PLAN LOCAL DE MOBILITÉ
DE LA VILLE DE PARIS

Participation du public par voie électronique
du 10 mars au 8 avril 2025

Annexe A :
Contributions du public

N°	Date	Modalité	Contributeur	Objet	Contribution
1	11/03 01h28	Registre	Conseil de quartier Jean moulin	Demandes d'ajouts et précisions au plan local de mobilité de Paris	Il manque au plan de mobilité de la ville un constat plus précis qu'un brassage de chiffres à usage démonstratif , manque aussi une hiérarchisation des priorités à tenir et un planning rigoureux Les fiches action sont un pèle mêle de bonnes intentions louables mais mal distribuées : - Les publics les plus fragiles (personnes âgées, pmr) devraient être mieux et principalement ciblées d'autant qu'on nous dit bien que la population de Paris va vieillissante. - Les enfants (à part des rues aux écoles et encore pas partout) ne sont pas pris en compte. Leurs modes de transport et les conditions dans lesquelles ils s'effectuent dans la ville n'est pas traité du tout dans le plan. - L'analyse de la baisse de fréquentation du bus n'est pas livrée ce serait utile et urgent pour y remédier. Mais la plus grande lacune du plan réside dans l'absence de pistes d'améliorations, de données et de préconisations sur : - les livraisons et le ravitaillement de la capitale par camions quotidiens - la liaison petite couronne et ses échanges routiers - les utilitaires qui produisent quotidiennement comme il est dit le plus de particules et substances aériennes nocives. Quelle mesure ? - les flux de véhicules dus aux chantiers de bâtiment et chantiers urbains et leur gestion - les deux roues motorisées (motos et scooters) ne sont pas évoquées alors que la nuisance sonore associée est pourtant tangible aux personnes exposées de jour comme de nuit - les reports de circulations induits par la ZTL notamment en sorties et entrées de ville (quartiers périphériques de la zone et de Paris en général) - le sujet de la vidéo verbalisation manque au plan - celui des moyens accordés à la lutte contre le bruit et les pollutions reste imprécis et des cartes d'expositions détaillées seraient utiles pour cibler les priorités et objectifs Soulignant qu'il n'est donné que des moyennes sur tout Paris alors que des disparités importantes existent quant à l'exposition aux nuisances induites par les mobilités routières : il y a là aussi déficit d'objectifs adaptés à situation réelle de certaines rues ou quartiers laissés pour compte bien que desservissant Paris et assurant lien avec la petite couronne au bénéfice de tout Paris , mais sans contrepartie aucune pour leurs résidents pourtant parisiens eux aussi. Cela s'applique egalement aux liaisons cyclistes encore mal ou pas raccordées du tout avec la couronne Un dynamisme régional qui ne passe pas forcément uniquement via des voies express vélos traversant Paris mais aussi par une attention portée aux usages et besoins des travailleurs vers la couronne et vice versa , ce en totalité du tissu urbain périphérique par de multiples entrées et sorties à prévoir pour des usages quotidiens cyclistes.

					Certains axes ne sont pas pourvus de piste du tout ils doivent être prioritaires C'est une faiblesse du plan qui reste trop général et non local. Peu adapté aux usages et besoins des quartiers périphériques et de leurs habitants La problématique de la mobilité touristique demanderait elle aussi à être mieux analysée. L'irrigation de la manne touristique sur l'ensemble de Paris devrait être un objectif plutôt que leur parquage (et ravitaillement, achalandage) dans Paris Centre. Sur la prolifération des vélos et trottinettes à grande vitesse le plan de Paris reste muet cela doit être anticipé et réglementé , mieux et plus contrôlé pour la sécurité de tous.
2	2025-03-11 15:13:00	Registre	Citoyen	Opposition au triplement des voies vélos et des rues jardin	Les personnes âgées et handicapées 80 et 83 ans ! Ne font pas de vélos et ont besoin de voitures pour se déplacer ..,les vélos sont dangereux car ils ne respectent aucun code de la route ou civilité. Paris est devenu une jungle de sauvages. Enlevez des places de voiture c niez une partie de la population. Le mal est déjà largement fait… par pitié n en rajoutez pas.
3	11/03/2025 20h49	Registre	Citoyen	fiabilité de cette procédure ? erreur dès l'inscription…	Voici le document reçu en guise de confirmation d'inscription à la réunion publique du "Mercredi 12 Mars 2025 à 18h30" ... une erreur qui a le mérite de situer la fiabilité de la procédure ! [Voir Annexe B]
4	12/03/2025 10h31	Mail	Citoyen	Participation du public PLM	PLMBonjour, Concernant le PLM de la Ville de Paris, je me permets de vous contacter afin de vous faire part d'idées / questionnements : 1 - Dans un objectif de limitation des émissions de GES, le dernier km est une notion importante, considérant qu'à Paris, nous habitons à priori toutes et tous à moins de 200m d'un commerce : - Limiter / interdire les livraisons à domicile pour les colis de moins de 5kg. 2 - Pourquoi ne pas mettre en place des jours de livraisons de marchandises par catégories de commerces ? Cela nécessite une organisation en amont, mais permettrait peut-être de repenser nos consommations Dans une ambition d'adaptation au changement climatique : 3 - Priorités aux livraisons en circuit court (d'IDF à IDF) 4 - Développer la mutualisation des véhicules (comme Vélib) mais pour des véhicules de livraison par exemple Merci et bonne journée à vous! Cordialement,
5	12/03/2025 12h14	Registre	Citoyen	PPVE PARIS PLAN DE MOBILITE	La circulation, qu'elle soit en vélo, en voiture ou autres est devenu catastrophique, : non respect du code de la route, feux rouges grillés, doublement par les 2 roues motorisés par la gauche. ET jamais un policier pour verbalisé. Il n'y a pas que des cyclistes à Paris, les gens âgés et/ou handicapés ne peuvent pas prendre le métro faute d'équipements adaptés et souvent doivent utilisé une voiture ou se faire conduire à un rendez-vous. Augmenter les pistes cyclables devient une aberration et va très rapidement augmenter la fermetures des magasins et boutiques (voir la Rue de Rivoli) les taxis ne peuvent décharger et charges les touristes des hôtels, les livraisons bloquent le couloir et les bus sont obligés de passer dans les zones cyclables beaucoup trop larges avec des des bus qui doivent rouler à contresens entre la Rue de Marengo, dans la rue de Rivoli pour rejoindre la rue du Louvre. Aberrant Quand Paris se sera vidé de les occupants et de ses commerces ce sera une belle réussite.

6	14/03/2025 13h38	Mail	Citoyen	Registre numérique n'est pas en ligne	Bonjour, l'enquête publique relative au plan de mobilité est ouverte depuis le 10 mars jusqu'au 20 mas. A la date d'aujourd'hui le registre numérique n'est pas accessible. Il me semble que c'est une irrégularité majeure de nature à rendre illégale toute décision future prise sur le fondement de cette enquête publique Moi je veux y participer. Pouvez-vous faire le nécessaire et arrêter une prorogation de l'enquête dématérialisée pour la durée de l'absence de registre numérique (4 jours au moins) ? Merci.
7	14/03/2025 14h18	Registre	Citoyen	Gare du Nord et toutes les Gares	Gare du Nord et toutes les GaresLe plan doit contenir un paragraphe concernant les points focaux de la circulation que sont les Gares et notamment la Gare du Nord. Ces équipements majeurs créent du trafic piéton, cyclste, automobile et transport en commun. Malgré les efforts d'incitation à la réduction de l'accès par véhicule motorisé, un socle irréductible demeurera, désormais assuré en taxis ou VTC plutôt qu'en véhicule particulier. Si les aménagements, à l'échelle pertinente, pour accueillir ce trafic plancher et sont besoin d'arrêts d'attente, ne sont pas bien dimensionnés, les nuisances sonores par avertisseurs et les nuisances via la pollution et la création d'embouteillage avec débordement au-delà du périmètre des gares créent des inconvénients impossibles à supprimer aisément. des capteurs de mesure des circulations et de pollution atmosphériques doivent être systématiquement implantés autour et devant les gares pour un pilotage en continu des systèmes de régulation du trafic, y compris taxis et VTC perfectionnés doivent être mis en place (lecteur RFID, lecteur de plaque, régulation capacitaire etc...) Le plan mobilité doit prévoir la réalisation d'études pointues sur le volume plancher de circulation autour des gares et leur cycle journaliser, et prévoir les principes organisateurs en fonction de ces études locales. La question des aires d'attentes Taxis et VTC et celles des aires de dépose minute est primordial pour apaiser les abords des gare. Cela doit être écrit dans le plan mobilité. les stationnements cyclistes doivent être centralisés quand sont construits des équipements telle que la halle vélo de la Gare du Nord avant implantation de nouveaux arceaux vélos à proximité. Des évaluations environnementales systématiques doivent être conduites avant toute modification de voirie aux environs des gares, l'étude d'impact comme dit plus haut se concentrera en détail sur les circulations. les périmètres "abords des gares" doivent être définis de manière réaliste et pertinente, c'est à dire pas seulement les rues qui les bordent immédiatement et ça veut aussi dire qu'il faut parfois avec une forme en étoile incluant une portion des axes structurants qui les desservent. Gare du Nord et Gare de l'Est feront partie du même périmètre. Tout ça doit faire l'objet d'une fiche action spécifique aux gares.
8	15/03/2025 09h46	Registre	Citoyen	Embouteillages et pollution	La politique des mobilités de la Mairie de Paris a des conséquences inverses de celles qui étaient annoncées : la mobilité est entravée, la fluidité restreinte et les temps de trajets sont une folie.
9	19/03/2025 20h40	Mail	Droit Au Sommeil Paris Centre	Avis du collectif Droit au Sommeil Paris Centre sur le	Madame, Monsieur, Dans le cadre de l'enquête publique en cours, nous souhaitons remonter les observations relatives au Plan Local Mobilité parisien pour le collectif Droit au Sommeil Paris Centre :

