant.es et ses visiteurs et permettra d'encourager la marche et le vélo, et la réduction de la circulation motorisée. Cette ZTL ne peut être vue que comme un premier pas, qui pourra s'améliorer pour plus d'efficacité, et cette première doit, par la suite, se multiplier et se déployer sur tout le territoire francilien.

Projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) – Paris Centre

Enquête publique 11 avril au 13 mai 2024

Observations de la Chambre de Commerce et d'industrie de Paris

La Chambre de commerce et d'industrie Paris s'est exprimée sur le sujet de la Zone à trafic limité de Paris, lors de la concertation en 2021 et 2022 à laquelle nous avons activement participé, notamment au travers des réunions et des ateliers thématiques.

Plus récemment, la Chambre de commerce et d'industrie régionale Paris Ile de France s'était également exprimée sur la Zone à trafic limité de Paris dans le cadre de sa contribution à la concertation sur les orientations sur l'élaboration du Plan des mobilités d'Ile de France en août 2023. La CCIR Paris Ile de France demandait de mieux encadrer les différents dispositifs de restriction de la circulation appelant à prendre en compte l'attractivité des centres-villes, qui repose beaucoup sur l'animation commerciale, et pointait le risque de "muséification" de Paris à trop contraindre l'activité économique et appelait à une concertation approfondie avec les professionnels et les unions commerciales avant toute mise en place de restrictions d'accès et de circulation.

En complément de ces démarches précédentes, la Chambre de Commerce et d'industrie Paris a consulté au printemps 2024 les associations de commerçants de la zone et de ses abords à propos du projet de zone à trafic limité.

De cette consultation, il ressort que 90% d'entre eux sont informés du projet de ZTL et considèrent que baisser le trafic de transit va dans le sens de l'évolution générale des grandes métropoles.

Néanmoins, cette bonne information sur le projet, ses motivations et ses attendus ne balaie pas pour autant leurs inquiétudes puisque 90% d'entre eux, même en étant bien informés sur la dérogation permanente de circuler dont ils bénéficieront, se déclarent inquiets. Les deux tiers pensent que ce changement aura un impact négatif sur l'activité commerciale, un tiers pensent qu'il n'aura pas d'impact et seulement un sur dix s'attend à un impact positif sur son activité commerciale.

Le sentiment général qui ressort de nos échanges est celui d'une résignation face à cette ZTL. L'absence d'information et de garanties sur les modalités pratiques d'accès, de contrôle et de stationnement alimente leur inquiétude.

Pour une meilleure acceptation de la ZTL, les réactions des commerçants que nous avons recueillies expriment un besoin de soutien et une demande d'accompagnement et font des propositions constructives sur un système de mutualisation des livraisons, la baisse de tarification horaire des parkings sur la première heure, le développement des parkings vélo dans des emplacements pertinents.

Observations sur la forme

L'enquête publique a lieu du 11 avril au 13 mai 2024, pendant les vacances scolaires de la zone C pour partie du 11 au 26 avril et dans une période ponctuée de jours fériés et de ponts pour les 2 dernières semaines. Le choix de ces dates n'est pas favorable à une bonne information et à une bonne participation à l'enquête publique.

→ Accompagner les mutations

La Zone à Trafic Limité a pour objet d'interdire le trafic de transit dans le centre de Paris et de réserver la circulation à des ayants droit afin de rééquilibrer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et d'améliorer le cadre de vie. Les avantages attendus sont la réduction de la congestion routière, du bruit, de la pollution de l'air, ainsi que la création d'espaces publics plus agréables.

Cette recherche de nouveaux équilibres dans la ville et le souci d'un environnement urbain apaisé sont compris et appréciés, mais de fortes inquiétudes persistent sur le fait que l'atteinte de ces objectifs se fasse au détriment de l'activité commerciale et de l'attractivité de Paris.

Certaines entreprises franciliennes rechignent déjà à intervenir à Paris pour des raisons d'accessibilité, de circulation, de stationnement... La ZTL pourrait, si ses conditions de mise en œuvre s'avéraient trop contraignantes, accentuer ce problème.

Il existe en outre un risque de "muséification" de Paris avec une baisse des activités productives et de l'autre une saturation de la fréquentation touristique dans le centre historique.

La Chambre de Commerce et d'industrie de Paris relève avec satisfaction que les entreprises et les commerces sont bien référencés comme des ayants droits permanents de la zone à trafic limité, pouvant à ce titre circuler librement dans et hors de cette zone et relève que les livreurs, les fournisseurs et les clients seront également autorisés à accéder à la zone.

Toutefois, la Chambre de Commerce et d'industrie de Paris exprime ses préoccupations concernant l'impact potentiel de la zone à trafic limité sur la mutation du tissu d'entreprises et de l'appareil commercial existant vers un tissu d'entreprises et de commerces qui seront sans doute plus adaptés à la clientèle touristique mais moins tourné vers les clients franciliens.

Le quartier de Paris Centre, fort de sa haute valeur patrimoniale est déjà un des principaux centres d'attractions touristiques de la capitale. La concentration accrue de la clientèle touristique dans la ZTL pourrait conduire à une baisse de la diversité commerciale dans Paris Centre et à une réorientation des commerces en direction de la clientèle touristique. Or, il est essentiel de maintenir un équilibre entre les boutiques destinées aux touristes d'une part, et les commerces locaux offrant des produits et services adaptés aux habitants et aux résidents, dont font partie les salariés des entreprises, d'autre part.

Les modifications induites dans la ZTL verront certaines catégories de commerces être « perdants » de ces changements, remplacées par de nouveaux commerçants en phase avec le changement de clientèle. Ceci pourrait concerner en particulier les commerces de production ou les activités artisanales productives. Ceci soulève de nombreuses inquiétudes qu'il est nécessaire de prendre en considération et de préparer l'accompagnement des commerces impactés.

↓
Les beaux
lages ↑
→ d'ici les caïts - 2
⇒ Modif du tissu éco proges

réviser des modalités de mise en œuvre et de contrôle

Les modes de transports actifs, tels que les vélos, ne seront pas soumis aux restrictions de circulation, de même que les véhicules bénéficiant de dérogations, tels que les véhicules d'urgence et de secours, les bus, les taxis, les VTC, ainsi que les livreurs, les professionnels mobiles et les détenteurs de la carte mobilité inclusion, etc. De plus, le trafic de destination demeurera autorisé : les résidents et leurs invités, les travailleurs de la ZTL, les entreprises, leurs clients, leurs fournisseurs pourront accéder.

Cependant les modalités exactes de mise en œuvre de la ZTL dans le temps demeurent encore floues en particulier sur les procédures de contrôle. Sur ce dernier point, la vérification éventuelle des motifs légitimes d'accès pourrait compromettre la spontanéité et la fluidité des déplacements, soulevant alors de très sérieuses difficultés.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris demande qu'il y ait un maximum de souplesse et de réactivité dans les modalités de contrôle, conformément à l'engagement de laisser passer tous les flux de destination depuis et vers la ZTL.

Banque Y, zone toute de Paris (refus d'accès d'entrée de Paris)

L'effet report sur la circulation

Selon l'étude d'impact, les bénéfices en termes de circulation, de pollution et de bruit se révèlent généralement positifs à l'intérieur de la ZTL, et plutôt négatifs à l'extérieur de celle-ci, sur les arrondissements voisins, en particulier sur les axes au pourtour de la zone où se reporterait le trafic. Plutôt que de réduire les externalités négatives de la circulation automobile de manière globale, la ZTL entraînerait une redistribution géographique de ces nuisances, créant là aussi des zones "gagnantes" et des zones "perdantes", ce qui peut être pénalisant pour les entreprises, les commerces et les résidents situés aux abords des zones les plus touchées.

Adapter le dispositif en fonction des caractéristiques horaires des mobilités

La ZTL compte sur son territoire un grand nombre d'établissements de spectacle vivant, de concert, de théâtre, et de lieux festifs nocturnes, à des horaires donc durant lesquels l'alternative en transports en commun est très réduite, voire impossible. La ZTL de Paris pourrait, au vu de cela, appliquer comme c'est le cas dans plusieurs ZTL de métropoles en France ou en Italie, un système différencié en semaine et en soirée. Pour plus de lisibilité les horaires pourraient être calés sur les horaires actuels de la ZFE (Zone à faible Emission), c'est-à-dire de 8h à 20h. La plupart des applications de navigation sont aujourd'hui en mesure d'intégrer cette donnée.

L'articulation avec les plans de circulation

Dans le cadre de son nouveau plan climat 2024-2030 adopté en Conseil de Paris en décembre 2023, la Ville de Paris prévoit de modifier les plans de circulation par quartier, dans tous les arrondissements, afin de supprimer le trafic de transit. Seuls les déplacements strictement nécessaires, sanitaires et professionnels, la desserte locale ou encore les véhicules partagés comme les bus ou les taxis auront vocation à circuler dans les quartiers parisiens.

Les plans de circulation utilisés par ailleurs par la ville de Paris répondent largement au même objectif que la ZTL de dissuader le trafic de transit en particulier à l'intérieur des quartiers. La confusion entre les deux dispositifs qui visent un même objectif, ne favorise pas la lisibilité et l'appropriation par les usagers.

Le risque de confusion existe aussi entre les périmètres de Zone à faible émission (ZFE) et la Zone à trafic limité (ZTL) qui se superposent aux zones de restriction, zone apaisée, Paris respire...

Evaluer l'impact sur le commerce

Si la mesure sur la diminution du trafic routier est évidemment un critère d'efficacité qui doit être suivi avec précision et objectivité, les conséquences de ce projet sur l'activité économique et en particulier sur le commerce devront aussi faire l'objet de mesures précises, dans et aux alentours de la ZTL, et de prévoir l'évolution du dispositif après une période définie.

Soumia Malinbaum

Président CCI Paris



Enquête publique « Zone à trafic limité Paris Centre » mai 2024 Contribution CMA IDF-Paris

La Chambre de métiers et de l'artisanat d'Île-de-France-Paris (CMA) a pris connaissance du projet de Zone à Trafic Limité sur Paris Centre, à l'aune des questions qu'elle avait soulevées lors de la présentation initiale du projet en 2021 et résumées ci-après : opérationnalité des justificatifs, allongement des trajets des professionnels, modification du tissu économique, interventions et logistique dans la zone.

Le projet actuel de ZTL entend interdire le trafic de transit motorisé dans Paris Centre tout en y préservant le trafic de destination.

Le périmètre visé représente 5% du territoire parisien et comprend certains grands axes de circulation est/ouest et nord/sud de la capitale, notamment les quais hauts rive droite

Il compte 9% des entreprises artisanales parisiennes. Paris Centre conserve une identité artisanale spécifique puisqu'il accueille encore 15% des artisans de fabrication parisiens, notamment dans les domaines du textile ou de la bijouterie.