				Plan Local Mobilité parisien	Ce plan fait état d'un diagnostic de +1.9 ha de trottoirs entre 2020 et 2022. Il occulte le fait que sur la même période, les trottoirs ont perdu de leur usage de mobilité et de circulation à hauteur de +2.9 ha de surfaces supplémentaires allouées aux terrasses sur trottoirs. Le bilan pour la mobilité est largement négatif ! Idem pour les rues aux écoles ou rues piétonnisées vantées en page 38 dans la catégorie "La crise sanitaire : accélérateur de la stratégie de piétonnisation" : beaucoup d'entre elles ont été l'occasion pour les bistrotiers d'étendre leurs installations. Ces aménagements présentés comme temporaires liés à la crise sanitaire sont pourtant bel et bien pérennisés, occupent toujours plus d'espace public (l'augmentation des surfaces se poursuit d'année en année encore en 2025) et génèrent des nuisances pour les riverains et pour la mobilité. Au-delà de cette tendance irrépressible, encouragée par la Mairie de Paris, les dépassements d'autorisations sont légion et posent des problèmes d'accessibilités, multipliant les obstacles sur les trottoirs. La Cour Régionale des Comptes a relevé que les emprises terrasses sur le domaine public ont progressé de 60 % en 3 ans et a pointé un grand nombre de dysfonctionnements dans un rapport sur la gestion des terrasses publié en janvier 2025 : https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-01/IDR2024-51.pdf Ce rapport fait aussi état des gênes pour l'accessibilité. Par ailleurs la transformation de place de livraison et de place de stationnement en terrasse est la cause d'engorgements dans certains quartiers. C'est aussi un problème de mobilité. Le plan local mobilité reprend aussi des données minorées sur la pollution sonore et sous l'angle du bruit routier uniquement. Pourquoi ne pas citer le diagnostic du quartier Halles Beaubourg Montorgueil par Bruitparif qui en 2022 avance que 2 habitants sur 3 subissent un niveau de bruit supérieur à 55dB sur les 4 nuits de forte affluence ? Que 1 habitant sur 4 subit un niveau de bruit supérieur à 65dB du fait du seul bruit des terrasses ? Devinez pourquoi les habitants fuient : quand la qualité de vie est à ce point atteinte, c'est souvent la seule solution, tant l'action publique est inefficace à protéger la santé des riverains et faire appliquer les règles. Il est urgent d'intégrer comme à Madrid une fermeture des terrasses à 22h dans les zones denses. Enfin, le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) n'est pas non plus respecté par le Règlement des Etalages et Terrasses. D'ailleurs le baromètres des villes marchables publié en 2023 ne s'y trompe pas : Paris est classé "E", dans le peloton de queue des villes françaises (https://www.ffrandonnee.fr/s-informer/actualites/barometre-des-villes-marchables-2023-les-resultats). Vraiment, ce plan n'est pas sérieux tant il est biaisé et emprunt d'idéologie. Pour les objectifs "Une ville inclusive et accessible à toutes et à tous" et "Une ville où la santé des habitants et des visiteurs est préservée.", on repassera. Ce n'est clairement pas la priorité de la mairie. Les faits valent mieux que les postures et les contre-vérités.
10	20/03/2025 15h46	Mail	Citoyen	enquêtes mobilités	Bonjour De nombreux parisiens constatent la disparition des trottoirs qui permettaient de sanctuariser cet espace public POUR LE SEULS PIETONS. Actuellement nous constatons de nombreuses rénovation de places (Republique) ou il n'y a plus de frontières entre l'espace piétons et l'espace cycliste, et sur certaines parties dangereuses avec des bus et taxis qui rouent trop vite. D'autre place comme celle de la Bastille sont anxiogènes pour les familles avec enfants ou personnes âgées, car la circulation des vélos se calques sur celle des piétons comme par exemple l'axe Bastille-Richard Lenoir avec des passages piétons qui se chevauchent avec la piste cyclable. Les vélos ne respectent aucunes signalisation.En définitive ce sont les véhicules qui sont les plus respectueux (caméras ?!!!). Il faudrait rétablir de toute urgence les bons vieux trottoirs pour plus de quiétude et sanctionner. Concernant la circulation des piétons sur les trottoirs, ils sont de plus encombrés par les tables et chaises des terrasses particulièrement dans les rues parisiennes étroites, les piétons sont contraint de marcher sur l'espace réservé aux voitures et/ou

					vélos. Les vélos ne respectent aucun signalisation, c'est de pire ne pire et je fais du vélos depuis 30 ans à Paris. J'ai moi même été blessé par un vélo électrique !!! Merci de mettre une police municipale pour verbaliser tous les cycliste qui ne s'arrêtent pas quand il y a un piéton, qui roulent à toute vitesse sur les places. A cela s'ajoute le phénomènes des terrasses estivales avec de plus en plus de nuisance sonores et d'alcoolisation avec multiplication des établissements très souvent dans les rues calmes de Paris avec des nuisances importantes pour les riverains. Depuis 2000, mon immeubles qui avait 10 enfants est passé à un unique enfant. Il y a eu une naissance dans l'année mais les parents sont partis dans le Jura en raison du stress. Président du Conseil Syndical je suis le réceptacle de nombreuses complaintes liées à l'évolution négatif de l'espace public (pour les jeunes enfants et les personnes âgées). Plutôt que la piétonisation des rues , SANCTUARISEZ LES TROTTOIRS POUR LES PIÉTONS VULNÉRABLES, et limitez les nuisances sonores nocturnes.
11	20/03/2025 19h17	Registre	Citoyen	Plan des Mobilités	Contre ce projet coûteux. Ce projet ne répond absolument pas aux problèmes qui sont à résoudre à Paris.
12	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	association des commerçants Lepic Abbesses, FACAP	logistique urbaine	Il interpelle les intervenants sur la prise en compte de la logistique urbaine dans le Plan local de mobilité. Il souligne que la question du transport des marchandises a été peu abordée et demande des précisions sur les tonnages des camions, les zones de livraison et les horaires de livraison dans certains quartiers.
13	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	CAPEB – artisans du bâtiment	logistique urbaine	Il alerte sur les difficultés des artisans à circuler dans Paris, notamment en raison de la hausse des coûts et des restrictions de circulation. Il souligne que la transition écologique ne doit pas être menée au détriment de l'activité économique et appelle à des solutions adaptées aux besoins des entreprises du bâtiment.
14	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	logistique urbaine	Une participante demande des précisions sur la Zone à Faibles Émissions (ZFE), soulignant que les dates annoncées dans le PLM ne sont plus à jour et questionne sur la visibilité offerte aux professionnels pour anticiper les évolutions.
15	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Saint-Gobain – matériaux de construction	logistique urbaine	Il souligne l'importance de garantir l'accès des artisans aux points de distribution de matériaux, notamment pour les chantiers de rénovation. Il interroge la Ville sur la possibilité de mettre en place une politique d'expérimentation, permettant de tester différentes solutions de transport de marchandises en concertation avec les acteurs économiques, avant d'évaluer leur pertinence et leur intégration éventuelle dans le PLM.
16	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	coopérative de taxis	Taxi	Il revient sur la place accordée aux taxis dans la politique de mobilité parisienne. Il souligne que, bien que le nombre de voitures ait diminué, la réduction du nombre de voies pourrait accroître la congestion. Il questionne également la Ville sur son engagement en faveur de la décarbonation des taxis, évoquant la baisse des aides dédiées à cette transition. Enfin, il demande si des mesures sont envisagées pour augmenter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis, soulignant que leur nombre n'a pas suivi l'augmentation de la flotte, ce qui entraîne des difficultés de stationnement et des verbalisations fréquentes.
17	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Solutions de transports collectifs en vélo	Un participant évoque l'essor de solutions de transport de personnes à vélo avec chauffeur, qui pourraient représenter une alternative aux taxis traditionnels pour les trajets courts. Il demande quelle est la position de la Ville sur ce type de service et si elle envisage de l'accompagner dans son développement.
18	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Directeur régional ENEDIS Paris)	Déplacements des services d'urgence et essentiel.	ENEDIS accompagnera la Ville dans la décarbonation des usages. Il note que l'entreprise est co-responsable de certaines actions, notamment pour l'accélération du déploiement d'un nouveau réseau d'approvisionnement énergétique. Il demande à la Ville d'être particulièrement vigilante sur les déplacements des services d'urgence et des services publics essentiels, afin qu'ils puissent continuer à intervenir rapidement, y compris avec des véhicules décarbonés.

19	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Indigo	Intégration de la ZTL : Zone à trafic limité	Il souligne que le Plan local de mobilité (PLM) évoque l'accompagnement de la Métropole du Grand Paris en matière de Zone à Faibles Émissions (ZFE). Toutefois, il s'interroge sur l'absence de référence à la Zone à Trafic Limité (ZTL), mise en place récemment. Il demande si cette ZTL a été intégrée aux projections de mobilité de la Ville et si elle impactera les tendances à venir.
20	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Clean Cities Campaign	intégration de la ZLA : zone de livraison apaisée	Il s'interroge sur la Zone de Livraison Apaisée (ZLA), où la livraison se fait en véhicule zéro émission ou en cyclo-logistique, votée en novembre dernier par le Conseil de Paris. Il souhaite savoir si une expérimentation est prévue avant la fin du mandat et si cette initiative figurera dans le PLM.
21	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Syndicat national des transports légers	participation des franciliens à la PPVE. Analyse des flux logistique	Il remercie la Ville pour les avancées sur le stationnement des véhicules utilitaires professionnels électriques. Il interroge ensuite sur la possibilité pour les Franciliens de participer à la consultation et demande si la Ville dispose d'une analyse quantitative des flux logistiques vers Paris.
22	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Syndicat national des transports légers	poids des véhicules professionnels dans la circulation parisienne. Recharge des véhicules professionnels	Il interroge sur la part respective des véhicules particuliers et professionnels dans la circulation parisienne. Il demande aussi si la Ville connaît la proportion actuelle des livraisons effectuées en cyclologistique et ses ambitions pour l'avenir. Enfin, il soulève un problème de recharge pour les véhicules électriques professionnels, notamment avec les nouvelles contraintes réglementaires sur le temps de travail.
23	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	CAPEB – artisans du bâtiment)	Stationnement et impact de la ZTL et des rues piétonnes pour les artisans	Il souligne que le coût et la difficulté du stationnement à Paris poussent certains artisans à ne plus vouloir y travailler, ce qui nuit au service rendu aux Parisiens. Il propose de transformer les 10 000 places de stationnement supprimées en places de livraison pour fluidifier le trafic. Il s'inquiète aussi des effets de la Zone à Trafic Limité (ZTL) et des 500 rues piétonnisées sur l'accessibilité des artisans aux chantiers et aux clients.
24	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	association Paris en Selle	diagnostic sur le vélo à compléter	IL insiste sur l'importance du diagnostic dans la consultation. Il souligne que les données utilisées pour la part modale du vélo datent de 2020 et ne reflètent pas la situation actuelle. Il suggère d'utiliser des études plus récentes, notamment celles de l'Institut Paris Région. Il pointe également le manque de comptage des cyclistes sur certains axes, comme la rue Lafayette.
25	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Toyota	mise en œuvre de la taxation des véhicules agricoles de plus de 2 tonnes	Il interroge la Ville sur la règle de stationnement payant des véhicules électriques fixée à 2 tonnes. Il souligne que certains véhicules d'1,9 tonne (calculé à vide, sans conducteur) reçoivent malgré tout des contraventions, ce qui génère de nombreuses incompréhensions et plaintes de la part des usagers.
26	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Syndicats des retraités CFDT	partage de l'espace public notamment entre les cyclistes et les piétons	Il aborde la question du partage de l'espace public en lien avec la transition écologique. Il met en avant des problèmes techniques, comme les conflits d'usage entre piétons et cyclistes à certains aménagements, notamment les quais de bus traversant des pistes cyclables. Il soulève également un enjeu plus global de vivre ensemble, évoquant les tensions entre usagers qui résultent des transformations de l'espace public.
27	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Ateliers vélos solidaires - Solicycle	impact sur les prix de l'immobilier	Elle souligne que l'amélioration des infrastructures de mobilité peut entraîner une hausse des loyers. Elle demande si la Ville a mené une réflexion avec les bailleurs privés et sociaux pour anticiper cet impact et préserver l'accessibilité des quartiers populaires.
28	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	PayByPhone	les futures mesures de stationnement et	Elle demande si la Ville envisage d'autres mesures sur le stationnement dans les années à venir, notamment la suppression totale des horodateurs pour libérer l'espace sur les trottoirs.

				le devenir des horodateurs	
29	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	CAPEB – artisans du bâtiment)	impact de la ZTL et des rues piétonnes	IL fait part de son inquiétude relative aux effets de la Zone à Trafic Limité (ZTL) et des 500 rues piétonnisées et végétalisées sur l'accessibilité des artisans aux chantiers et aux clients.
30	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Bird	Trotinnettes en libre service et promotion des mobilités douces auprès des employeurs	Elle interroge les intervenants sur l'impact du PLM sur les trottinettes en libre-service. Elle demande si la nouvelle stratégie de mobilité pourrait conduire à une réévaluation de la position de la Ville sur ce mode de transport. Elle souligne également l'importance d'accompagner les employeurs dans la promotion de la mobilité douce auprès des salariés, notamment face aux réticences liées aux trajets domicile-travail.
31	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Nature du PLM et mise en œuvre après 2026	Il demande si l'adoption du PLM créera des obligations légales pour la Ville et si une éventuelle alternance politique en 2026 pourrait remettre en cause ses orientations.
32	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Représentant des taxis	Borne de recharge pour les taxius	Il souligne que 90% des taxis parisiens sont hybrides et que la transition vers l'électrique progresse rapidement. Toutefois, il met en avant la difficulté d'accès aux bornes de recharge lente en copropriété. Il demande si la Ville envisage un accompagnement spécifique pour faciliter l'installation de bornes de recharge pour les taxis.
33	2025-03-11 00:00:00	Réunion publique	Syndicat national des transports légers)	Comptabilisation du temps de recharge comme temps de travail	Il explique que le passage à l'électrique pose un problème de productivité pour les professionnels. Il cite l'obligation récente de comptabiliser le temps de recharge comme du temps de travail, ce qui pénalise les salariés et pose la question de la viabilité des véhicules électriques pour les entreprises.
34	2025-03-22 18:04:00	Mail	Citoyen	Enquête Plan Local de Mobilité (PLM)	Pour l'enquête relative au Plan Local de Mobilité parisien (PLM), je fais les remarques suivantes : - Plus de 1,9 ha de trottoirs ont été créés entre 2020 et 2022, - dans cette période, plus de 2,4 ha de trottoirs ont été alloués aux terrasses bistrotières ! Les rues aux écoles créés ont été également l'occasion pour l'industrie bistrotière d'étendre ses installations et aménagements présentés comme temporaires à la suite de la crise COVID mais qui ont été bel et bien pérennisés occupant toujours plus d'espace public avec une augmentation des surface qui n'a cessé de se poursuivre d'année en année et qui génèrent aujourd'hui de nombreuses nuisances : bruits, parcours obstrués avec obstacles, etc. Selon la Cour Régionale des Comptes, les emprises de terrasses sur le domaine public ont progressé de 60% en trois ans et elle a pointé un grand nombre de dysfonctionnements et des gênes occasionnées dans un rapport (https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-01/IDR2024-51.pdf) publié en janvier 2025 ! Dans cette chasse aux véhicules motorisés, des places de livraison et de stationnement ont été délibérément supprimées ou transformées en terrasses. Des terrasses bistrotières là où il n'y en avait pas se sont également installées sur des trottoirs considérablement élargis le plus souvent pour le plus grand bénéfice de l'industrie bistrotière, accélérant le phénomène de sur-tourisme et compliquant davantage la mobilité des véhicules et pour conséquences des reports de circulation qui créent des nuisances dans certaines rue là où il n'y en avait pas auparavant ! Autre conséquences de ces interdictions de circuler et de se garer en tout genre : - des artisans refusent dorénavant de venir travailler dans Paris, et quand ils l'acceptent, les montants de leurs factures explosent pour compenser le prix du stationnement, - des médecins ne peuvent plus faire de visites à domicile, en particulier dans le centre, et SOS Paris ne vient plus non plus, en

					particulier dans le centre ! Où est l'inclusivité dans tous ces projets de piétonnisation : aucune ! Le résultat donne une ville artificielle, sans vie réelle favorisant toujours plus là mono-activité bistrotière et l'implantation massive de commerces de restauration rapide ! Ajoutons à cela des problèmes de délinquance qui n'existaient pas dans des rues devenues piétonnes (c'est ce qui s'est passé aux Halles par exemple). Une autre conséquence et non des moindres, délibérément ignorée également par la mairie de Paris sont les bruits causés par les terrasses. Ainsi, selon BruitParif : - deux habitants sur trois dans certains quartiers subissent un niveau de bruit supérieur à 55 dB, - un habitant sur quatre subit un niveau de bruit supérieur à 65 dB du fait du seul bruit des terrasses ! Pour l'histoire, dans le quartier des Halles-Montorgueil qui était autrefois un quartier vivant du temps des Halles, les rues le soir étaient calmes et les cafés pour forts des Halles par exemple, ouverts toute la nuit n'occasionnaient aucune nuissance sonore pour les riverains ! Ce plan pour plus de piétonnisation est totalement aberrant et ne fera qu'asphyxier davantage Paris pour toujours moins de vraie vie et excluant les vrais parisiens. Les rue ne sont pas des jardins, et les places ne pourront jamais être des forêts. Pour toutes ces raisons, je m'oppose à toute nouvelle piétonnisation !
35	2025-03-22 18:43:00	Registre	Citoyen	Dogmatisme et idéologie permettent ils d'atteindre les meilleurs résultats ?	Bonjour, nous voulons tous rendre notre ville plus vivable, baisser la pollution, apaiser les déplacements. La réalité est cependant autre : si la pollution baisse, c'est surtout parce que les voitures sont moins polluantes qu'autrefois. Et si on créait moins de bouchons, elle baisserait bien plus vite. Eh oui, une voiture pollue moins à 70km/h qu'à 50 et surtout au ralenti. https://www.capital.fr/auto/rouler-a-30-kmh-en-ville-au-lieu-de-50-kmh-est-il-plus-polluant-1412593 Fermer encore plus de rues aura pour principale conséquence de générer plus d'embouteillages, plus de km parcourus et donc plus de pollution et d'agressivité. J'imagine qu'une fois de plus ces éléments concrets, pragmatiques, ne feront pas le poids face au rouleau compresseur de l'idéologie en action et cela m'attriste.
36	23/03/2025 00h15	Mail	Citoyen	19e.	Basson de la Villette Les bars ont tout pouvoir Ils ont des terrasses l'hiver Ils ne limitent pas les décibels Le Pavillon des canaux 39 quai de la loire
37	2025-03-23 00:19:00	Mail	Citoyen	[Signalement d'un établissement]	bonsoir [L'établissement en question] emet de la musique depuis sa terrasse au delà des décibels autorisées La police ne réponds pas La Police municipale me rétorque qu' une terrasse véranda est privée Cela dépend du 17 Les cafetiers et autres demandent 1 autorisation à la mairie Ils payent pour exploiter le devant de leur commerce et c'est privé???? C'est quoi ce délire Ils Sont sur l'espace public Sur le bassin les cafetiers ont tous les droits

38	2025-03-23 07:38:00	Mail	Citoyen	Enquête publique sur le Plan des Mobilités de Paris	Madame, monsieur, Je tenais à attirer votre attention sur le fait que la piétonisation des rues de Paris génère des nuisances sonores souvent bien pires que les nuisances dûes aux voitures. En effet, les terrasses des cafés et personnes alcoolisées ou droguées qui stagnent dans ces endroits sont un calamité pour les riverains.Les forces de l'ordre se désintéressent de façon évidente de ce problème et malgré des appels répétés de la part des riverains, aucune sanction n'est jamais prise, ni contre les bars, ni contre les personnes déambulant dans la rue et hurlant à tue-tette.Par ailleurs votre site internet "dans ma rue" sur lequel j'ai fait de multiples signalements ne sert là non plus à rien.Quand est-ce que la mairie de Paris prendra t elle enfin en compte le sommeil de ses habitants et arrêtera de transformer la capitale où il ne fait bon vivre que pour les touristes.Cordialement
39	2025-03-23 08:15:00	Mail	Citoyen	ma contribution au Plan des Mobilités de Paris	Chère Madame, Cher Monsieur, Permettez-moi de vous transmettre quelques informations et demandes à propos du Plan Local Mobilité parisien. Depuis 2004 je suis habitante [d'une rue] située quartier Halles Beaubourg Montorgueil. Notre immeuble n'a pas de double vitrage ni aucune autre isolation phonique. L'étroitesse de la rue permet aux sons de remonter les parois d'immeubles, si bien que nous pouvons suivre les conversations des consommateurs qui stagnent devant les bars ouverts puis fermés tout autour de notre immeuble. C'est un enfer sonore. En effet, depuis la crise Covid 2019 des galeries d'art, un centre de sécurité sociale ont été remplacées par des enseignes d'alcool. Cette rue semi-piétonne, plutôt calme en journée, se transforme en défouloir la nuit causant de graves dégâts sur notre santé car notre sommeil est très dégradé. Nous nous réveillons, malgré les boules Quies, le coeur battant sous les bruits de la foule parlante, des cris, des injures, des chants ou des rires intempestifs. A 2h du matin la fermeture des bars cause un vacarme ressemblant à un jour de marché qui nous sort du sommeil et qui peut durer jusqu'à 4h du matin. Beaucoup de ces personnes consommatrices des bars stagnent, parlent fort voir pire et oublient que, derrière les murs, des personnes ont besoin de dormir chaque nuit. Je dois me lever à 5h30 pour aller travailler. J'estime être en danger. Aucune prévention ne rappelle aux consommateurs des bars cette configuration des lieux. Pourquoi ? Pourquoi ne rappelle t-on aux consommateurs de veiller à une certaine discrétion car des personnes modestes ici vivent dans une réelle mixité sociale. Ce n'est pas un décor. Pourquoi n'y a t-il pas de panneaux, projections sur les façades, avertisseurs lumineux qui se déclenchent quand le volume sonore est dégradé ou autres solutions explorées ailleurs ? Nous n'avons pas tous des maisons de campagne dans lesquelles nous enfuir pour nous reposer. Nous sommes prisonniers de cet enfer sonore. Vous qui avez les moyens de changer cette situation, soyez conscients que c'est une situation grave, indigne d'une ville mature et consciente sur les enjeux de santé publique. Je vous remercie de votre attention.
40	2025-03-23 12:37:00	Mail	Citoyen	[Signalement d'un établissement]	Bonjour, Depuis l' ouverture du restaurant en 2020, [l'établissement] s' est installé au [adresse]. Ce restaurant annonce le soir une ouverture jusqu'à 2h00 du matin. Comment est il possible qu' il puisse être toléré une fermeture aussi tardive pour un simple restaurant bénéficiant d' une petite terrasse. Pratiquement chaque soir excepté le dimanche fermé nous devons supporter les excès d' une clientèle souvent très alcoolisée (organisations d'évènements ou d'anniversaires) et par conséquent très bruyante jusqu'à souvent 2 heures du matin . Bien que le personnel réponde au téléphone assez aimablement, le bruit ne cesse pas et le sommeil reste difficile à trouver . Je suis allé rendre visite au commissariat rue JJ Rousseau qui m' a affirmé ne rien pouvoir voir faire et que cela ne relève pas de ses attributions. Seule la mairie peut agir . Que puis-je faire ?
41	2025-03-23 12:54:00	Mail	Citoyen	Bruit à Paris	Halte au bruit! Impossible d'ouvrir les fenêtres le soir et cela jusque tard dans la nuit (3 heures du matin) tant le bruit venant de la rue, et des bars avec les clients stationnant dans la rue, est insupportable. Et même avec des fenêtres anti-bruit, avec un haut pouvoir isolant,le bruit entre dans l'appartement. Et cela, tous les jours! C'est intenable... Et voilà que le maire veut accroître le nombre de rues piétonnes,pour le plus grand bonheur des établissements de boisson dont on ne peut dire qu'ils soient au bord de la faillite! Quel est ce lobby? Et pourquoi ce sont eux qui voient leurs souhaits exaucés au détriment des citoyens(malades, enfants, etc.) qui,privés du simple plaisir d'ouvrir leur fenêtre un soir d'été,ne peuvent plus revendre leurs appartments à cause du bruit. J'ai tout essayé: main courante au poste de police, pétition d'habitants du quartier,lettres à la mairie...Le droit au repos de tous est pourtant inscrit dans la loi, mais qui observe la loi? Qui contôle les lubies du maire ? Quand cela finira-t-il? HALTE AU BRUIT! PAS DE NOUVELLES RUES PIETONNES! LAISSONS VIVRE LES PARISIENS DANS LA DOUCEUR DU SOIR!
42	2025-03-23 18:19:00	Mail	Citoyen	Avis riverain [adresse]	Bonjour, Vous trouverez ci-joint et reflétant mon avis, le courrier adressé à la mairie du 11ème arrondissement de Paris et resté sans