Par ailleurs, de nombreuses entreprises artisanales parisiennes ou franciliennes sont amenées à intervenir dans ce périmètre : métiers du bâtiment, entreprises de nettoyage, ascensoristes, réparateurs de matériels domestiques ou industriels, ...

Des nombreuses interrogations exprimées par la CMA sur la ZTL en 2021, celle concernant **les professionnels devant se déplacer dans Paris avec un véhicule motorisé** (charges lourdes ou volumineuses, interventions fréquente, ...) et pour lesquels l'impossibilité de traverser la ZTL entraînerait un allongement des trajets et une perte d'activité, a été en partie levée.

Ainsi, au nombre des véhicules motorisés qui resteraient autorisés à transiter par ces arrondissements, la CMA salue l'ajout d'une grande partie des entreprises artisanales mobiles, puisque les taxis, VTC et les professionnels éligibles à la carte « Pro mobiles » conserveraient la possibilité de traverser cette zone dans le cadre de leur activité professionnelle. La CMA souhaite néanmoins rappeler que ces dérogations laissent de côté certains des professionnels amenés à se déplacer dans Paris : 20% des entreprises du bâtiment, la plupart des activités de fabrication, ...

Les autres points d'inquiétude restent en revanche d'actualité :

- **L'incertitude sur les justificatifs prouvant le trafic de destination et ses conséquences**

Le trafic de destination restant admis, les véhicules des artisans ayant leur établissement dans Paris Centre, de leurs salariés, de leurs clients potentiels, ainsi que les véhicules des professionnels mobiles intervenant dans la ZTL sont, en théorie, autorisés.

Toutefois, le projet présenté ne précise pas les justificatifs qui seraient à produire et renvoie leur définition à un arrêté ultérieur. Au-delà de la complexité voire l'impossibilité de produire certains justificatifs, devoir prouver son éligibilité à circuler risque de décourager une bonne partie du trafic de destination.

La CMA s'inquiète ainsi des **incidences sur le chiffre d'affaires** et la pérennité des entreprises artisanales présentes dans la ZTL, dont beaucoup d'entre elles ont une clientèle qui dépasse les limites du quartier (ce qui se reflète d'ailleurs dans les loyers pratiqués...).

La CMA tient également à alerter sur **le maintien des services rendus** à la population de Paris Centre, dans laquelle les entreprises hésiteront (encore plus qu'aujourd'hui) à intervenir. Les remontées terrain qui nous parviennent font état de difficultés d'accès, de conditions de travail dégradées (stress, perte de temps, pénibilité accrue), voire de refus d'intervention.

Présenter un laisser-passer pour pouvoir circuler nous paraît donc devoir rester circonscrit à des circonstances exceptionnelles.

- **la modification du tissu commercial et artisanal**

La modification des conditions de circulation et stationnement peut entraîner, à plus ou moins long terme, une modification de la population résidente, de la clientèle et par suite du tissu commercial / artisanal. La CMA craint que la ZTL n'accroisse la transformation du centre de Paris en zone à dominante touristique et festive, ce qui se révélerait préjudiciable aux activités productives et de proximité.

- **Le risque de saturation du trafic aux entrées de la ZTL et dans le reste du territoire parisien**

Les reports de circulation prévus, sur des axes par ailleurs déjà très sollicités, risquent d'être préjudiciables à la fois pour ceux qui peuvent entrer dans la ZTL (trafic peut être plus fluide à l'intérieur mais blocage pour rentrer et sortir) et pour ceux qui travaillent ailleurs dans Paris.

La CMA alerte par ailleurs sur les autres aménagements de voirie, réalisés ou prévus sur ces axes et qui pourraient aggraver encore l'engorgement prévisible.

- **La question du stationnement et de la logistique dans la ZTL**

Accéder de façon motorisée à Paris Centre est une chose, se garer en est une autre. Les approvisionnements, les interventions sur site (chantiers, dépannage, ...) nécessitent de pouvoir stationner son véhicule à proximité. Au-delà du projet de ZTL, il convient d'être attentif à ce que les aménagements de voirie continuent de permettre aux entreprises d'exercer leurs missions dans des conditions acceptables.

En outre, de très nombreux aménagements de voirie et modifications de plans de circulation ont déjà été faits ces dernières années, notamment dans Paris Centre, afin de décourager le trafic motorisé. Création de pistes cyclables, suppression de places de stationnement, mise en sens unique de voies ... il semble que la part de la voirie accessible (et non pas "réservée") au trafic motorisé ait déjà diminué et que certains trajets professionnels soient compliqués et allongés dans de nombreux quartiers.

En conséquence, la CMA suggère d'établir un bilan de ces nouveaux aménagements à l'échelle de la capitale et de Paris Centre, et notamment de leur incidence sur le tissu économique, avant de penser à ajouter de nouvelles contraintes. Elle émet des réserves sérieuses sur ce projet, à l'opérationnalité incertaine et de nature à fragiliser le tissu artisanal parisien, qui doit déjà composer avec les crises successives et les mutations des modes de vie et d'achat.

Contribution du MEDEF Paris à l'enquête publique relative à la création d'une Zone à Trafic Limité dans Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements)

Le MEDEF Paris souhaite apporter sa contribution à l'enquête publique préalable relative à la création d'une zone de trafic limité (ZTL) dans le périmètre Paris Centre regroupant les quatre premiers arrondissements parisiens. Ce projet vise à interdire le trafic de transit, c'est à dire les véhicules qui ne font que passer à travers le secteur Paris Centre sans marquer d'arrêt.

Estimant que la mise en place d'un péage urbain n'est pas actuellement possible, la Ville envisage une révision du plan de circulation avec contrôles aléatoires sur les axes de sortie afin de vérifier que l'automobiliste n'a pas simplement traversé le périmètre (mode de preuve envisagé : ticket de parking/stationnement).

L'étude d'impact soulève un certain nombre de questions quant aux effets de la ZTL sur les conditions de circulation dans Paris et l'économie parisienne. Le MEDEF Paris estime que certains effets négatifs, reconnus par l'étude, sont insuffisamment étudiés.

Les effets sur la circulation et les transports

Le périmètre projeté représente 5,4 km², soit 5% de la superficie de Paris (bois compris). Toutefois, en raison de sa position centrale et des aménagements réalisés au cours de l'histoire comme les percées haussmanniennes, le trafic de transit reste important. Entre 350 000 et 550 000 véhicules circulent quotidiennement dans le périmètre Paris Centre, et **le trafic de transit représente en moyenne 50 % des flux** de véhicules (Etude d'impact, Pièce II-1, page 6).

Malgré une politique de réduction de la place de l'automobile constante depuis deux décennies et une « démotorisation » réelle de la mobilité des parisiens (70% des foyers parisiens ne possèdent pas de véhicules ; les déplacements en voiture individuelle des Parisiens ont diminué de 55% depuis 20 ans), ces données démontrent que la circulation dans Paris obéit à des logiques structurelles qu'il est nécessaire de bien prendre en compte, faute de quoi les impacts négatifs risquent d'annuler les effets positifs attendus de la ZTL.

L'étude indique que la moitié du trafic de transit existant est le fait de Parisiens qui disposent de nombreuses alternatives pour effectuer leurs déplacements : 6 lignes de métros dans le périmètre et 5 lignes supplémentaire sur les artères limitrophes, 3 lignes de RER, 21 lignes de bus, stations d'autopartage, stations vélib, parkings vélos, accès sans restriction pour les taxis et VTC.

Dans ces conditions, l'étude estime que les reports vers d'autres modes de transport auront des effets positifs importants dans le périmètre de la ZTL :

- Baisse attendue de la circulation automobile sur les grands axes entre -5% et -15%, jusqu'à -20% sur l'avenue de l'Opéra
- Effets positifs sur les transports en commun : « *La mise en place de la ZTL, en diminuant le trafic dans la zone, améliorera les conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture : transports en commun en particulier* »

Cette dernière affirmation mériterait d'être étayée alors que les transports collectifs parisiens sont actuellement confrontés à des problèmes de saturation importants, problèmes qui seraient nécessairement aggravés en cas de report modal significatif.

Les conditions d'accès en transports publics pour les personnes se rendant dans le périmètre et dans les zones adjacentes pour des motifs professionnels ou d'agrément seraient donc dégradées. Le risque serait alors, à l'opposé de l'objectif poursuivi, une perte d'attractivité de

l'ensemble du centre de la capitale, avec des conséquences très négatives pour les activités économiques et culturelles.

Ce risque de perte d'attractivité paraît d'autant plus sérieux que l'étude d'impact indique elle-même que 30% du trafic de transit actuel dans le périmètre de la future ZTL est jugé « *incompressible* » (Etude d'impact précité, page 17). Dans ces conditions, les effets négatifs de report de circulation sur les quartiers environnants (allongement des temps de livraisons et délais d'intervention pour les artisans) pourraient être très importants.

L'étude d'impact mentionne ces « possibles » effets négatifs de report (notamment un allongement des délais de livraison dans les quartiers adjacents), mais ne les quantifie pas suffisamment. Au surplus, le projet de ZTL est concomitant avec d'autres projets de la Ville ayant pour objectifs de réduire la circulation automobile (à titre d'exemple, réaménagement de la place de la Concorde, quartier Léna-Trocadéro) : les risques de thrombose de la circulation dans les zones adjacentes n'en seront que plus importants.

Il est à noter, enfin, que la municipalité ne donne aucune indication précise sur la révision du plan de circulation induite par la création de la ZTL. Or, ce plan impliquera probablement une concentration des flux sortants afin de faciliter les contrôles par les forces de police. Il n'est pas exclu également que ce plan donne lieu à un renforcement des couloirs de bus, qui dégraderait les conditions de livraison, ainsi que l'activité des VTC et des artisans.

Les risques pour l'activité économique et culturelle

Le périmètre de la ZTL, malgré sa faible superficie, accueille **10,7% des entreprises parisiennes** et **13,1% des emplois**. A l'échelle de la ville de Paris, on compte, d'après les données INSEE 2019, 170 emplois pour 100 actifs. **A l'échelle du périmètre ZTL, on dénombre 370 emplois pour 100 actifs**, soit un très fort flux d'actifs venant travailler au sein du périmètre.

13,4% du nombre total de commerces parisiens, sont situés dans la zone, dont **10,9% des cafés-bars-restaurants** de la capitale. Ces activités commerciales représentent **19,6% des effectifs salariés du commerce parisien**.

Selon les données de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, **la zone Paris Centre est caractérisée par une densité commerciale très forte, sans lien avec sa population** : 82 commerces pour 1000 habitants, près de trois fois la moyenne parisienne (28 commerces pour 1000 habitants). Il s'agit donc essentiellement d'une zone de commerces de destination (rue de Rivoli, Les Halles, Le Marais).

Le périmètre accueille également un très grand nombre d'institutions culturelles et touristiques qui engendrent des flux de transports importants.

Les enjeux économiques d'une juste appréciation des conséquences de la création de la ZTL sont donc primordiaux. Ceci est d'autant plus vrai que les zones adjacentes à la ZTL, touchées par les effets de reports, sont également des quartiers d'affaires et de commerces.

Une interrogation sur la caractère adapté et proportionné du projet

La Ville attend essentiellement de la mise en place de la ZTL une amélioration du cadre de vie et de travail dans l'hypercentre de Paris du fait de la baisse de la circulation et de la pollution sonore. L'étude d'impact indique, en effet, que les effets sur la pollution atmosphérique et le bilan carbone de la capitale seront faibles, voire nuls, en raison des effets de report. Les progrès dans ces deux domaines relèvent d'autres politiques publiques (ZFE, réaménagement des voies et des

places publiques, aides au renouvellement du parc automobile), dont la ZTL est un « complément ».

Or, il est à craindre, au regard des insuffisances d'évaluation des effets de report et d'un risque de saturation accrue des transports collectifs :

- Que les conditions d'accès au centre de Paris, au-delà même du périmètre envisagé de la ZTL, soient en réalité dégradées, avec des conséquences négatives pour le tissu économique et l'offre culturelle dont l'aire d'attraction est métropolitaine
- Que les gains en termes de qualité de vie dans le périmètre Paris Centre soient en réalité fortement atténués

On peut, dans ces conditions, s'interroger sur **le caractère adapté et proportionné de la création de cette ZTL au regard des objectifs poursuivis.**

Une mauvaise appréciation des effets de la création de la ZTL et de la mise en place d'un nouveau plan de circulation pourrait même remettre partiellement en cause les progrès constatés en matière d'émission des GES et de lutte contre la pollution, ce qui remettrait en cause la **cohérence des politiques menées par la Ville de Paris.**

Le MEDEF Paris estime donc, au regard des incertitudes actuelles, qu'il est essentiel que la municipalité étudie de manière plus approfondie les effets de report et les conséquences économiques du projet de ZTL. Ceci paraît nécessaire pour préserver l'attractivité du centre de Paris, à la fois sur le plan économique et environnemental.



UNION DU GRAND COMMERCE
DE CENTRE-VILLE

Le Délégué général

Enquête publique
Projet Zone à Trafic Limité à Paris
Madame Sylviane DUBAIL
Commissaire-enquêteur

Paris, le 13 mai 2024

Madame la Commissaire-enquêteur,

L'Union du grand commerce de Centre-Ville réunit les grands magasins et les magasins populaires : Galeries Lafayette, Monoprix, Printemps, Le Bon Marché, La Samaritaine et le BHV. Ces grands commerces contribuent au dynamisme et à l'attractivité commerciale de Paris ainsi qu'au rayonnement international de la France. Ces enseignes attirent chaque année plusieurs dizaines de millions de visiteurs parisiens, franciliens, nationaux et internationaux.

Dans le cadre de l'enquête publique que vous menez sur le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) dans le centre de Paris, nous tenons à vous faire part des observations suivantes :

- **Le Projet risque de porter atteinte à l'activité économique et l'attractivité commerciale de Paris**

Si les acteurs du grand commerce ne remettent pas en cause la nécessité d'adapter les modes de mobilité pour améliorer le cadre de vie des Parisiens, ils souhaitent toutefois attirer l'attention sur la nécessité de préserver l'activité économique et l'attractivité commerciale de Paris, tout particulièrement pour les commerces situés dans le centre et aux abords du projet de ZTL. Après plusieurs années de crise, le dernier rapport de l'APUR¹ publié en janvier 2024 relève une augmentation du taux de vacance commerciale à Paris de 10,9% (+0,7 point en 3 ans). Les arrondissements de Paris Centre ainsi qu'une large part des arrondissements limitrophes de la ZTL (8^{ème}, 9^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème}) connaissent un taux de vacance supérieur à la moyenne parisienne (à hauteur respectivement de 12,1%, 11,9%, 12,4%, 12% et 11,5%). Par conséquent, il importe que le projet de ZTL n'aggrave pas davantage cette situation.

- **Or, la ZTL entrainera des reports de circulation ayant un effet indirect sur les activités économiques et commerciales à ses abords.**

L'étude d'impact relève que la ZTL « *n'aura pas d'effet direct sur les activités économiques (NDLR : au sein de la zone) car les accès seront toujours possibles aux clients et aux professionnels. Cependant, il y aura potentiellement un effet indirect sur les activités économiques et commerciales autour de la ZTL en raison des reports de trafic.* »



UNION DU GRAND COMMERCE
DE CENTRE-VILLE

En effet, si les axes structurants à l'intérieur de la ZTL devraient voir leur trafic diminuer en l'absence de transit possible, la ZTL entrainera un **report de circulation sur des axes qui font déjà l'objet d'une très forte circulation et dont les taux de saturation sont significatifs**. Ainsi, l'avenue de la Grande armée, les boulevards Saint-Germain, Bonne nouvelle et Poissonnière, ainsi que le Pont de la Concorde devraient voir leur circulation augmenter significativement. Selon le périmètre qui sera retenu pour la ZTL (celui proposé par la Ville de Paris ou celui proposé par la Préfecture), le boulevard des Invalides devrait également connaître un report de circulation important. Par ailleurs, l'intersection de la rue La Fayette avec le Boulevard Magenta sera également saturée en particulier le soir (120%).

L'étude d'impact relève enfin que la ZTL pourrait conduire à un **allongement des temps de livraison** en fonction des reports de circulation.

- **Ces reports de circulation risquent d'augmenter les risques de conflit d'usage de la voirie**

Les reports de circulation et l'engorgement de certains axes de circulations aux frontières de la ZTL risquent d'accroître les conflits d'usage de la voirie entre les modes actifs (vélo, etc.) et les véhicules motorisés entraînant ainsi un risque plus élevé d'accidentologie.

- **La nécessité de tenir compte des futurs projets d'aménagement et de voiries**

Nous regrettons que l'étude d'impact ne tienne pas compte des futurs projets d'aménagements et de voiries d'ores et déjà prévus au-delà de 2025 (piste cyclable, voies réservées aux bus, etc.), alors même que ces projets accentueront l'engorgement des voies restant disponibles. Il est indispensable que les conséquences de la mise en place de la ZTL soient examinées au regard des projets d'aménagement et de voiries intervenus récemment, mais aussi ceux déjà envisagés dans les prochaines années.

- **La réouverture de la rue de Rivoli et le libre accès des taxis et VTC à la ZTL**

Si le projet de ZTL était mis en place, il est important que la rue de Rivoli puisse bénéficier du même usage que celui applicable à l'ensemble de la voirie de la zone en permettant le trafic de destination. De même, nous observons positivement la liberté donnée aux taxis et VTCs de se rendre librement dans la zone y compris pour du trafic de transit.

- **L'importance de garantir l'accès des touristes aux sites touristes et commerciaux**

Enfin, nous attirons votre attention sur la nécessité de garantir l'accessibilité aux commerces implantés au sein de la ZTL, mais également à ses abords, pour tous les publics voyageant en groupes en autocar. Cela concerne notamment les touristes nationaux et internationaux, les touristes d'affaires, les groupes de personnes seniors ou encore scolaires. Or, l'étude d'impact ne semble pas tenir compte de la stratégie « Autocars » présentée par la Ville qui prévoit d'interdire la circulation des cars au sein de la ZTL et d'interdire leur stationnement sur la voirie en dehors de la zone.



UNION DU GRAND COMMERCE
DE CENTRE-VILLE

Ces mesures mettent en cause directement la viabilité économique des acteurs implantés dans la ZTL pour lesquels notamment les touristes internationaux voyageant en groupes en autocar représentent une part essentielle de leur activité. Par ailleurs, elles contraindront les autocars de tourisme à multiplier les déplacements pour se rendre dans des parkings spécifiques puis pour retourner sur la zone de reprise des voyageurs. Ces mouvements supplémentaires risquent d'augmenter l'engorgement des voies de circulation.

Nous espérons que votre rapport pourra tenir compte de ces observations et conduire, le cas échéant à des aménagements du projet permettant de préserver l'attractivité et le dynamisme des différents pôles commerciaux parisiens.

Nous restons à votre entière disposition pour vous apporter tous les éléments complémentaires que vous jugeriez utiles sur ce dossier.

Veillez agréer, chère Madame, l'assurance de notre parfaite considération.

Yohann PETIOT
Délégué général



UNION DU GRAND COMMERCE
DE CENTRE-VILLE

Le Délégué général

Enquête publique
Projet Zone à Trafic Limité à Paris
Madame Sylviane DUBAIL
Commissaire-enquêteur

Paris, le 13 mai 2024

Madame la Commissaire-enquêteur,

L'Union du grand commerce de Centre-Ville réunit les grands magasins et les magasins populaires : Galeries Lafayette, Monoprix, Printemps, Le Bon Marché, La Samaritaine et le BHV. Ces grands commerces contribuent au dynamisme et à l'attractivité commerciale de Paris ainsi qu'au rayonnement international de la France. Ces enseignes attirent chaque année plusieurs dizaines de millions de visiteurs parisiens, franciliens, nationaux et internationaux.

Dans le cadre de l'enquête publique que vous menez sur le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) dans le centre de Paris, nous tenons à vous faire part des observations suivantes :

- **Le Projet risque de porter atteinte à l'activité économique et l'attractivité commerciale de Paris**

Si les acteurs du grand commerce ne remettent pas en cause la nécessité d'adapter les modes de mobilité pour améliorer le cadre de vie des Parisiens, ils souhaitent toutefois attirer l'attention sur la nécessité de préserver l'activité économique et l'attractivité commerciale de Paris, tout particulièrement pour les commerces situés dans le centre et aux abords du projet de ZTL. Après plusieurs années de crise, le dernier rapport de l'APUR¹ publié en janvier 2024 relève une augmentation du taux de vacance commerciale à Paris de 10,9% (+0,7 point en 3 ans). Les arrondissements de Paris Centre ainsi qu'une large part des arrondissements limitrophes de la ZTL (8^{ème}, 9^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème}) connaissent un taux de vacance supérieur à la moyenne parisienne (à hauteur respectivement de 12,1%, 11,9%, 12,4%, 12% et 11,5%). Par conséquent, il importe que le projet de ZTL n'aggrave pas davantage cette situation.

- **Or, la ZTL entrainera des reports de circulation ayant un effet indirect sur les activités économiques et commerciales à ses abords.**

L'étude d'impact relève que la ZTL « *n'aura pas d'effet direct sur les activités économiques (NDLR : au sein de la zone) car les accès seront toujours possibles aux clients et aux professionnels. Cependant, il y aura potentiellement un effet indirect sur les activités économiques et commerciales autour de la ZTL en raison des reports de trafic.* »



UNION DU GRAND COMMERCE
DE CENTRE-VILLE

En effet, si les axes structurants à l'intérieur de la ZTL devraient voir leur trafic diminuer en l'absence de transit possible, la ZTL entrainera un **report de circulation sur des axes qui font déjà l'objet d'une très forte circulation et dont les taux de saturation sont significatifs**. Ainsi, l'avenue de la Grande armée, les boulevards Saint-Germain, Bonne nouvelle et Poissonnière, ainsi que le Pont de la Concorde devraient voir leur circulation augmenter significativement. Selon le périmètre qui sera retenu pour la ZTL (celui proposé par la Ville de Paris ou celui proposé par la Préfecture), le boulevard des Invalides devrait également connaître un report de circulation important. Par ailleurs, l'intersection de la rue La Fayette avec le Boulevard Magenta sera également saturée en particulier le soir (120%).