					réponse, relatif aux nuisances sonores provoquées par des établissements ne respectant aucune règle dans la [Adresse]. Cordialement, [Voir Annexe B]
43	2025-03-24 00:18:00	Registre	Grande Remise Parisienne	a quand un plan de mobilité qui prenne en compte TOUS les Parisiens, ainsi que le grand Paris	Stop au repli sur soi actuellement en cours à Paris, c'est la capitale de la France et doit étre ouverte à outes et tous, et pas uniquement la petite caste sur laquelle se concentre la politique actuelle, au détriment des 98 % restants. De plus, paralyser le trafic comme c'est actuellement le cas est dangereusement contre productif, dogmatique et insensé au vu des nuisances pour ceux qui font tourner cette ville, a savoir artisans, petits commerces et j'en passe !
44	2025-03-24 09:31:00	Mail	Citoyen	TR: témoignage	Bonjour, Pour beaucoup de raison j'ai été obligé de fuir Paris, une ville où j'ai toujours vécu. Aujourd'hui mon compagnon a une maladie neurologique dégénérative. A cause du trop de monde sur les trottoirs, les terrasses qui envahissent toute la surface, les vélos les skate les trottinettes il est impossible de marcher à deux. Je lui sers de cane. Impossible de prendre le métro ; trop de marches trop de monde qui ne vous calcule pas. Et le soir avec les terrasses ouvertes jusqu'à 2h du matin et les ivrognes qui passent leur temps à discuter sous vos fenêtres il n'est plus possible de dormir sereinement . les voitures sont plus silencieuses que les gens et les 2 roues. La Hidalgo se trompe de cible. Il est devenu impossible d'être vieux à Paris. 65 ANS
45	2025-03-24 10:52:00	Mail	Citoyen	Plan parisien des mobilités / secours	Bonjour Dans le PPM, je ne vois jamais de mention sur l'impact de la piétonnisation sur l'accès des secours aux personnes en difficulté. En effet, outre que cela conduit à brancarder les personnes sur une distance non négligeable - et ce quelles que soient les conditions météorologiques- il me paraît que cette piétonnisation a comme effet de retarder l'accès des secours. Or, dans le cas par exemple d'un arrêt cardiaque, chaque minute étant importante, cela constitue en soi une véritable mise en danger de la vie d'autrui.Je ne comprends pas que l'opposition au conseil de Paris n'ait pas agi pour faire qualifier la chose et ainsi limiter cette piétonnisation.Une autre conséquence est l'altération de jouissance des biens. Quel impact de ces piétonnisations sur l'utilisation des parkings situés sous les immeubles ? Cordialement
46	2025-03-24 18:30:00	Mail	Citoyen	Avis / Plan	Je déplore dans ce plan l'abandon des espaces publics piétons à l'expansion des terrasses restaurants/cafés (sur les espaces des livraisons par ex) et la saturation en décibels inadmissible de ces espaces la nuit voire le jour pour les riverains et voire tout simplement les promeneurs. Il y a des villes en Europe ou des quartiers sont appelés " quartiers à boire" et ont concentré de façon absurde cette activité qui produit défoulement, ébriété, pollutions et dégradations, mépris du client et de l'individu transformés en consommateur grégaire et transformation d'un quartier en ghetto de B and B.Couple habitant près du centre Pompidou.
47	2025-03-24 18:47:00	Mail	Citoyen	Contribution au Plan Mobilité de Paris	Madame, Monsieur,Habitante d'un quartier très dense où les flux piétons sont très importants (St-Denis Paradis, Paris X) et où de multiples terrasses de bars/restaurants se sont développés depuis le Covid et le nouveau règlement des étalages et terrasses (RET), je constate des difficultés à circuler sur les trottoirs dans mon quartier et plus généralement dans les quartiers denses du centre de Paris : - Les élargissements de trottoirs ont d'avantage profité aux terrasses qu'aux piétons et les places de stationnements dans le bas du faubourg St-Denis ont été transformées en terrasses estivales. Le bilan pour la mobilité est largement négatif ! - Facteurs aggravants, les emprises de terrasses sont rarement respectées avec des extensions illégales systématiques de 0,5 à 1 m. Les attroupements de clients et l'installation des terrasses trop près du mobilier urbain ne laisse parfois que 0,5 m pour passer. - Le manque de place de livraisons en raison de l'occupation des places par les terrasses entrainent de multiples camionnettes et véhicules à se garer sur les trottoirs. La pollution sonore nocturne de ces activités (externalité négative) est complétement occultée dans le document. On ne parle que du bruit routier. Alors que les bruits de clientèle peuvent rivaliser avec le niveau sonore de la circulation motorisé (+ de 70db

					jusqu'à 2h du matin) perturbant le sommeil des habitants avec des impacts importants sur leur santé. Solutions : - Limiter l'extension des terrasses sur le trottoir et les emprises à une largeur maximum selon le flux piéton et augmenter la bande piétonne de 2 m à minima. - Réaliser de meilleurs contrôles pour faire respecter les règles. - Interdire la consommation debout (comme la ville de Lyon le fait dans son nouveau règlement) pour désencombrer les trottoirs le soir et la nuit et limiter la pollution sonore. Veuillez agréer Madame, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments
48	2025-03-25 13:11:00	Mail	Citoyen	Thème : Comment faire des rues toujours plus bruyantes et toujours plus sales	Thème : Comment faire des rues toujours plus bruyantes et toujours plus sales Thème : Comment faire des rues toujours plus bruyantes et toujours plus sales Contribution, Bonjour Madame, Monsieur, Ce message pour exposé un cas d'école, réel, illustrant la spirale de l'augmentation des nuisances dans une rue, en l'absence évidente d'étude d'impact. Ce cas d'école est intéressant car il explique comment on peut en arriver à dégrader les conditions de vie des habitants à partir d'une bonne idée (réduire la circulation) et d'une mauvaise, sacrifier tout un quartier au tourisme de masse et aux bureaux). Posons le décor. Il se situe à [adresse]. Il y a des centaines de cas similaires dans Paris Centre. Le cas concerne un ensemble d'immeuble habités se situant dans la [description de la localisation]. · Première idée géniale La Mairie a décidé de réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures. On peut comprendre voire partager ce choix … mais elle a remplacé le stationnement de voitures ventouses par des motos et scooter (à raison quatre motos sur une place de voiture). Elle a choisi de positionner ces emplacements de motos, bruyantes, devant les derniers immeubles habités alors qu'il y a dans la rue, des immeubles de bureaux vides la nuit ? Résultat : accroissement du bruit la nuit, caniveau impossible à nettoyer du fait stationnement en épis systématique (bien que les emplacements soient en bandes) · Deuxième idée géniale La Mairie a décidé de limiter la circulation des voitures [rue] et d'améliorer la circulation des piétons en élargissant les trottoirs. On peut comprendre voire partager ces choix … mais en fait, la Mairie a privatisé la moitié du trottoir et a permis à un bistrotier [nom de l'établissement] d'ouvrir une terrasse, de l'étendre sans cesse, de fermer de plus en plus tard 22 :00, puis minuit, puis 2 :00 et bientôt 5 :00 (?) et maintenant de mettre de la musique avec des basses dont il est absolument impossible de se protéger.Dans les années 70/80 cet établissement était un Cabaret totalement fermé, sans ouverture sur la rue, qui ne générait aucune nuisance …. Et maintenant ! En face, le Café [nom de l'établissement] semble faire un minimum d'effort pour réduire les nuisances : pour combien de temps encore ? Résultat : il n'est pas possible de dormir avant 2 :30 du matin (le temps du rangement) à cause du bruit. · Troisième idée géniale La Mairie a décidé d'aider le lobby des bistrotiers en compensation du Covid en permettant qu'ils puissent installer des terrasses éphémères sur les emplacements de stationnement. On peut admettre cela, à titre exceptionnel et pour une période limitée. Les exceptions après les JO sont devenues permanentes : les habitants s'en doutait : c'est une pratique désormais habituelle et plus personne n'est dupe. Résultat : les terrasses éphémères (Cas du [nom d'établissement]) deviennent permanentes. Les Bubble Tea, sorte de Fast Food qui se multiplient se sont engouffrés dans la brèche avec le cortège de nuisance sonore (attroupements bruyant) et de saleté (gobelets en plastique jetés dans la rue / usage de la rue comme toilette !) Dernière idée géniale La Mairie veut végétaliser et piétonniser. Est-ce honnête de regrouper les deux sujets sous une même question ? On peut comprendre et partager… sauf si l'on passe rue Montorgueil ou place du Marché Saint Honoré et que l'on constate des appartements devenus inhabitables avec un niveau de nuisances sonores battant des records, franchissant les limites sanitaires de danger du bruit permanent : L'association Droit au sommeil, décrit bien les effets pervers des rue piétonnes. Quel recours pour les habitants ? La Police Nationale et la Police municipal n'interviennent plus. Il y a seulement 10/15 ans, la Police national intervenait en cas de tapage nocturne. Enfin, il faut signaler l'effet pervers de Dans Ma Rue. Les habitants signalent les abus répétés / rien ne se passe / les habitants abandonnent alors les signalements / la Mairie en conclu qu'il n'y a pas de problème et reconduit les autorisations de terrasse, prolonge les heures d'ouverture. Avec mes salutations PhB Un habitant du quartier Palais-Royal, parmi d'autres
49	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Communication / circulation anarchique	Le participant exprime son étonnement face au manque de communication autour de la consultation publique sur le Plan Local de Mobilité (PLM), comparé à la forte médiatisation de la votation sur les rues jardins. Il regrette ce qu'il perçoit comme un traitement inégal, alors même que le PLM lui semble être un sujet de fond, méritant une large information du public.