L'étude d'impact relève enfin que la ZTL pourrait conduire à un **allongement des temps de livraison** en fonction des reports de circulation.

- **Ces reports de circulation risquent d'augmenter les risques de conflit d'usage de la voirie**

Les reports de circulation et l'engorgement de certains axes de circulations aux frontières de la ZTL risquent d'accroître les conflits d'usage de la voirie entre les modes actifs (vélo, etc.) et les véhicules motorisés entraînant ainsi un risque plus élevé d'accidentologie.

- **La nécessité de tenir compte des futurs projets d'aménagement et de voiries**

Nous regrettons que l'étude d'impact ne tienne pas compte des futurs projets d'aménagements et de voiries d'ores et déjà prévus au-delà de 2025 (piste cyclable, voies réservées aux bus, etc.), alors même que ces projets accentueront l'engorgement des voies restant disponibles. Il est indispensable que les conséquences de la mise en place de la ZTL soient examinées au regard des projets d'aménagement et de voiries intervenus récemment, mais aussi ceux déjà envisagés dans les prochaines années.

- **La réouverture de la rue de Rivoli et le libre accès des taxis et VTC à la ZTL**

Si le projet de ZTL était mis en place, il est important que la rue de Rivoli puisse bénéficier du même usage que celui applicable à l'ensemble de la voirie de la zone en permettant le trafic de destination. De même, nous observons positivement la liberté donnée aux taxis et VTCs de se rendre librement dans la zone y compris pour du trafic de transit.

- **L'importance de garantir l'accès des touristes aux sites touristes et commerciaux**

Enfin, nous attirons votre attention sur la nécessité de garantir l'accessibilité aux commerces implantés au sein de la ZTL, mais également à ses abords, pour tous les publics voyageant en groupes en autocar. Cela concerne notamment les touristes nationaux et internationaux, les touristes d'affaires, les groupes de personnes seniors ou encore scolaires. Or, l'étude d'impact ne semble pas tenir compte de la stratégie « Autocars » présentée par la Ville qui prévoit d'interdire la circulation des cars au sein de la ZTL et d'interdire leur stationnement sur la voirie en dehors de la zone.



UNION DU GRAND COMMERCE
DE CENTRE-VILLE

Ces mesures mettent en cause directement la viabilité économique des acteurs implantés dans la ZTL pour lesquels notamment les touristes internationaux voyageant en groupes en autocar représentent une part essentielle de leur activité. Par ailleurs, elles contraindront les autocars de tourisme à multiplier les déplacements pour se rendre dans des parkings spécifiques puis pour retourner sur la zone de reprise des voyageurs. Ces mouvements supplémentaires risquent d'augmenter l'engorgement des voies de circulation.

Nous espérons que votre rapport pourra tenir compte de ces observations et conduire, le cas échéant à des aménagements du projet permettant de préserver l'attractivité et le dynamisme des différents pôles commerciaux parisiens.

Nous restons à votre entière disposition pour vous apporter tous les éléments complémentaires que vous jugeriez utiles sur ce dossier.

Veillez agréer, chère Madame, l'assurance de notre parfaite considération.

Yohann PETIOT
Délégué général

Zone à trafic Limité Paris Centre (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e arrondissements) Enquête publique Observations du Groupe RATP

La Ville de Paris soumet à enquête publique du 11 avril au 13 mai 2024 son projet de zone à trafic limité qui vise à réduire la circulation automobile de transit et les nuisances associées dans le centre de Paris.

Ce dispositif de ZTL réserve le trafic de transit motorisé dans Paris Centre, c'est-à-dire les trajets ayant pour point de départ et d'arrivée des adresses extérieures aux 4 arrondissements centraux, aux seuls véhicules motorisés autorisés par la Ville (véhicules de service et de secours, bus, taxis, VTC, personnes à mobilité réduite, artisans, etc...). Le trafic de destination (dont le point de départ et/ou d'arrivée se situe dans les 4 arrondissements centraux) restera quant à lui autorisé dans la ZTL.

L'article 4 du projet d'arrêté instituant la ZTL figurant dans le dossier d'enquête publique (page 16 de la pièce I.2) prévoit : « *La circulation des véhicules n'ayant pas comme point de départ ou de destination une des voies incluses dans le périmètre défini à l'article 2 du présent arrêté est interdite à l'exception des véhicules suivants :*

- **Véhicules des services publics réguliers et collectifs de transport routier de personnes (« transport en commun ») ;**
- **Véhicules d'intérêt général prioritaires et bénéficiant de facilités de passage ;**
- *Véhicules des services publics d'entretien ou d'exploitation de la voirie et de ses dépendances, dans le cadre exclusif de leurs missions ;*
- **Véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement « professionnel mobile » à Paris ;**
- *Véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement « professionnel de santé mobile, ou « professionnel soins à domicile » à Paris ;*
- *Taxis et VTC ;*
- *Véhicules en autopartage ;*
- *Véhicules des personnes à mobilité réduite titulaires de la carte mobilité-inclusion portant la mention stationnement ou de la carte européenne de stationnement ;*
- *Véhicules du service PAM « Pour Aider la Mobilité », service public de transport spécialisé et collectif géré par Ile de France Mobilités qui a pour but de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, handicapées ou dépendantes ;*
- *Cycles et engins de déplacement personnel ».*

L'article 5 dudit projet d'arrêté précise, quant à lui : « *À compter de la date du [date de signature de l'arrêté + 6 mois], tout conducteur d'un véhicule circulant sur une des voies incluses dans le périmètre défini à l'article 2 sera tenu de présenter, à la demande des agents compétents pour constater et verbaliser les infractions au présent arrêté, un titre ou document justifiant de son autorisation à circuler à l'intérieur de la Zone à Trafic Limité. / La circulation d'un véhicule non autorisé dans la zone à trafic limité est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe conformément aux dispositions de l'article R. 412-7 du code de la route. / La liste des justificatifs permettant d'attester de son droit à circuler à l'intérieur du périmètre sera établie dans un arrêté ultérieur. »*

Au vu de ces dispositions, le Groupe RATP souhaite porter à la connaissance de Madame la Commissaire enquêtrice ses observations sur ce projet de ZTL, et appeler plus particulièrement son attention sur certains points qui pourraient avoir un impact sur le réseau RATP.

Nous notons que le trafic de transit sera interdit à l'exception des « véhicules des services publics réguliers et collectifs de transport routier de personnes (« transport en commun ») ».

Si cette notion semble faire référence de façon évidente au bus régulier (bus de jour et Noctilien) du réseau RATP, elle interroge le Groupe RATP sur la prise en compte dans ces exceptions :

- de tous les véhicules sérigraphiés au logo Groupe RATP qui concourent à l'exploitation du réseau RATP, c'est-à-dire les véhicules dédiés à la régulation du réseau de bus, au dépannage, à la maintenance des espaces et des infrastructures ou encore à la sûreté ;
- mais également de tous les véhicules de nos prestataires de maintenance, de la propreté et de la sûreté qui n'ont pas de logo RATP sur leur véhicule mais concourent également au bon fonctionnement du réseau RATP, tant pour ce qui concerne la qualité de service que la sécurité ;
- des lignes touristiques de Tootbus, filiale du Groupe RATP, dont certaines lignes circulent dans le périmètre de la future ZTL.

La RATP demande ainsi que tous ces véhicules mentionnés ci-avant soient intégrés dans la notion de véhicules des services publics réguliers et collectifs de transport routier de personnes ou soient expressément mentionnés comme bénéficiant de la même dérogation.

Par ailleurs, le Groupe RATP tient à alerter Madame la Commissaire Enquêtrice que de nombreux agents RATP, notamment ceux qui travaillent en horaires décalés dans les stations du métro ou les gares du RER dans le périmètre ou en limite ou à proximité immédiate de la ZTL, utilisent leur véhicule personnel pour se rendre à leur poste de travail et sont susceptibles de traverser ou de se rendre dans la zone. Par exemple, les agents qui ouvrent ou ferment les stations de métro sont obligés de venir par leurs propres moyens, très souvent en voiture, à défaut de transport en commun non encore exploité à l'heure où ils quittent leur domicile. La RATP prend ainsi des abonnements de places de parkings lorsque des places sont disponibles ou rembourse les frais de stationnement en voirie de ses agents. Cependant, dans le cadre des abonnements de parkings, les agents récupèrent la carte d'accès au parking grâce à une boîte aux lettres disposée à l'entrée du parking. Ils ne seront donc pas en possession de leur carte d'abonnement quand ils entreront dans la ZTL.

Il est également précisé que certains agents ne sont pas sur des postes fixes, mais peuvent être postés sur différentes stations en fonction des besoins (remplacement d'agent absent, renfort de personnel lors d'un évènement, entre autres).

En cas d'incident qui se produirait dans le périmètre, en limite ou à proximité de la ZTL, l'intervention de personnel d'astreinte ou de représentants du personnel peut être requise et ceux-ci peuvent être amenés à se rendre dans cette ZTL ou à la traverser avec leur véhicule personnel.

Par conséquent, pour les raisons exposées ci-dessus, il est indispensable que les agents de la RATP en service puissent accéder à la ZTL en présentant simplement leur carte de service comme justificatif.

Enfin, sur le plan de l'évaluation des conséquences de ce projet, le Groupe RATP souhaiterait également que soit mis en place, à l'intérieur comme à l'extérieur de la ZTL, un dispositif de suivi des reports de trafic, des impacts sur la circulation générale et sur la vitesse commerciale des réseaux de transport public, notamment pour les lignes circulant sur les Grands Boulevards, le boulevard Saint-Germain, les quais rive gauche et les autres voies structurantes.



ELÉMENTS DE POSITION DELIVEROO SUR LE SUJET DE LA ZONE À TRAFIC LIMITÉ DANS PARIS CENTRE

Contribution dans le cadre de l'enquête publique conduite par Mme Sylviane Dubail
Lundi 13 mai 2024

PRESENTATION DE DELIVEROO

Deliveroo est une plateforme de mise en relation présente en France depuis 2015, qui travaille avec plus de 38000 établissements de restauration et de commerces de bouche, et plus de 20000 livreurs partenaires indépendants sur tout le territoire. Présents de manière historique à Paris depuis l'arrivée de la plateforme en France, nous contribuons au dynamisme de milliers de restaurants et commerçants partenaires de la capitale, dont l'activité de livraison représente pour la plupart une part significative de leur chiffre d'affaires.

CONTEXTE

Une enquête publique¹ a été ouverte par la Mairie de Paris Centre (1^o, 2^o, 3^o, 4^o arrondissements) du 11 avril 2024 au 13 mai 2024 pour évaluer l'opportunité de mettre en place une Zone à Trafic Limité (ZTL) à compter de l'automne 2024. Nous comprenons d'après les éléments dont nous disposons que le trafic de transit (par véhicules individuels motorisés) serait susceptible d'être interdit dans cette zone et que les livreurs partenaires de plateformes - comme Deliveroo - seraient autorisés à circuler dans la ZTL **seulement si leur point de départ ou de destination est inclus dans le périmètre.**

Un projet d'arrêté² - mis à disposition dans le dossier d'enquête publique (page 13 et suivantes) - de la Mairie de Paris a été pris en ce sens. L'article 4 de cet arrêté détaille une liste d'ayants droit exempts de l'interdiction de circulation de transit au sein de la ZTL. **A date, les véhicules utilisés par les livreurs partenaires de la plateforme ne figurent pas dans cette liste alors même que ces derniers sont des professionnels et utilisateurs quotidiens de la route, dont la circulation dans Paris est totalement inhérente à la nature de leur activité.**

Alors que le secteur de la livraison n'a été ni informé ni consulté formellement à l'occasion de cette consultation, cette note vise à porter à votre connaissance les fortes inquiétudes qu'un tel projet suscite pour le secteur :

1. Des incidences économiques néfastes pour tout un secteur et un écosystème
2. Une complexité opérationnelle attendue
3. Des répercussions négatives pour les riverains aux abords de la ZTL
4. Un nécessaire temps de transition pour s'aligner sur les réglementations existantes

Ces éléments justifient selon nous d'amender l'article 4 du projet d'arrêté en ajoutant "Les acteurs de la livraison, tels que les livreurs indépendants partenaires des plateformes" à la liste des ayants droit exempts de l'interdiction de circulation de transit, à l'instar d'autres professionnels déjà concernés par cette exception - "Taxis et VTC" ; "Véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement "professionnel mobile" à Paris" (dont les services des traiteurs sont éligibles) - et qui partagent des *modus operandi* et des défis opérationnels similaires.

¹ REGISTRE NUMERIQUE, Zone à trafic limité Paris Centre, <https://www.registre-numerique.fr/ztl-paris>

² REGISTRE NUMERIQUE, Document 2 - Page 13, <https://www.registre-numerique.fr/ztl-paris/voir?document2=102457>



1. DES INCIDENCES ÉCONOMIQUES NÉFASTES POUR TOUT UN SECTEUR DÉJÀ SOUS TENSION

Deliveroo est une plateforme de mise en relation qui contribue au dynamisme du secteur de la restauration et des commerces de bouche à Paris. Nous entretenons des liens solides avec l'ensemble des acteurs économiques locaux grâce à des équipes dédiées et en lien quotidien avec ces partenaires. **La livraison à domicile offre des opportunités d'activité supplémentaires qui bénéficient à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement** - notamment pendant et depuis la crise COVID où cette activité a permis de préserver la santé économique du secteur de la restauration et des commerçants. Depuis, ce même secteur est confronté à d'autres crises importantes (inflation, manque de personnel, etc.) qui continuent de le fragiliser. Dans quelques semaines, des restrictions de circulation importantes seront mises en place pour assurer la bonne tenue des prochains Jeux Olympiques et Paralympiques, et les restaurants et commerçants devront encore une fois s'organiser en conséquence.

Alors que ces milliers de professionnels - au sein ou aux abords de la future ZTL - comptent sur la disponibilité de la flotte de livreurs partenaires de Deliveroo pour assurer leurs livraisons et dynamiser leur activité, souvent plébiscitée par les parisiens, il semble important de ne pas interdire les déplacements de transit au centre de Paris pour ces livreurs, qui sont plusieurs milliers à vouloir bénéficier de cette activité professionnelle.

2. UNE COMPLEXITÉ OPÉRATIONNELLE ATTENDUE

D'un point de vue opérationnel, ce projet de ZTL, s'il venait à s'imposer aux acteurs de la livraison, aurait des conséquences négatives importantes. **Cette zone de circulation extrêmement stratégique permet en effet de garantir à la fois le bon déroulement des livraisons, la satisfaction des restaurants et commerçants parisiens, mais aussi et surtout la meilleure expérience client.**

Tout d'abord, il est important que les **outils/applications de navigation (tels que Waze ou Google Maps) soient mis à jour et intègrent les itinéraires de contournement** pour toute personne dont la traversée de la ZTL ne serait pas autorisée. Néanmoins, la question se pose de l'**adaptabilité de ces mêmes outils en fonction de la situation du livreur partenaire à un moment donné**. En effet, si les outils Waze/Google Maps sont programmés de telle sorte que l'itinéraire proposé contourne systématiquement la ZTL, quid des situations dans lesquelles un livreur aurait les justificatifs nécessaires pour se rendre à une adresse au sein de la ZTL pour récupérer ou livrer une commande ?

Aussi, de tels contournements nécessitent des **développements technologiques internes conséquents** pour s'assurer que les délais de livraison - conséquences de l'interdiction de transit - soient dûment pris en compte par notre plateforme.

Enfin, la mise en place d'une ZTL implique une longue phase de sensibilisation de l'ensemble des acteurs concernés. Pour Deliveroo, tous les intermédiaires seraient susceptibles d'être impactés : Quid du contrôle des véhicules accédant à la ZTL ? Quels sont les justificatifs valables pour circuler dans la ZTL ? Comment communiquer aux clients sur des délais de livraison plus longs ? ... Autant de questions que nous aurions souhaité pouvoir poser en amont de cette phase de consultation afin d'évaluer les risques et d'accompagner au mieux les pouvoirs publics dans cette transition.

3. DES RÉPERCUSSIONS NÉGATIVES POUR LES RIVERAINS AUX ABORDS DE LA ZTL

La ZTL actuellement envisagée concerne les 1er, 2ème, 3ème et 4ème arrondissements de Paris et les discussions et débats menés semblent avoir été conduits principalement auprès des pouvoirs publics et



riverains de ces mêmes arrondissements. Néanmoins, la ZTL va avoir des répercussions majeures au-delà de ce périmètre et notamment pour les riverains vivant à la frontière des 4 arrondissements. En effet, le trafic de transit étant interdit à l'intérieur de cette zone pour les véhicules pour lesquels le lieu de départ ou de destination n'est pas situé au sein des 4 arrondissements de Paris centre, **un trafic plus important de véhicules (trafic de report) est automatiquement à prévoir dans les arrondissements voisins (notamment sur les Grands Boulevards et sur la Rive Gauche)**, augmentant ainsi la circulation automobile et les nuisances sonores liées.

Par ailleurs, nous estimons qu'**un trafic d'attente est aussi à anticiper par les pouvoirs publics**. En effet, les livreurs partenaires indépendants ont le libre-choix des courses qu'ils souhaitent effectuer. Au regard du nombre important de restaurants et commerces à l'intérieur de la zone couverte par la ZTL et à défaut de pouvoir stationner aux abords de ces derniers lors de fortes périodes de demande, on pourrait s'attendre à ce que les véhicules patientent à la frontière de la ZTL le temps qu'ils acceptent une nouvelle course et qu'ils puissent circuler dans la zone avec un motif valable.

4. UN NÉCESSAIRE TEMPS DE TRANSITION POUR S'ALIGNER SUR LES RÉGLEMENTATIONS EXISTANTES

Deliveroo a pour réelle volonté de s'intégrer au mieux dans les villes dans lesquelles la plateforme opère, et ce grâce à de la co-construction avec les pouvoirs publics locaux. Ainsi, et alors que le projet de ZTL vise à réduire la circulation automobile, diminuer les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air, **Deliveroo s'engage depuis plusieurs années à soutenir cette transition, en aidant les livreurs partenaires à se doter de solutions de mobilité douces pour effectuer leurs déplacements.**

Aujourd'hui, une dizaine de partenariats à Paris ou au niveau national ont été conclus par Deliveroo en ce sens - remises sur la réparation de batteries électriques ; remises pour l'achat de vélos électriques reconditionnés ; ou encore remises pour l'achat de vélos électriques neufs - et sont consultables par les livreurs partenaires sur un site³ dédié.

Aussi, des réglementations nationales imposent aujourd'hui aux plateformes de livraison telles que Deliveroo de se conformer à des seuils minimum de mobilité douce au sein de leur flotte. Ces seuils doivent être respectés et déclarés chaque année, depuis le 30 avril 2024 (20% de flotte verte minimum pour l'année 2023) et ce jusqu'au 30 avril 2030 (100% de flotte verte minimum pour l'année 2030).

En définitive, le secteur de la livraison à domicile est confronté actuellement à des nouvelles réglementations visant à réguler ses activités face aux défis auxquels il fait face. Ainsi, imposer une réglementation additionnelle via ce projet de ZTL, pendant une forte période de transition pour le secteur, ne permet pas de le structurer de manière efficace et pérenne.

CONCLUSION

Depuis son arrivée à Paris en 2015, Deliveroo tient à échanger avec les pouvoirs publics sur ses activités et les conditions dans lesquelles ces dernières doivent s'effectuer. La prise en compte des enjeux d'attractivité économique locale, mais aussi de mobilité, de tranquillité urbaine ou encore de transition écologique, défendus par la Mairie de Paris, sont autant de sujets prioritaires que partage Deliveroo et sur lesquels la plateforme est engagée.

Dans le cadre de l'enquête publique conduite par Madame Sylviane Dubail en vue de la mise en place de la future ZTL à Paris Centre, nous souhaiterions que les éléments ici présentés soient considérés à la

³ DELIVEROO, Les partenariats Deliveroo, <https://riders.deliveroo.fr/fr/perks>



hauteur des répercussions opérationnelles et économiques qu'ils présentent pour l'ensemble de l'écosystème.

Ces éléments justifient selon nous d'amender l'article 4 du projet d'arrêté en ajoutant "Les acteurs de la livraison, tels que les livreuses et livreurs indépendants partenaires des plateformes" à la liste des ayants droit exempts de l'interdiction de circulation de transit, à l'instar d'autres professionnels déjà concernés par cette exception - "Taxis et VTC" ; "Véhicules des professionnels éligibles à un abonnement de stationnement "professionnel mobile" à Paris" (dont les services des traiteurs sont éligibles) - et qui partagent des *modus operandi* et des défis opérationnels similaires.

Nos équipes restent disponibles pour des échanges additionnels sur ce sujet, à votre convenance.

Contribution Uber Eats

Enquête publique sur le projet de Zone à trafic limité de Paris Centre

Uber Eats, application de mise en relation entre des restaurants et commerçants partenaires, des consommateurs et des livreurs indépendants, remercie la Mairie de Paris pour l'opportunité de contribuer à l'enquête publique concernant la mise en place d'une Zone à trafic limité (ZTL).