					Se présentant comme piéton et cycliste de longue date à Paris, il fait part de son inquiétude croissante quant à la sécurité des piétons dans l'espace public, notamment en raison du comportement de certains cyclistes qui ne respectent pas le code de la route. Selon lui, la circulation est devenue anarchique et dangereuse, les trottoirs ne sont plus respectés et les règles de circulation souvent ignorées. Il évoque des situations concrètes - comme avoir été lui-même percuté par un vélo - pour dénoncer un climat qu'il juge de plus en plus anxiogène, en particulier pour les personnes âgées et les enfants. À ses yeux, la « circulation apaisée » vantée par la Ville est loin d'être une réalité.
50	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	apaisement Bagnolet / contresens cyclable / revêtements	Une participante, habitante du 20e arrondissement depuis 25 ans, fait part de son retour d'expérience sur la mise en place d'un « quartier apaisé » autour de la rue de Bagnolet. Elle relève plusieurs difficultés liées à l'aménagement : la circulation automobile y devient très contrainte, avec un seul accès possible, ce qui provoque des blocages et, en conséquence, des tensions entre usagers. Elle évoque aussi un allongement significatif de certains trajets en voiture, y compris pour de courts déplacements. Par ailleurs, bien qu'elle se déplace majoritairement à pied et à vélo, elle souligne que les travaux de réaménagement réduisent fortement la largeur de la chaussée, rendant certains contresens cyclables impraticables face à des véhicules plus imposants. Elle s'interroge enfin sur le choix des revêtements de trottoirs très foncés, ce qu'elle juge peu cohérent avec l'objectif de lutte contre les îlots de chaleur urbains, d'autant plus que la plantation d'arbres annoncée tarde à se concrétiser.
51	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Marchabilité et encombrement des trottoirs	Un participant, habitant du 9e arrondissement, partage son expérience d'usager exclusif des mobilités douces à Paris (piéton, cycliste via Vélib' et transports en commun). Il déplore l'encombrement excessif des trottoirs, qu'il juge mal pensés pour les déplacements piétons en raison d'un mobilier urbain trop dense ou mal positionné, notamment les panneaux de signalisation qui empiètent sur l'espace disponible parfois inutilement. Il évoque aussi le problème des potelets installés pour empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, qu'il juge essentiels mais souvent mal placés. Selon lui, leur implantation trop en retrait du bord du trottoir réduit l'espace de circulation pour les piétons, ce qui complique notamment le passage des poussettes ou des personnes à mobilité réduite. Il appelle à une meilleure conception de ces aménagements pour rendre l'espace public réellement accessible à tous.
52	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Stationnement vélos	Le participant reprend en saluant l'augmentation du nombre de cyclistes à Paris, qu'il juge positive. Toutefois, il déplore le manque de stationnements vélos disponibles dans son quartier, ce qui entraîne un stationnement sauvage sur les trottoirs - une situation qu'il estime contradictoire avec l'objectif de libérer l'espace piéton. Il reconnaît les efforts de la Ville pour installer des parkings vélos à des emplacements stratégiques, notamment à proximité des passages piétons, ce qui améliore la visibilité et la sécurité. Néanmoins, il estime que ces dispositifs restent insuffisants et parfois peu visibles. Selon lui, certains cyclistes, par habitude, continuent de s'attacher à du mobilier urbain sans repérer les stationnements pourtant à proximité.
53	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Terrasses	Le participant, habitant près de la rue d'Aligre et de la rue Moreau, prend la parole pour dénoncer l'impact des terrasses de cafés et restaurants sur la circulation piétonne. Selon lui, ces aménagements se multiplient au détriment de l'espace public, notamment dans des zones où résident des personnes non voyantes. Il estime que ces établissements, souvent fréquentés par une clientèle extérieure au quartier, nuisent à la vie quotidienne des riverains et rendent les trottoirs difficilement praticables, en particulier pour les poussettes. Il critique également l'argument selon lequel l'élargissement des trottoirs favoriserait les mobilités douces alors qu'il sert surtout à étendre les terrasses. Il évoque des tensions croissantes dans l'espace public et déplore que, face à l'encombrement, certains cyclistes roulent sur les trottoirs, aggravant encore la situation. Il insiste sur le fait qu'il s'agit de réalités vécues au quotidien, par opposition au discours des intervenants qu'il qualifie « d'institutionnel ».
54	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Intégration du cyclisme avec les autres modes	Un participant, « militant cycliste » de longue date et riverain du boulevard de Sébastopol, appelle à faire du Plan local de mobilité un outil de réconciliation entre les usagers de l'espace public. Il rappelle que la politique cyclable parisienne dépasse les clivages politiques, soulignant que les premières initiatives datent de la mandature de Jean Tiberi, bien avant l'arrivée de la

					gauche à la mairie. Selon lui, l'enjeu aujourd'hui est d'intégrer pleinement le vélo comme troisième acteur de la rue, aux côtés des voitures et des piétons, ce qui suppose une adaptation collective des comportements. Il regrette que la Ville de Paris aborde encore trop souvent les modes de transport de manière cloisonnée, sans vision d'ensemble. Il plaide pour des projets plus intégrés, qui prennent en compte simultanément les cyclistes, les piétons et les usagers des transports en commun. Il cite en exemple un projet alternatif qu'il a proposé au sein du comité vélo, visant à améliorer l'aménagement du boulevard de Sébastopol au bénéfice de tous. Enfin, il souligne l'évolution des mentalités : alors qu'il était autrefois marginalisé en tant que cycliste, il constate aujourd'hui que la parole cycliste est largement représentée - tout en appelant à plus de respect mutuel entre usagers, y compris les piétons qui sont souvent eux-mêmes peu exemplaires.
55	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Espace public	Un participant, se présentant comme visiteur régulier de Paris non-résident, livre un point de vue critique sur la qualité de l'espace public parisien, qu'il estime très en deçà des standards attendus, notamment du point de vue des touristes. Bien qu'il se réjouisse que la réunion accorde une place centrale à cette thématique, il juge que les aménagements actuels manquent d'esthétisme, citant notamment la banalité des trottoirs noirs ou dégradés et l'absence de réflexion approfondie sur le design urbain. S'appuyant sur son expérience professionnelle dans l'urbanisme, il regrette un déficit de qualité et de cohérence dans la conception des espaces publics à Paris. Il prend pour exemple le quartier Montparnasse, qu'il décrit comme désorganisé, dégradé et mal entretenu, avec un usage anarchique de l'espace. Selon lui, ce manque de lisibilité et de structuration révèle un problème plus large dans la gestion de l'espace public parisien, à la fois institutionnel et opérationnel.
56	2025-03-20 00:00:00	Réunion publique	Citoyen	Pavés et fauteuils roulants	Les trottoirs pavés sont peut-être jolis, mais c'est une catastrophe pour les fauteuils roulants !
57	2025-03-25 13:36:00	Mail	Citoyen	Thème : Comment faire des rues toujours plus bruyantes et toujours plus s	Thème : Comment faire des rues toujours plus bruyantes et toujours plus sales Thème : Comment faire des rues toujours plus bruyantes et toujours plus sales Contribution, Bonjour Madame, Monsieur, Ce message pour exposé un cas d'école, réel, illustrant la spirale de l'augmentation des nuisances dans une rue, en l'absence évidente d'étude d'impact. Ce cas d'école est intéressant car il explique comment on peut en arriver à dégrader les conditions de vie des habitants à partir d'une bonne idée (réduire la circulation) et d'une mauvaise, sacrifier tout un quartier au tourisme de masse et aux bureaux). Posons le décor. Il se situe à [adresse]. Il y a des centaines de cas similaires dans Paris Centre. Le cas concerne un ensemble d'immeuble habités se situant dans la [description de la localisation]. · Première idée géniale La Mairie a décidé de réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures. On peut comprendre voire partager ce choix … mais elle a remplacé le stationnement de voitures ventouses par des motos et scooter (à raison quatre motos sur une place de voiture). Elle a choisi de positionner ces emplacements de motos, bruyantes, devant les derniers immeubles habités alors qu'il y a dans la rue, des immeubles de bureaux vides la nuit ? Résultat : accroissement du bruit la nuit, caniveau impossible à nettoyer du fait stationnement en épis systématique (bien que les emplacements soient en bandes) · Deuxième idée géniale La Mairie a décidé de limiter la circulation des voitures [rue] et d'améliorer la circulation des piétons en élargissant les trottoirs. On peut comprendre voire partager ces choix … mais en fait, la Mairie a privatisé la moitié du trottoir et a permis à un bistrotier [nom de l'établissement] d'ouvrir une terrasse, de l'étendre sans cesse, de fermer de plus en plus tard 22 :00, puis minuit, puis 2 :00 et bientôt 5 :00 (?) et maintenant de mettre de la musique avec des basses dont il est absolument impossible de se protéger.Dans les années 70/80 cet établissement était un Cabaret totalement fermé, sans ouverture sur la rue, qui ne générait aucune nuisance …. Et maintenant ! En face, le Café [nom de l'établissement] semble faire un minimum d'effort pour réduire les nuisances : pour combien de temps encore ? Résultat : il n'est pas possible de dormir avant 2 :30 du matin (le temps du rangement) à cause du bruit. · Troisième idée géniale La Mairie a décidé d'aider le lobby des bistrotiers en compensation du Covid en permettant qu'ils puissent installer des terrasses éphémères sur les emplacements de stationnement. On peut admettre cela, à titre exceptionnel et pour une période limitée. Les exceptions après les JO sont devenues permanentes : les habitants s'en doutait : c'est une pratique désormais habituelle et plus personne n'est dupe. Résultat : les terrasses éphémères (Cas du [nom d'établissement]) deviennent permanentes. Les Bubble Tea, sorte de Fast Food qui se multiplient se sont engouffrés dans la

					brèche avec le cortège de nuisance sonore (attroupements bruyant) et de saleté (gobelets en plastique jetés dans la rue / usage de la rue comme toilette !) Dernière idée géniale La Mairie veut végétaliser et piétonniser. Est-ce honnête de regrouper les deux sujets sous une même question ? On peut comprendre et partager… sauf si l'on passe rue Montorgueil ou place du Marché Saint Honoré et que l'on constate des appartements devenus inhabitables avec un niveau de nuisances sonores battant des records, franchissant les limites sanitaires de danger du bruit permanent : L'association Droit au sommeil, décrit bien les effets pervers des rue piétonnes. Quel recours pour les habitants ? La Police Nationale et la Police municipal n'interviennent plus. Il y a seulement 10/15 ans, la Police national intervenait en cas de tapage nocturne. Enfin, il faut signaler l'effet pervers de Dans Ma Rue. Les habitants signalent les abus répétés / rien ne se passe / les habitants abandonnent alors les signalements / la Mairie en conclu qu'il n'y a pas de problème et reconduit les autorisations de terrasse, prolonge les heures d'ouverture. Avec mes salutations PhB Un habitant du quartier Palais-Royal, parmi d'autres
58	2025-03-28 15:17:00	Mail	Citoyen	TR: accès au site de la consultation PLM	Bonjour, Est-ce normal que depuis hier je n'arrive pas à aller sur le site de la consultation du PLM et télécharger les docs à partir de l'adresse mentionnée sur le site de la ville : https://www.plan-des-mobilites-paris.fr/ ? Merci de votre réponse Cordialement
59	2025-03-31 10:45:00	Registre	Citoyen	Continuer dans cette lancée : + de vélos, apaiser le périphérique, pour une vie en ville en accord avec l'urgence écologique	Paris a fait des progrès incroyables en termes de mobilités douces! Venant de Strasbourg, ville ayant promu ces mobilités depuis des décenies, je vois Paris aller dans la même direction et c'est un plaisir. Il y a encore des progrès à faire : - Des pistes cyclables vraiment isolées de la circulation de la voiture avec une belle continuité cyclable, particulièrement avec les villes en périphérie - Des pistes cyclables très apaisées qui permettent de faire du vélo loisir en + du vélo déplacement - Des pistes cyclables larges permettant des déplacements pros avec beaucoup de matériel (vélo cargo) pour diminuer le nombre de véhicules utilitaires - Apaiser davantage le périphérique, je rêverai qu'un jour ce soit un environnement agréable pour faire de longues balades à vélo, ces endroits sont beaucoup trop rares à Paris et en petite couronne. - Améliorer l'accès aux transports en commun aux PMR permettra de réduire l'usage de la voiture en permettant de rendre l'usage des transports publics possibles pour toute une catégorie de personnes : âgées, qui doivent transporter bcp de matériel, handicap, ...) - Les voitures ont énormément de place sur la chaussée, quand on compare la place accordée à la voiture à celle accordée vélo, le delta est très grand. Plus spécifiquement : J'habite Boulevard Romain Rolland (Montrouge - Paris 14), le paradis des voitures, il manque des pistes cyclables! On a l'impression que la rue n'est pas priorisée car elle est en périphérie de deux villes. Investir dans le vélo, c'est au moins autant d'argent économisé en entretien voirie automobile et en santé publique, c'est le bon choix long terme
60	2025-03-31 10:57:00	Registre	Citoyen	Encouragements	Paris affirme une véritable volonté d'apaiser la rue en sortant du tout voiture et cela va à mon sens dans la bonne direction. La majorité des mobilités est piétonne, hors l'espace public appartient encore trop à la voiture. Pour notre santé et pour que nous

					puissions circuler librement et en toute sécurité il faut élargir les trottoirs et donner de l'ombre à nos déplacements. Avec mes encouragements ;-)
61	2025-03-31 11:28:00	Registre	Citoyen	REPENSER L'ESPACE RUE PARISIEN PAR LA MOBILITE DOUCE ET LE CONCEPT DE SUPERBLOCK	Bonjour, En 2022, j'ai eu l'opportunité de réaliser mon travail de fin d'études sur la réinvention de l'espace public parisien à travers la mobilité douce et le concept de "superblock". Je serais ravi de partager ce travail avec vous, afin qu'il puisse vous inspirer dans vos projets. Je reste également disponible pour apporter mon expertise dans la conception des espaces publics, dans le but d'améliorer le confort et la qualité de vie des Parisiens. N'hésitez pas à revenir vers moi si vous souhaitez échanger. [Voir Annexe B]
62	31/03/2025 14h25	Mail	Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)	participation plan local de mobilité FNTV	Bonjour, La FNTV souhaite contribuer à consultation publique sur le plan local de mobilité de la Ville de Paris. Bien à vous, [Voir Annexe B]
63	2025-03-31 15:09:00	Registre	Citoyen	Cohabitation entre piétons et cyclistes dans certains quartiers très touristiques et piétons, ex Marais 4e, Rue Vieille du Temple	Le Marais, particulièrement le bas Marais est un quartier très fréquenté en journée, plus encore en fin de semaine. Les piétons se disputent les quelques mètres de trottoir dans une ambiance généralement très agréable. Vous noterez par exemple Rue vieille du Temple (entre Franc Bourgeois et Rivoli), que la largeur des trottoirs ne permet généralement pas de croiser une personne à mobilité réduite - PMR ou une poussette en restant sur le trottoir, pire encore le samedi après-midi ou dimanche. Mais c'est plutôt agréable et très apprécié de tous. Avec l'arrivée massive des cyclistes depuis la fin de la période COVID, on assiste à deux types de comportements cyclistes dans cette zone : - ceux qui comprennent la nature particulière du quartier et cherchent à s'intégrer dans le flux, en roulant plus ou moins tranquillement (sur un rythme promenade), - ceux qui foncent à 20 ou 30 Km/h voire plus, appuyant sans arrêt sur leur avertisseur sonore comme s'ils étaient sur le boulevard Sébastopol, pour que les piétons et touristes dégagent de leur route. Quasiment tous les jours nous assistons à des épisodes violents, des accrochages et incivilités induites, à des accidents plus ou moins graves dans le quartier Hôtel de Ville – Beaubourg – Pletzl -Saint Gervais, notamment rue vieille du Temple partie 4ème arrondissement (et rue de la verrerie, rue du roi de Sicile, etc.) lorsque les piétons sortent des nombreuses boutiques, descendent les trottoirs pour se croiser, prennent des photos, consultent les menus des brasseries et restaurants (...), bref se promènent, souvent en famille. -> PROPOSITION : Sur le modèle du code de la route qui dicte aux voitures de circuler à 110, 90, 50 ou 30Km/h selon la densité urbaine (route Nationale, Départementale, rue, zone ville, etc.), pourquoi ne pas instaurer des circuits vélo « rapides » sur les grands axes (priorité vélo) ou routes et des circuits « promenade » (priorité piéton) lorsque la cohabitation cycliste/piéton est plus compliquée et accidentogène, comme dans cette rue vieille du Temple notamment ? Merci de votre attention

64	2025-03-31 16:16:00	Registre	CMA Paris	circulation des artisants et stationement spécifique	Contribution des artisans En tant qu'artisan parisien, travaillant quotidiennement à Paris, je suis pleinement conscient des enjeux de transition écologique et partage l'objectif d'une mobilité plus durable. Toutefois, je regrette que le Plan Local de Mobilité (PLM) de Paris, qui doit assurer un équilibre entre les besoins en mobilité et la protection de l'environnement et la santé, ne prenne pas en compte les pratiques, contraintes et besoins en mobilité de nos métiers. Dans un contexte économique alarmant, avec un niveau de défaillances d'entreprises supérieur aux années pré-Covid, l'accumulation des contraintes de voirie aggrave les difficultés de nos entreprises. Pour préserver l'artisanat parisien et assurer le dynamisme économique de la ville, il est urgent de mieux distinguer les particuliers des professionnels, et d'adapter les politiques et les charges aux réalités de nos métiers. Tenir compte des besoins des professionnels dans le partage de la voirie et de l'espace public L'exercice de nos activités suppose de pouvoir accéder puis stationner à proximité des lieux d'intervention et de livrer ou d'être livré dans de bonnes conditions. La modification des plans de circulation, la réduction de la voirie accessible et la suppression de places de stationnement induites par ce PLM conduit à dégrader nos conditions de travail et celles de nos salariés (port de charges lourdes sur de plus grandes distances, dangerosité des parcours), à allonger nos temps de trajet (ce qui est contre-productif en termes de pollution, renchérit nos coûts et impacte nos clients) et réduire nos capacités d'intervention. Cela diminue à la fois le service rendu à la population et notre volume d'activités potentiel, menaçant la pérennité de nos activités. La réalité des contraintes professionnelles doit être intégrée aux décisions en matière d'aménagement urbain, au même titre que d'autres enjeux. Accompagner la transition des véhicules et l'adapter aux réalités du terrain Le transport de matériel, d'outils et de marchandises lourdes et encombrantes est une contrainte quotidienne pour de nombreux artisans, notamment ceux du bâtiment, du dépannage ou des métiers de bouche, et nécessite l'utilisation d'un véhicule (utilitaire le plus souvent). Si l'électrification des véhicules est un objectif pertinent à long terme, elle ne concerne pas tous les types de véhicules et représente un investissement important que de nombreux artisans ne peuvent assumer seuls. Les aides existantes sont insuffisantes face à l'ampleur du besoin. De plus, le manque de bornes de recharge adaptées et l'absence d'engagements clairs sur leur déploiement rendent cette transition encore plus incertaine. Quant aux vélos-cargos, ils ne sont pas adaptés à la plupart de nos métiers, trop limités en termes de distances, volumes et poids transportés. Les artisans, acteurs essentiels de l'économie parisienne, demandent que le PLM soit repensé, en concertation, afin de garantir un équilibre entre transition écologique et maintien d'un tissu économique local dynamique et essentiel au fonctionnement de la capitale. Cela passe par une meilleure prise en compte de nos contraintes de déplacement et de nos capacités financières, par des plans de circulation tenant compte des professionnels mobiles, un maillage adapté et suffisant en zones de livraison et en places de stationnement dédiées et un véritable accompagnement dans cette transition.

65	2025-03-31 16:59:00	Registre	CMA Paris	Avis de Francis BUSSIERE - Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat IDF / Prendre en compte	La CMA IdF tient à exprimer ses préoccupations concernant les mesures proposées dans le Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris. Bien que la CMA IdF soit consciente des enjeux de mobilité de demain, notamment pour lutter contre les effets du changement climatique, diminuer la pollution de l'air ou améliorer la qualité de vie des Parisiens et Parisiennes, elle déplore que le PLM ne prenne pas en compte les besoins spécifiques des entreprises artisanales. La question des professionnels mobiles est, en particulier, largement absente de ce PLM, alors que ce document devrait "tenir compte de la diversité des composantes du territoire". L'artisanat représente un secteur clé de l'économie parisienne, avec près de 67 000 entreprises implantées sur le territoire, soit plus de 19% de l'ensemble des entreprises artisanales implantées en Île-de-France. Toutefois, les artisans font face à des défis économiques croissants : hausse des loyers commerciaux, augmentation du coût des matières premières, modification des comportements d'achat et concurrence du e-commerce, etc. Ces facteurs rendent difficile le maintien de leur activité, comme en témoigne l'augmentation continue et alarmante des défaillances d'entreprises. La multiplication des aménagements de voirie à Paris, réalisés sans en étudier les conséquences sur l'activité économique, dégrade les conditions de travail des professionnels mobiles, impacte la commercialité et l'accessibilité des boutiques et ateliers et menace un peu plus la pérennité de certaines entreprises. Pour maintenir une activité économique dynamique dans la ville, il devient essentiel de mieux distinguer les particuliers des professionnels en adaptant les politiques et les charges aux réalités de ceux qui font vivre l'artisanat parisien. Au contraire des particuliers, le véhicule motorisé (voiture, véhicule utilitaire) constitue en effet le mode de déplacement principal de nombreux professionnels du fait de leurs conditions spécifiques d'exercice. Ainsi, le déplacement d'outils, de marchandises et matériaux, la livraison auprès des clients ainsi que le transport de produits alimentaires nécessitant des conditions strictes de conservation et d'hygiène sont autant d'impératifs auxquels les nouvelles alternatives ne répondent pas. La volumétrie proposée n'est adaptée ni aux dimensions ni au poids des marchandises, ce qui ne permet pas aux professionnels de faire face à leurs exigences opérationnelles. Les vélos-cargos constituent une alternative écologique intéressante, mais très marginale du fait des caractéristiques mentionnées ci-dessus. Quant aux véhicules utilitaires décarbonés, bien qu'en développement, les gammes sont encore loin d'être adaptées à tous ces impératifs. C'est particulièrement pour ces raisons que, aujourd'hui, 85% des véhicules professionnels utilisés sont encore équipés d'une motorisation diesel. Avec 35 % des entreprises concernées par la filière bâtiment/dépannage, La CMA regrette que ces contraintes ne soient ni étudiées, ni mentionnées dans les 63 mesures proposées par le PLM de la Ville de Paris. Plus globalement, les modalités de circulation et de stationnement des professionnels mobiles représentent une contrainte importante qui n'est pas considérée, seule la mobilité des particuliers et les alternatives sont étudiées. Les interventions liées à la rénovation, aux travaux, au dépannage ou encore à l'assistance aux personnes se font principalement en véhicule motorisé et nécessitent de pouvoir accéder au lieu d'intervention puis de stationner à proximité. L'allongement des parcours et des distances ajoute une pénibilité supplémentaire à un travail déjà physiquement exigeant. Ces services, qui sont essentiels au bon fonctionnement de la ville et au bien-être de ses habitants, risquent d'être entravés si la réalité n'est pas prise en compte. Les aménagements de voirie destinés à réduire la circulation motorisée et la suppression de places de stationnements de surface ont des conséquences directes pour les professionnels, de l'allongement des temps de trajet (entrainant augmentation de la pollution, diminution des capacités d'intervention, renchérissement des coûts) à l'impossibilité pure et simple d'intervenir. La CMA IdF souhaite que le partage de l'espace public tienne mieux compte de ces activités et que soient aménagées des places de stationnement dédiées afin de permettre aux professionnels mobiles de continuer à exercer efficacement leur activité.