A la lecture du projet d'arrêté de la future ZTL, nous constatons que les acteurs de la livraison ne figurent pas comme ayants droit. Or, les acteurs de livraison sont des professionnels de la route, à ce titre, nous souhaiterions proposer à la Mairie de Paris de considérer ce secteur au même titre que d'autres acteurs professionnels figurant à l'article 4 du projet d'arrêté.

Une activité intégrée dans le tissu économique local parisien depuis près de 10 ans

A Paris, Uber Eats propose plus de 25 000 restaurants et commerçants partenaires sur son application. Notre service répond à une attente forte des consommateurs, contribue positivement à l'économie locale et permet aux restaurateurs et commerçants de générer en moyenne entre 20 et 30% de chiffre d'affaires supplémentaire, contribuant ainsi à la vitalité du commerce de centre-ville.

Nous partageons la détermination de la Mairie de Paris à développer des activités de logistique décarbonée. Si les livreurs indépendants demeurent libres de choisir leur véhicule à deux-roues dans le respect des réglementations, nous sommes résolument engagés dans la transition vers l'usage du vélo (traditionnel ou électrique) via une série de dispositifs d'accompagnement (subvention via notre partenaire l'ADIE à hauteur de 700 euros, tarifs préférentiels auprès de constructeurs ou de loueur de vélos etc.).

La ZTL, une zone clé pour l'activité de livraison

A Paris, près de 25 000 restaurants et commerçants utilisent le service de livraison Uber Eats. Quant à la zone couverte par la future ZTL, celle-ci concentre plusieurs centaines de restaurants et commerçants partenaires, ainsi que des centaines de milliers de consommateurs. De par sa position géographique stratégique, elle est quotidiennement parcourue par les livreurs indépendants. Dans l'éventualité d'une impossibilité de pouvoir y transiter, les temps de livraison s'en trouveraient fortement rallongés.

Les acteurs de la livraison, tels que les livreurs indépendants, ne figurent pas en tant que tels dans le projet d'arrêté de la future ZTL, alors qu'ils sont des professionnels de la route qui mettent tout en oeuvre pour garantir la qualité du service rendu aux Parisiens, restaurateurs et commerçants de la ville, notamment en termes de délais de livraison (eux-mêmes garants de la qualité gustative des produits). Il est difficile de comprendre pourquoi ils ne sont pas considérés comme des ayants droit, au même titre que d'autres acteurs professionnels mentionnés à l'article 4 du projet d'arrêté, tels que les traiteurs, éligibles à l'abonnement "professionnel mobile".

Nous soulignons la nécessité de porter une attention particulière à ce secteur d'activité, dont dépendent non seulement les livreurs indépendants, mais aussi de nombreux acteurs économiques parisiens tels que les milliers de restaurants et commerçants.

Contribution Paris Mobilité VTC Enquête publique portant sur la Zone à trafic limitée parisienne Mai 2024

Préambule

Paris Mobilité VTC - coalition regroupant associations de chauffeurs VTC et applications de réservation - soumet par le présent document sa contribution à l'enquête publique portée par la Mairie de Paris dans le cadre du projet de création d'une Zone à trafic limitée à compter de septembre 2024.

Paris Mobilité VTC a bien pris connaissance des pièces du dossier de consultation notamment s'agissant du projet d'arrêté de la future Zone à trafic limité (pièce I.2.). **En l'état actuel du projet d'arrêté et sous réserve d'absence de changement structurant du plan de circulation de ce secteur, Paris Mobilité VTC accueille positivement la décision de la Mairie d'inclure les VTC comme futurs ayants droit au même titre que les taxis (cf. article 4 du projet d'arrêté) leur garantissant ainsi l'accès aux trajets de destination et de transit.**

Les VTC font partie intégrante de l'offre de transport francilienne avec plusieurs millions d'utilisateurs à la fois Parisiens, nationaux et internationaux. Dans ce contexte et avec une future Zone à trafic limitée qui représente près de 20% des trajets réalisés par les VTC à Paris et 30% de leurs chiffres d'affaire, **nous appelons de nos vœux que la Mairie de Paris confirme le traitement équitable entre taxis et VTC dans le cadre de la future mise en œuvre de ce projet d'aménagement urbain.**

1. Garantir un traitement équitable entre taxis et VTC pour l'accès à la ZTL pour les trajets de transit et de destination

Lors du Comité VTC du 24 avril 2024, **la Mairie de Paris a confirmé notre interprétation du projet d'arrêté, à savoir que les VTC seront inclus dans la liste d'ayants droit, pour les trajets de transit et de destination, au même titre que les taxis.** Taxis et VTC seront autorisés à transiter par la Zone à travers des axes de transit identifiés à la page 23 de la pièce II.2. du dossier de consultation.

Cependant, **la Mairie de Paris a indiqué que cet accès au transit pour les VTC pourrait potentiellement être conditionné à une éventuelle modification du plan de circulation qui créerait des voies de bus sur les axes susmentionnés,** ce qui exclurait *de facto* les VTC de l'accès au transit.

Paris Mobilité VTC restera extrêmement attentif à de tels développements. Si les voies de bus se multipliaient au sein de la ZTL jusqu'à restreindre considérablement en pratique le trafic de transit pour les VTC, cela serait susceptible de constituer un traitement discriminatoire des VTC ainsi qu'une distorsion de concurrence injustifiée avec les taxis:

- A ce titre, la récente décision de la Cour de justice de l'Union européenne (C-50/21 - Prestige et Limousine) a clairement confirmé que toute mesure limitant l'activité des VTC devait être justifiée par un motif impérieux d'intérêt général. La Cour précise que ces mesures ne doivent pas être discriminatoires, étant donné que les taxis et les VTC sont naturellement appelés à se faire concurrence.
- Paris Mobilité VTC rappelle que s'agissant du trafic de transit, VTC et taxis sont placés dans une situation identique et qu'aucune distinction ne pourrait être justifiée, selon la jurisprudence constante tant de la Cour de justice que du Conseil d'Etat, position qui est également celle de l'Autorité de la concurrence et du Conseil constitutionnel.
- En outre, selon Paris Mobilité VTC, toute modification des conditions de transit dans la future Zone à trafic limitée qui s'écarterait des projets mis à consultation et qui réduirait *de facto* l'attractivité des services proposés par les VTC vis-à-vis de ceux des taxis devrait faire l'objet d'une enquête complémentaire (article R. 123-23 du code de l'environnement).

2. Construire une relation de confiance avec les chauffeurs VTC

La mise en place de la ZTL est une opportunité de créer et d'améliorer une relation de confiance entre les acteurs du secteur VTC et les autorités municipales. Durant les trois années d'échange sur le projet de Zone à trafic limitée, les incertitudes et changements de position quant au traitement des VTC ont généré une inquiétude croissante pour les chauffeurs du fait de l'impact potentiel considérable qu'aurait une exclusion du trafic de transit sur leur activité (jusqu'à 30% de perte de revenus selon les habitudes de conduite).

Ces inquiétudes restent fortes alors que certains projets d'aménagement urbains, au premier rang desquels la future voie réservée du Périphérique (dans laquelle l'accès leur serait interdit lorsqu'ils roulent à vide pour chercher un client) continue à entériner des conditions différenciées d'accès avec les taxis sur un axe de desserte majeur.

Les termes proposés dans le projet d'arrêté concernant les VTC sont ainsi de nature à renouer une relation de confiance, permettant aux chauffeurs de pleinement jouer le rôle qu'ils entendent jouer, en tant que professionnels certifiés, dans la mobilité parisienne et francilienne.

Direction des opérations
Affaire suivie par: Audrey MASSONI
audrey.massoni@urw.com

**Commission chargée de l'enquête publique
relative au projet de ZTL dans le Centre de Paris**

*A l'attention de Madame Sylviane Dubail
Présidente de la Commission d'enquête publique*

Paris, le 13 mai 2024

Dépôt par voie électronique sur le registre dématérialisé

Objet : observations dans le cadre de l'enquête publique du projet de Zone à Trafic Limité (« ZTL ») dans le Centre de Paris – demandes de précisions quant aux modalités

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission d'enquête publique,

Nous vous écrivons en notre qualité de représentants de la Société Civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP), propriétaire de deux parkings « Forum des Halles-Rambuteau » et « Berger » sis dans le 1^{er} arrondissement de Paris, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Zone à Trafic Limité (« ZTL ») dans le Centre de Paris.

Il ressort du dossier d'enquête publique qu'il est prévu de restreindre le trafic automobile, dans un objectif de réduction de la circulation automobile et des nuisances associées dans le centre de Paris : le trafic motorisé de destination resterait autorisé pour les usagers qui travaillent, résident ou interviennent dans le périmètre de la zone, tandis que le trafic de transit y sera, au contraire, interdit.

Il convient en premier lieu de rappeler que la SCFHP salue les projets de transformation du centre de Paris qui visent à pacifier ce dernier au bénéfice des Parisiens, franciliens et visiteurs. La SCFHP souhaite accompagner ces projets au mieux.

Néanmoins, cette restriction du trafic automobile au sein du périmètre de la ZTL projetée conduira nécessairement à une baisse massive de l'utilisation de nos parkings.

Ce dispositif porte une atteinte au droit de propriété et est contraire au principe de liberté d'entreprendre et d'égalité devant les charges publiques. En effet, l'atteinte au droit de propriété constitutionnellement protégé doit être justifiée par un motif d'intérêt général et proportionnée à l'objectif poursuivi¹, et le juge censure ainsi les dispositions excessives².

Il en va de même d'une atteinte à la liberté d'entreprendre³, et du principe d'égalité devant les charges publiques⁴, constitutionnellement protégée.

En l'occurrence, la restriction de la circulation occasionnée par la création de la ZTL entrainera nécessairement une réelle perte de valeur des parkings sis au sein du périmètre de la ZTL.

Le préjudice économique imposé ira, de toute évidence, au-delà de ce qu'un propriétaire peut normalement supporter. De plus, ce dispositif place les exploitants de parkings dans une situation différente par rapport aux autres exploitants dans cette zone, et particulièrement ingérable économiquement.

Pourtant, il n'est, sauf erreur, pas prévu d'indemniser les pertes de revenus des propriétaires de parkings résultant de cette baisse de trafic automobile et/ou d'accompagner ces derniers dans la transformation des parkings en un autre type d'activité.

Le dispositif porte donc, aux propriétaires des parkings, et sans contrepartie, une atteinte disproportionnée à leur droit de propriété, au principe d'égalité devant les charges publiques et à leur liberté d'entreprendre.