					Enfin, si les alternatives comme les vélo-cargos ou l'électrification des véhicules sont des objectifs ayant du sens, il n'en reste pas moins que les contraintes financières réelles ne sont, encore une fois, pas prises en compte. La CMA IdF salue les aides financières proposées par la Ville de Paris, mais il demeure incertain qu'elles soient suffisantes pour accompagner l'ensemble des artisans et professionnels dans cette transition. Comme précisé ci-dessus, 85 % des véhicules professionnels sont encore équipés de motorisations diesel, ce qui signifie qu'un très grand nombre d'entreprises seraient concernées par l'investissement dans un véhicule moins carboné. Or, sans un soutien financier à la hauteur des besoins, le coût d'acquisition des véhicules propres restera prohibitif pour de nombreux artisans et commerçants, qui ne peuvent assumer seuls une telle transformation. A cela s'ajoute le manque de bornes de recharge accessibles. Le PLM reste imprécis sur le nombre de bornes qui seront installées sur voirie et leur emplacement, ce qui rend particulièrement difficile la planification et l'adoption de solutions de transports électriques par les professionnels. Alors que les objectifs de verdissement de la capitale, d'amélioration de la qualité de l'air et de priorisation d'une mobilité plus durable sont des objectifs que partage la CMA IdF, Il est crucial que le PLM soit repensé pour intégrer de manière plus équilibrée les besoins des entreprises artisanales, au risque de les voir quitter peu à peu la Capitale. Cela implique une prise en compte des contraintes logistiques et financières propres aux métiers artisanaux, une répartition plus équilibrée de la voirie, ainsi qu'un maillage adapté en zones de livraison et en places de stationnement dédiées. Les entreprises locales jouent un rôle majeur dans la vitalité des quartiers et, plus largement, contribuent à l'équilibre économique de la capitale. Les mesures du PLM doivent tenir compte du tissu économique et s'accompagner d'un soutien concret aux commerces et artisans. Ainsi, la CMA IDF appelle à un réajustement des propositions du Plan Local de Mobilité, en concertation avec les artisans, afin que la transition vers une mobilité plus durable se fasse en harmonie avec la préservation de l'artisanat parisien, de ses emplois et de son rôle essentiel dans l'économie locale.
66	2025-03-31 17:27:00	Registre	Citoyen	Avis sur le Plan local de mobilité de la ville de Paris	Bonjour, Tout d'abord, je vous remercie pour cette procédure de prise en compte de l'avis des citoyens, en espérant que les quelques témoignages seront écoutés. Autre point, il serait judicieux de rendre la procédure de vote plus claire, j'imagine une certaine partie de la population peu à l'aise avec l'informatique chercher le lien pour voter. Enfin, rapide présentation : nouvellement parisienne depuis 3 ans, j'ai 24 ans et travaille dans le BTP. A la lecture des différents témoignages, je constate que les habitants se plaignent plutôt du bruit causé par les terrasses extérieures, je ne peux pas en dire autant : habitante du XIII ème au-dessus d'une grande artère, c'est plutôt le bruit de la circulation (véhicules motorisés) qui me gêne. Je ne suis malheureusement pas propriétaire et je ne peux pas changer les vitrages du simple au double. L'agrandissement des zones cyclables / piétonnes ou diffusion des transports en commun (TC) seraient donc préférables dans mon cas. A la lecture des dossier du PLM, plusieurs choses pêle-mêle : - les chiffres montrant la réduction du nombre de voitures perso et l'augmentation des TC, vélos, zones piétonnes, zones paysagées, sont évidemment de réjouissantes nouvelles, tant écologiquement que pour la santé des parisien.nes ! (objectif n°14) - cas des livraisons : réduire les zones pour les camions de livraisons, et élargir les pistes cyclables pour préférer des livraisons à vélo cargo, augmenterait les coûts de livraison et dissuaderait les consommateurs d'acheter en ligne, mais c'est ensuite un autre

					sujet. (objectif n°13) - cas du vieillissement de la population et accès PMR : commencer d'ores-et-déjà à aménager les descentes de métro, les bus, quitte à mettre en place un système de petites navettes qui s'arrêtent sur demande et réservées aux personnes âgées, comme cela existe déjà dans d'autres villes. L'actuelle solution des T3P est envisageable mais sûrement trop onéreuse pour la plupart. (objectif n°02) - cas des T3P : faire en sorte que les taxis, VTC et autres soient en priorité des véhicules électriques, sinon le problème des émissions de particules n'est que reporté et risque d'être occulté par des méthodes de calcul douteuses type "émission au ratio de client"... voir part de véhicules hybride en pièce-jointe [voir annexe B]. (objectif n°08) - trains : continuez à développer le réseau ferré, c'est important, c'est notre seule solution pour éviter de voyager en avion ou en voiture. En tant que voyageuse régulière en train, 2 voyages par semaine minimum, je pense qu'il est important d'entretenir/agrandir notre réseau à l'échelle nationale et de promouvoir l'utilisation du train avec des prix plus intéressants. - demander aux entreprises de rembourser de préférence les transports en commun, de donner la prime mobilités douces (piétons et vélos) avant de proposer une voiture de fonction à tous ses salariés. (objectif n°16) - cas des cyclistes : en tant que cycliste (trajet travail tous les jours à vélo), je trouve le réseau cyclable parisien en très bon état, merci ! En revanche, que les cyclistes sont mal élevés !! Je suis étonnée du peu de civisme dont la plupart des cyclistes fait part : pas de respect des feux, pas d'arrêt spontané pour les piétons (surtout de la part des vélos électriques, cocasse, car il est plus facile de redémarrer en vélo électrique qu'en vélo mécanique...), sonnettes et insultes fusent régulièrement. Peut-être faudrait-il éduquer au cyclisme/civisme dès le plus jeune âge ou proposer des ateliers "code de la route". (objectif n°03) - proposition de végétalisation : très bonne idée pour assainir l'air, proposer des zones d'ombres et des repères pour la biodiversité, mais également pour réduire le vent dans les grandes rues/boulevards ! Peut-être proposer un système de jardins partagés... sous couvert de civisme bien-sûr, que les travaux de l'un ne soient pas détruit par le/la prochain.e passant.e - plan ZFE sujet des crit' air : ok sur le principe mais est-ce judicieux de demander aux consommateurs de renoncer à leur """"""vieilles""""""" voitures, qui, rappelons-le, sont plus légère et consomment en proportion moins que les nouveaux véhicules proposés sur le marché, ces espèces de SUV, 4x4 et autres mastodontes qui sont certes crit'air 1 mais prennent toute la place dans une rue, et consomment plus du fait de leur massivité ? En vous remerciant encore et vous souhaitant de la réussite dans tous ces objectifs !
67	2025-03-31 17:30:00	Registre	Citoyen	Un système comme celui des encombrants	Mon idée est la suivante : s'inspirer pour les véhicules motorisés du système de dépôt des encombrants sur la voie publique. Lorsqu'on dépose un encombrant sur le trottoir, on sollicite un ticket avec un numéro à apposer sur le mobilier déposé dans la rue, à destination des services de ramassage. En considérant que les modes de déplacements en voiture individuelle devraient devenir une exception, pourquoi ne pas imaginer un service similaire : lorsqu'on a vraiment besoin d'utiliser son véhicule, on sollicite un ticket qui pourra être requis en cas de contrôle (exemple : emmener un proche à un rdv médical, récupérer des gens à la gare avec des valises, transporter un mobilier lourd etc.). Il sera donc nécessaire de justifier l'usage d'un véhicule motorisé individuel, plutôt qu'un mode collectif ou actif. En revanche, en seront exemptés les utilitaires des artisans, les véhicules d'urgence et des services publics, les taxis et VTC.
68	2025-03-31 17:46:00	Registre	Citoyen	Rendre l'usage du vélo plus sûr et attractif	Retours d'expérience d'un « mobile » qui a trop roulé sa bosse à l'international… De retour à Paris après un long séjour dans de trop nombreuses contrées de notre belle planète (Pays-Bas et dernièrement au Texas), j'ai redécouvert cette année Paris, ses Jeux, ses lumières et… ses vélos ! Oui car en quelques 7 années, l'espace urbain

					parisien a été révolutionné et je ne l'ai presque pas reconnu. Alors, qu'est-ce à dire ? Qu'aurait-il à ajouter au plan de mobilité de la Ville de Paris qui n'aurait pas déjà été pensé, scruté et planifié par ses élu(e)s et les directions concernées ? Mettons ça sur le compte d'une profonde volonté républicaine d'associer citoyennes et citoyens dans un élan de démocratie participative bien placé. Et puisque l'occasion nous en est donné, voici ma maigre contribution, de l'ordre du détail. - Parc à vélos à proximité des gares : Les Pays-Bas l'ont fait depuis des décennies, ce n'est pas une nouveauté. Il s'agit là d'un cas exemplaire d'une offre qui crée la demande. Plus l'offre de parkings à vélos s'accroit, plus sa consommation augmente. C'est d'ailleurs une règle qui marche à peu près pour tout ce qui tourne autour du vélo. Il en va ainsi des voies de circulation dédiée aux vélos. Parce qu'elles offrent un espace sécurisé et sanctuarisé, leur existence rassure les utilisateurs et vous verrez le trafic de la petite reine s'accroître presque automatiquement. Un ingrédient indispensable pour faire décoller l'utilisation du vélo en ville. Même la ville de Houston au Texas a intégré cet indispensable : en moins de deux mandatures, la municipalité démocrate a réussi le tour de force (on est au Texas quand même, temple du pick-up !) de construire près de 400km de pistes cyclables, pour certaines bondées les weekends et pour d'autres même en semaine. Mais revenons à nos parkings à vélos. Celui flambant neuf mis en service à la Gare du Nord est exemplaire. Capacitaire, placé de façon idoine (i.e à proximité du nœud RER/Bus/Ascenseurs), avec un environnement sécurisé pour les accès vélos, ce modèle d'implantation mériterait d'être dupliqué dans l'ensemble des gares principales parisiennes. Et pas seulement évidemment, il serait un levier encore plus efficace si l'ensemble des principales gares franciliennes décidaient de l'activer. Mais nous sortons de notre périmètre de contribution. - Des voies dédiées de bout en bout avec un design simple et sécurisé : C'est la difficulté inhérente à un réseau de pistes cyclables qui se construit : pendant un temps long, il n'est pas de bout en bout et est donc fait de ruptures. Mais il y a aussi la géométrie et le design que l'on en fait. Et c'est ici qu'il y a quelques marges de progression de l'existant : la rue Saint-Jacques en est un bel exemple. La complexité induit de l'insécurité pour l'ensemble des utilisateurs des voies. Disposer d'une triple voie est à bannir vous dirons les architectes du vélo, surtout quant il s'agit d'aménager les points d'intersection d'une ville occupée par les voitures, les bus dans leurs couloirs en site propre, et l'ensemble des deux-roues. L'exemple des Pays-Bas est à copier sans remord là aussi. - Dédier les rues radiales à la circulation douce : Tout est dit dans le titre. Une voie modérée serait sans doute de progressivement rendre à la piétonisation et aux vélos, une majorité de petites rues radiales qui relient deux axes routiers principaux. Et sans investissement colossal puisqu'il s'agit presque seulement d'apposer une barrière de part et d'autre de la radiale. Mais cette contribution est sans doute redondante avec la politique de végétalisation des 500 rues.
69	2025-03-31 19:51:00	Registre	Citoyen	Travaux	Il y a beaucoup de travaux qui entravent la mobilité de tous