Dans ce contexte, et par la présente, la Société Civile du Forum des Halles de Paris sollicite :

- **Des explications quant aux mécanismes d'indemnisations éventuelles concernant les pertes de revenus des parkings résultant de cette baisse de trafic automobile ;**
- **Des explications quant à la mise en place de dispositifs d'accompagnement pour les propriétaires de parking dans le cadre de la transformation de ces derniers, et donc d'en faciliter le changement de destination.**

Telles sont les observations que nous souhaitons porter à votre connaissance.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à ces observations et vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, l'expression de notre considération distinguée.

Audrey Massoni
Direction des Opérations



¹ CAA Paris 2 avril 2009, req. n° [07PA03868](#).

² CE 28 juin 1996, req. n° [164480](#) : mentionné aux Tab. Rec. CE.

³ Cons. const. 16 janvier 2001, n° [2000-439 DC](#)

⁴ Art. 13 de la DDHC de 1789 ; Cons. Const. 15 novembre 2007, n° [2007-557 DC](#).



ZTL : Plus de vélo dans un coeur de ville apaisé

Paris en Selle salue le projet de création d'une Zone à Trafic Limitée au centre de Paris. La mise en place d'un cœur de ville apaisé signe une nouvelle étape dans la reconquête et le rééquilibrage de l'espace public. Paris emboîte ainsi le pas à d'autres grandes villes européennes (Madrid, Bruxelles, Florence et plus près de chez nous, Nantes ou Grenoble) où les Zones à Trafic Limitées rencontrent un franc succès.

La mesure et le périmètre retenus sont ambitieux et, associés à des modalités de contrôle adéquates, auront des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains (baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air). A l'intérieur de la zone, la cyclabilité sera renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. L'espace public sera mieux partagé : riverains, piétons, et promeneurs pourront profiter d'un environnement apaisé.

Paris en Selle estime que ce projet doit être une première étape vers un apaisement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris est amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques.

- **Nous soutenons le projet ZTL ambitieux** prévu sur les 4 arrondissements de Paris Centre ;
- **Nous soulignons la nécessité de travailler le plan de circulation**, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour prévenir les reports de circulation et empêcher le trafic de transit. Nous saluons le travail déjà engagé au sein des quartiers de Paris Centre (Le Marais, bientôt Opéra - Grands Boulevards). Il mériterait d'être étendu également aux grands axes qui bordent et traversent l'arrondissement ;
- **Nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables**, en bordure et à l'intérieur de la zone et notamment :
 - l'accélération de la réalisation des pistes sur les axes bordant la ZTL ;
 - le doublement de la piste du Boulevard Sébastopol ;
 - la réalisation d'une piste cyclable sur les quais hauts de la rive droite ;
- En l'absence d'une refonte du plan de circulation des grands axes de l'arrondissement qui permettrait de rendre le trafic de transit inefficace, en ligne avec l'objectif du projet, **nous demandons la mise en place de modalités d'accès claires et surtout contrôlées.**

Un périmètre cohérent pour une ZTL réussie

Paris en Selle a soutenu, lors de la première consultation, le choix d'un périmètre large, incluant a minima la rive gauche, et le nord des 5e, 6e et 7e arrondissements. D'un point de vue historique, géographique et même touristique, le centre ne se limite pas à la rive droite de la



Seine et ses quatre premiers arrondissements : il était donc tout à fait pertinent d'inclure dans la zone une partie de la rive gauche, jusqu'au boulevard Saint-Germain.

Nous prenons acte de la réduction du périmètre proposé, qui se concentre sur les 4 premiers arrondissements et incluant les quais hauts rive droite et les îles. Les îles, et notamment l'île de la Cité, comportent une forte concentration d'institutions publiques (Hôpital Dieu, Préfecture de Police, Tribunal) et sont également soumises à une pression piétonne touristique importante. Supprimer le trafic de transit permettra de faciliter l'accès aux véhicules d'urgence et de donner plus d'espace aux piétons et cyclistes.

Un centre accessible, sans trafic parasite

En bordure de la zone : éviter l'effet "périphérique"

Il nous paraît essentiel de porter une attention particulière aux boulevards situés en bordure du périmètre pour éviter des reports de circulation massifs. Nous suggérons de revoir le plan de circulation sur ces axes afin qu'il ne soit pas possible de les emprunter de bout en bout pour en faire le tour en voiture.

Concrètement, ce nouveau plan de circulation pourrait induire la mise en « tête-bêche » des boulevards entourant le périmètre : Henri IV – Beaumarchais – Saint-Martin – Saint-Denis – Italiens – Capucines – Royale afin d'empêcher les automobilistes d'en faire le tour complet.

Des pistes cyclables sécurisées et protégées devront nécessairement être créées sur l'ensemble de cette ceinture, permettant à celles et ceux qui se déplacent à vélo de circuler dans les deux sens : c'est une partie de la ligne C1 du Vélopolitain que nous avons imaginée lors de la campagne municipale de 2020 et qui a été intégrée au plan vélo 2021-2026.

Aujourd'hui, seule une partie de cette ceinture est réalisée (principalement Grands Boulevards). Il est essentiel d'accélérer les réalisations de pistes cyclables protégées sur ces axes à l'occasion de la mise en place de la ZTL.

Au cœur de la zone : le centre de Paris n'est pas un raccourci !

La création d'une Zone à Trafic Limité au centre de Paris est synonyme d'un espace public rendu aux riverains, aux piétons et aux mobilités actives. Cependant, un accès motorisé à l'ensemble de la zone sera maintenu pour assurer une desserte locale : riverains qui rentrent leur voiture au garage, commerçants, livraisons, etc. Ces accès devront être contrôlés afin de distinguer les usagers autorisés des abus.

Dans la mesure où un certain nombre de véhicules motorisés continueront à accéder à la ZTL, il est indispensable de retravailler le plan de circulation dans la zone concernée pour que les conducteurs de véhicules motorisés ne soient plus tentés de prendre un raccourci en passant par le centre de Paris.

Une partie de ce travail a été réalisé avec la mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le Marais avec des effets positifs sur la réduction du trafic de transit. De nouvelles modifications sont prévues dans le quartier Grands Boulevard - Opéra et nous nous en réjouissons.



Mais au-delà de ces modifications au sein des différents quartiers, pour dissuader réellement le trafic de transit au sein de la ZTL, il faudrait également s'attaquer plus largement aux grands axes traversants de Paris Centre (Sébastopol, Quatre Septembre-Réaumur, Etienne Marcel, rue du Louvre-rue Montmartre...) pour les sortir de leur fonction de transit, conformément à l'esprit de ce projet de ZTL.

Créer de nouvelles pistes cyclables

En bordure du périmètre, des pistes cyclables sécurisées et protégées devront être créées sur l'ensemble des axes ceinturant la ZTL.

À l'intérieur de la zone, Paris en Selle souhaite la mise en place de nouvelles pistes cyclables pour permettre aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité. Selon les prévisions de l'étude d'impact, la suppression du trafic de transit au sein de la ZTL entraînera une diminution d'environ 30% du trafic en son sein. Cette diminution du trafic doit permettre un recalibrage de la voirie pour laisser plus de place aux mobilités actives. Ainsi, des pistes cyclables larges, sécurisées et confortables doivent être aménagées sur tous les axes majeurs qui accueilleront un trafic motorisé résiduel qui restera tout de même non négligeable.

Quelques exemples de tels axes :

- **les quais hauts, rive droite** (quai François Mitterrand, quai du Louvre, quai de la Mégisserie, quai de Gesvres) aujourd'hui dépourvus d'aménagements cyclables. La diminution du trafic de transit doit permettre de redistribuer l'espace et de créer une piste cyclable, alternative aux quais bas, très fréquentés par les piétons ;
- **le doublement de la piste cyclable sur le boulevard de Strasbourg / Sébastopol**, aujourd'hui piste bidirectionnelle parmi les plus fréquentées d'Europe (jusqu'à 20 000 passages par jour). Son doublement permettrait de faire 2 pistes unidirectionnelles et simplifierait les traversées des piétons sur cette zone très fréquentée ;
- Mais aussi, rue de la Coutellerie, rue Saint-Martin, rue de la Cité, avenue du Général Lemonnier - rue des Pyramides - rue Thérèse - rue Saint-Anne - rue de Gramont - rue du Quatre septembre - rue Réaumur - avenue de l'Opéra - rue de Richelieu et du Louvre.

Des modalités d'accès précises et surtout contrôlées

La mise en place de modalités d'accès précises et vérifiables est nécessaire pour assurer la réussite et le bon fonctionnement de la ZTL.

Paris en Selle souhaite que l'accès à la ZTL soit strictement réservé aux transports en commun, et aux véhicules justifiant d'une adresse de destination ou de départ au sein de la zone (riverains, artisans, livreurs sur des plages horaires définies et taxis / VTC si la prise ou la dépose de passagers s'effectue dans la ZTL).

Paris en Selle met en garde contre toute tentation de réduire les horaires d'application de la ZTL. En effet, outre que les nuisances liées au trafic de transit ont lieu à toute heure, cela complique



inutilement la compréhension du périmètre de cette ZTL et réduit les possibilités d'implémenter celui-ci dans les outils de navigation (GPS, Google Maps, Waze...). Nous insistons sur l'importance de s'assurer que le périmètre de la ZTL soit bien pris en compte dans ces applications qui ne doivent pas afficher un trajet passant par Paris Centre quand l'adresse de destination de l'utilisateur est située en dehors de cette zone.

Actant que la refonte du plan de circulation des axes traversants de Paris Centre que nous appelons de nos vœux plus haut, n'est pas à l'ordre du jour, nous insistons sur la nécessité de **prévoir des modalités de contrôle renforcé** :

- par la présence fréquente et importante de la police municipale pour contrôler les véhicules souhaitant accéder à la zone ;
- **par la mise en place de contrôles automatisés par caméra qui nous semble être le système le plus efficace pour assurer un contrôle systématique des accès à la ZTL.** Nous souhaitons ainsi voir la Ville de Paris plaider activement auprès de l'Etat pour lever les obstacles réglementaires qui peuvent encore y faire obstacle.

ASSOCIATION DES RIVERAINS DES QUAIS HENRIIV
12BIS QUAI HENRI IV PARIS 75004

Madame la commissaire,

En ma qualité de représentant de l'association des riverains du quai Henri IV, je souhaite exprimer vigoureusement notre opposition à l'éventuelle exclusion des quais hauts de la zone ZTL. Cette mesure maintiendrait notre quai dans une situation similaire à celle d'une autoroute, engendrant bruit et pollution, avec des niveaux de pollution dépassant la moyenne actuelle.

De plus, l'exclusion des îles, et donc du pont de Sully constamment encombré, contribue également à rendre par moments le quai Henri IV invivable.

Cette exclusion n'aura pour effet que de favoriser et augmenter le trafic transit sur les quais hauts par déjà très utilisés par la circulation est/ouest, ce qui va à l'encontre du projet.

Ajoutons à cela qu'une décision antérieure a réservé entièrement le tunnel à quelques cyclistes isolés, les promeneurs ne s'y aventurant guère.

Nous souhaitons donc que si l'exclusion des quais hauts doit faire partie d'un compromis avec la PP, nous puissions reconsidérer la possibilité de rouvrir les quais bas au moins en partie de la voie aux automobilistes, à l'instar de ce qui a été fait sur la voie Pompidou dans le 16ème arrondissement.

Cependant, la solution optimale demeure d'inclure l'ensemble du centre de Paris, y compris les quais hauts. Ne pas le faire créerait une rupture d'égalité entre les résidents. De plus, la santé des riverains en serait doublement affectée, de nombreux cas de bronchite et de toux chronique étant régulièrement signalés.

Je vous prie donc de veiller à ce que le projet de la ville de Paris ne soit pas dénaturé et reste en l'état. Veuillez agréer, Madame la Commissaire, l'expression de mes sentiments respectueux.

JC NOHEN

Président de l'association des riverains du quai henriIV

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JC NOHEN', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract, with a large 'N' and 'H'.



CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE

ZONE A TRAFIC LIMITE – PARIS CENTRE

Nous partageons évidemment le principe et l'ambition d'apaisement de la capitale, de réduction de la pollution et donc de limitation de la voiture en ville.

En revanche, la méthode présentée est très discutable et les résultats risquent d'être à l'inverse pour notre quartier du Sud du 10^{ème} arrondissement, limitrophe au périmètre de la ZTL !

1. C'est dommage que ce projet concerne seul Paris Centre !

La Mairie indique que ce projet s'inscrit dans une « politique globale d'apaisement de l'espace public »... sérieusement !! Dans Paris, c'est surtout le N-E Parisien (10^{ème}, 18^{ème}, 19^{ème}) qui a besoin d'être apaisé !

La Mairie indique ne pas souhaiter « faire du cœur de notre ville un lieu réservé uniquement à ceux qui en ont les moyens » (Le Parisien, 24 mai 2021). Mais c'est justement ce qu'elle fait, en recréant les frontières de la ville du 17^{ème} siècle ! Les grands boulevards vont se transformer en périphérique interne. Les portes St-Denis et St-Martin de notre quartier vont retrouver leurs rôles d'antan.

En privilégiant l'hyper centre de la capitale, la mairie crée un clivage, une ségrégation par catégorie sociale, entre les arrondissements ultra riches, à 1 chiffre, et les arrondissements à 2 chiffres. Il n'est pas étonnant que la mairie ait d'ailleurs envisagé d'étendre le périmètre de la ZTL aux beaux quartiers du Sud (5^{ème}, 6^{ème} & 7^{ème}), mais pas aux quartiers populaires du Nord ! Cette méthode privilégiant certaines zones (aisées qui plus est) est inacceptable et contraire au principe d'égalité de notre démocratie ! Nous sommes très étonné qu'une mairie de gauche initie un tel projet.

Au nom de la liberté, ce principe de créer une zone exclusivement réservée à certaines personnes est également très discutable !!!

La seule chose que fait la Maire, c'est diviser, séparer.

Nous aurions aimé que l'étude sur le trafic de transit soit faite à l'échelle de toute la capitale et pas seulement de Paris centre. **Le centre bénéficie déjà d'une limitation de trafic** sur les berges de Seine et la rue de Rivoli ! Pourquoi toujours favoriser les mêmes arrondissements ? En termes de trafic de transit, le 10^{ème} arrondissement doit être dans le top de la capitale ! Le 10^{ème} arrondissement est le seul arrondissement à compter 2 gares internationales (dont la plus fréquentée d'Europe), 3 hôpitaux AP HP et notre arrondissement est incontournable avec le 18^{ème} pour sortir au nord de Paris. Nous sommes au bord de l'asphyxie.

Il faut savoir qu'en 2020, selon l'INSEE, seuls 21,9% des habitants du 10^{ème} détenaient une voiture. Ce taux baisse d'environ 3% tous les 5 ans, on peut donc considérer qu'en 2024 à la mise en place du projet de ZTL, moins de 20% des riverains du 10^{ème} possèdent une voiture !

De plus, toujours selon l'INSEE, seuls 4,9% des habitants du 10^{ème} utilisent une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail en 2020.

Ces chiffres démontrent que ce ne sont donc pas les riverains du 10^{ème} qui génèrent le trafic de l'arrondissement !

Nos requêtes :

- **Évidemment nous souhaiterions que le périmètre de la ZTL soit étendu au nord de la capitale, à notre quartier ; mais en formulant cette demande, nous nous inscrivons dans une politique de ségrégation, contraire à notre philosophie.**



- Pour une ville apaisée, inclusive et au nom de l'égalité, nous demandons qu'une étude globale de trafic soit réalisée à l'échelle de la capitale (et pas seulement à l'échelle de Paris centre !), **pour envisager plusieurs Zones de Trafic Limité dans tout Paris, c'est-à-dire dans chaque arrondissement.**
- Le projet pourrait également **envisager de limiter le trafic de transit à tout Paris, ce qui serait le plus équitable, en créant de grandes zones de stationnement aux portes de la ville, comme c'est le cas dans de nombreuses villes.**
- Au nom du principe de l'égalité et compte tenu du taux de parisien détenant une voiture et de leur utilisation qui n'est pas quotidienne, **nous demandons à ce que tous les parisiens puissent circuler dans la ZTL.**

2. Il y a un risque considérable de report de la circulation sur les arrondissements limitrophes, dont le nôtre, le 10^e arrondissement, et surtout notre quartier limitrophe au périmètre de la ZTL.

Le 10^e arrondissement a déjà l'expérience « d'apaisement de zones » qui ont comme résultat l'engorgement d'autres quartiers, une horreur pour les riverains :

- **La fermeture de l'accès direct à la gare de l'Est depuis l'ouest** (de rue La Fayette), par la rue Chabrol a induit un report de la circulation et un engorgement au carrefour Magenta/La Fayette.
- **La fermeture de la circulation sur le canal St-Martin** génère des flux de circulation jamais connu par les riverains des alentours.
- **Les travaux du boulevard de Magenta** créent une augmentation considérable de la circulation sur le Bd de Strasbourg.

Ces expériences montrent que le trafic ne « s'évapore » pas, même avec le temps. Il reste reporté sur les quartiers voisins !!

Le report de trafic dans notre quartier sera semblable aux précédentes expériences et va donc vite devenir un cauchemar pour nous, comme cela l'est pour les riverains du 10^e qui en ont l'expérience.

Au-delà du trafic, nous allons subir une augmentation de la pollution de l'air et de la pollution sonore dans notre quartier.

Nous demandons :

- **une étude précise d'impact (avant/ après) sur notre quartier (Grands boulevard et Boulevard de Strasbourg), ainsi que tous les quartiers limitrophes à la zone de trafic limité pour mesurer l'impact de la mesure et maîtriser les reports de circulation.**
- **la mise en place de balises Bruitparif dans notre quartier.**
- **La limitation à 20 km/h dans l'ensemble de l'arrondissement.**

3. Si la raison pour laquelle ce projet ne s'intéresse qu'à l'hyper centre de Paris est « d'artificialiser » cette zone pour en faire un centre commercial à ciel ouvert, un méga complexe touristique « AirBnB » et un bar à ciel ouvert, avec la multiplication des terrasses éphémères, il faut avoir l'honnêteté de le dire !! Parce que c'est bien ce qui risque de se passer (c'est ce que montre l'expérience de Barcelone !!).

Nous redoutons pour les habitants du centre que ce projet « d'apaisement » ait un effet pervers, avec **une pollution sonore qui sera toujours autant présente mais dont la source aura juste été transférée des voitures aux terrasses** (observé dans de nombreuses autres villes ayant fait ce choix).

En conclusion, ce projet en l'état ne fait qu'**accentuer les inégalités** entre parisiens, **augmenter la pollution** dans certains quartiers et **dégrader la qualité de vie** pour de nombreux parisiens !



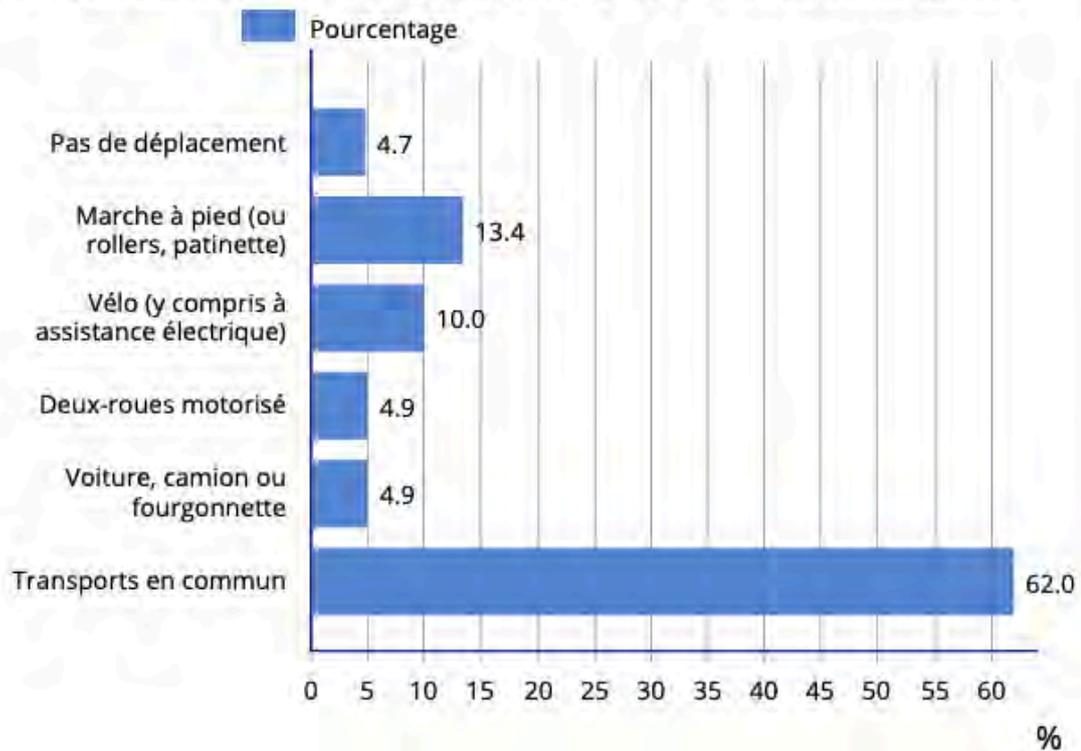
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	49 596	100,0	47 549	100,0	44 352	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	10 165	20,5	9 263	19,5	8 117	18,3
Au moins une voiture	14 399	29,0	12 237	25,7	9 707	21,9
1 voiture	13 280	26,8	11 338	23,8	8 894	20,1
2 voitures ou plus	1 119	2,3	899	1,9	813	1,8

Sources : Insee, RP2009, RP2014 et RP2020, exploitations principales, géographie au 01/01/2023.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2020 exploitation principale, géographie au 01/01/2023.