70	2025-03-31 19:57:00	Registre	Citoyen	Trop d'importance donnée aux vélos par rapport aux piétons !	Pour un permis vélo et un contrôle technique vélo obligatoire !!! Les vélos électriques sont hyper dangereux !!! Limitation obligatoire de la vitesse à 5 km/h maxi dans les zones mixtes avec verbalisations élevées en cas de non respect !! Les piétons sont et resteront toujours plus nombreux que les cyclistes !!!
71	2025-03-31 22:01:00	Registre	Citoyen	Bus	Rendez nous l'arrêt de bus Boucry sur la ligne du 38
72	2025-03-31 22:49:00	Registre	Citoyen	Plan local de mobilité	Je souhaite que les vélos soient équipés de plaques d'immatriculation et que toutes les infractions des vélos soient verbalisées afin de faire cesser tous les accidents générés par ces véhicules. Je souhaite que les trottinettes soient totalement interdites car elles constituent un danger pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes et elles circulent toujours sur les trottoirs . Je souhaite que les voitures puissent continuer à circuler et à se stationner sans aucune restriction car le vélo ne peut être le seul moyen de transport dans une ville aussi étendue que Paris . Il est inadapté pour toute une catégorie de parisiens qui représente une partie importante de la population parisienne qui est complètement pénalisée par cette politique. Je souhaite que les travaux cessent à Paris car la ville est beaucoup trop endettée. Il est inadmissible de continuer à creuser la dette des parisiens pour mettre des pots de fleurs et faire des vélo rues. Le vélo ne doit pas être le seul moyen de transport . Je souhaite que les transports en commun soient une véritable alternative et que le prix du pass Navigo diminue .
73	2025-03-31 23:33:00	Registre	Citoyen	Trotti libre service spécifiques	Les personnes à mobilité réduite semi valides (trop peu diminuées pour rouler en chaise mais trop pour bicycler) apprécieraient le retour de trottinettes en libre service bridées à 15km/h (au lieu de 25 legal) selon les regles en vigueur (port de gants, assurance, circuler sur piste cyclable ou route, parking dédiés) Ceci permet de parcourir les 500-800m pour gagner les arrets de bus depuis son domicile par exemple et surtout circuler en ztl où trop peu de bus et pas de possibilité de circuler reellement en scoot libre service sans sortir de la zone
74	2025-03-31 23:40:00	Registre	Citoyen	Deviation definitive 86-87 isl	La dessert saint paul/ Île Saint-Louis est plus logique par le centre de l'ile avec le 86 et 87. Il faudrait déplacer définitivement l'arret nord-sud des 86 et/ou 87 tel que la deviation actuelle pour qu'ils passent à l'arret du 76 « isl « et non plus pont de sully. En effet la desserte en extrémité des iles est déséquilibrée et injuste pour les residents de l'autre extremité de l'ile. Tel que dévié actuellement, le 86 prend saint antoine, puis rue des nonnains d'hyeres puis rue des deux ponts. Quel soulagement si ça pouvait rester ainsi !! Les bus desormais silencieux n'entraîneraient aucun désagrément. Il faudrait alors prevoir un arret supp. au niveau du metro saint paul bien sur (à ne pas confondre avec l'arret st paul à hauteur de larue du meme nom 800m en amont)
75	2025-03-31 23:43:00	Registre	Citoyen	Remettre le 67 à pigalle	Combien ses usagers ont pleuré la désaffection du 67 à Montmartre !!! Cette liaison directe pour beaucoup facilitait le déplacement des personnes à mobilité reduite qui ne peuvent descendre /monter les escaliers du métro. Meme longue, cette liaison etait directe. En outre le terminus actuel du 67 intitulé « palais royal » s'arrête relativement loin du jardin, plutot vers le ministere.

76	2025-04-01 02:03:00	Registre	Citoyen	Faciliter le stationnement temporaires pour les services à la personne	Les artisans, médecins, infirmiers et auxiliaires de vie peuvent être obligés de se rendre chez les clients en voiture et doivent pouvoir stationner à proximité pour apporter du matériel et faire attendre leur client au minimum. Les places de livraison ne leurs sont pas autorisés. Des places spécifiques pourraient leur être réservées pour un temps limité grâce à un disque. Poser une perfusion, faire la toilette d'un patient, déboucher un évier, extraire une personne d'un ascenseur, décharger du matériel prennent plus de 5 minutes mais moins d'une heure. Leur circulation devrait être aussi facilitée, toujours pour limiter les temps d'attente des patients et clients.
77	2025-04-01 06:41:00	Registre	Citoyen	Adaptez Paris à sa démographie !!	Comme beaucoup de salariés (cadres) à Paris nous activons tout notre possible pour fuir Paris comme des milliers de Parisiens depuis des décennies ! C'est une question de survie des entreprises et associations pour attirer de nouveaux talents de toutes les catégories socio-professionnelles. Observez les chiffres de l'Insee! Paris ne fait plus rêver les jeunes depuis des décennies et sa population vieillit plus vite que les autres métropoles… Le vélo n'intéresse pas les seniors, et la pollution en particules fines des voitures électriques est identique aux voitures thermiques essence depuis plus de 15 ans. Interdire l'acces des franciliens travaillant en voiture est une erreur pour les emplois. Réglez plutôt les problèmes de stupéfiants dans tous les quartiers populaires! Il y aura plus de place pour circuler en sécurité !
78	2025-04-01 06:55:00	Registre	Mairie du 8e arrondissement de Paris	La mobilité doit nous unir, pas nous diviser !	La mobilité est un droit fondamental, indispensable à la vie urbaine des Parisiens dans leur quotidien. Si diminuer la place de la voiture en ville pour réduire la pollution et améliorer la qualité de l'air est une ambition nécessaire, se déplacer librement pour travailler, emmener ses enfants à l'école, accéder aux soins, ne doit pas être un parcours du combattant. Une mobilité trop exclusive Mais la plupart des décisions et des actions d'Anne HIDALGO dans le domaine de la circulation et des transports préfèrent exclure certains Parisiens et poursuivre l'agenda écolo-wokiste dogmatique de son Adjoint David BELLIARD à des fins politiques, plutôt que de répondre de façon équilibrée aux enjeux de la transition écologique. La suppression et le renchérissement des places de stationnement ou encore les "gymkhanas" des nouveaux plans de circulation sont des mesures qui ne prennent pas en compte les besoins des habitants et des professionnels, et qui pénalisent en conséquence ceux qui ne peuvent se passer d'un véhicule faute d'alternatives adaptées. Cette vision manichéenne de l'Hôtel de Ville est réductrice, clivante et va à l'encontre d'une coexistence harmonieuse des différentes mobilités. Aujourd'hui, la capitale est une ville dystopique où les Parisiens "contraints" physiquement ou logistiquement se retrouvent privés d'une mobilité réservée à ceux qui peuvent se déplacer à pied, à vélo ou en transport en commun. Une ville qui exclut certains de ses habitants en oubliant que nous sommes tous, tour à tour, dans une situation d'automobiliste, de cycliste et de piéton, de validité et d'invalidité. Liberté, sécurité et commodité Paris doit rester accessible à tous et la mobilité doit nous unir. Le Plan local de mobilité (PLM) est l'occasion d'améliorer l'existant. La Mairie doit proposer un plan de circulation pragmatique, prenant en compte les besoins des habitants et des professionnels, offrant des alternatives crédibles à la voiture thermique, modernisant les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, et aménageant des espaces pour les personnes à mobilité réduite. La Police municipale doit également renforcer la discipline sur l'espace public.

					La priorité doit être donnée aux plus vulnérables, les piétons, avec notamment la sanctuarisation des trottoirs. Le PLM est l'occasion de raffermir le "Code de la rue" adopté par le Conseil de Paris en 2023, aujourd'hui une simple "charte de bonne conduite", qui reste largement au milieu du gué, faute de volonté politique afin de renforcer la Police municipale et de donner la priorité aux sanctions pour faire respecter le Code de la route. Alors qu'ailleurs l'IA révolutionne déjà la vie urbaine, Paris somnole encore. Il faut réagir afin d'améliorer le quotidien des Parisiens, avec des solutions technologiques pour mesurer les flux, fluidifier le trafic, réduire les embouteillages, aider à trouver des places de stationnement et de livraison, détecter les défauts de la voirie et améliorer son entretien, vidéo-verbaliser les véhicules gênants, identifier l'origine des nuisances sonores, etc. Moins d'idéologie pour plus d'utilité La lutte contre la pollution et la transformation des modes de déplacement sont essentielles. Une mobilité durable et intelligente ne consiste pas à interdire mais à offrir des alternatives équilibrées et réalistes. La réduction des pollutions atmosphérique et sonore passe aussi par une accélération de l'électrification des véhicules et des transports publics. Favoriser le vélo et la marche doit se faire sans générer de nouvelles fractures sociales et territoriales. Encourager une mobilité plus propre implique d'accompagner les ménages et les professionnels dans cette transition, sans les pénaliser financièrement ou logistiquement. Loin des postures idéologiques et des mesures punitives, Paris doit retrouver une vision globale et concertée de la mobilité. Une ville qui fonctionne est une ville qui permet à chacun de se déplacer facilement. Nous avons besoin d'une mobilité ouverte à tous, et non réservée à quelques-uns. Paris peut être une ville durable, moderne et accessible. Mais pour cela, elle doit cesser d'exclure pour s'adapter à nouveau aux besoins de tous. Moins d'idéologie pour plus d'utilité !
79	2025-04-01 07:22:00	Registre	Citoyen	Etudiants	Comment font les étudiants qui étudient en province pour rentrer chez leurs parents quand ceux ci habitent en banlieue ? Le we pas de rer pas de train de banlieue… nous n'avons pas d'autre choix que d'aller les chercher dans les gares parisiennes. Et là commence la galère…
80	2025-04-01 07:56:00	Registre	Clap Vélos	Compléter l'aide pour la creation de stationnement vélo en copropriété avec une prestation de conseil	Madame, Monsieur, Pour encourager le report modal vers le vélo, il est essentiel de développer le stationnement sécurisé au pied des habitations. Or, faute d'accompagnement adapté, les copropriétés peinent à agir. Le programme Alvéole Plus permet aujourd'hui un conseil gratuit et sans avance de frais, évitant aux copropriétaires de devoir convaincre leur AG de financer une expertise. 27 % des projets accompagnés ont déjà abouti, et beaucoup sont en attente d'une validation en AG. Malheureusement, ce programme s'arrête en septembre 2025. La prime de la Ville pour la création de parkings vélo est une avancée, mais sans accompagnement en amont, de nombreux projets restent bloqués ou aboutissent à des installations inadaptées (ex. : crochets muraux trop serrés). En intégrant la prise en charge du conseil dans votre dispositif, vous maximiseriez le taux de réussite des projets et garantiriez des infrastructures adaptées. Je serais ravie d'échanger sur ce sujet. Vous pouvez me joindre au [votre numéro]. Caroline Boussac Conseillère en aménagement de parkings vélo - Clap vélo

81	2025-04-01 08:04:00	Registre	Citoyen	Stationnement / transport en commun / déplacement	Bonjour, Le développement des mobilités actives est une réalité. En envers et contre tous Paris a raison de développer les pistes cyclables….. et tout ce qui favorise les déplacements à vélo et à pied. Cependant l'impression que la voiture n'a plus sa place est un frein réel aux entreprises, commerces … qui ont besoin d'être livrés. Il faudrait arriver à gommer cette image : communication (plan d'accès), conditions financières de stationnement pour les livraisons,… D'autre part pour diminuer la part de la voiture qui n'a pas besoin de sa voiture mais qui l'utilise car le stationnement en périphérie n'existe pas ou peu (en limite de la 1ere/2eme couronne) > avoir une politique commune avec la Région au delà des pensées politiques. Favoriser un stationnement pas cher, combiné avec le pass navigo (ça existe avec le vélo pourquoi pas avec la voiture ?) Et enfin, le constat que les transports en communs (métro RER…) sont saturés est un fait surtout aux heures de pointes qui tendent en plus à s'allonger. Peut-on se dire (ce qui vient un peu en contradiction avec le paragraphe précédent) que la voiture si elle est partagée est le transport en commun du futur : il faudrait inventer l'usage de la voiture comme un système de transport en commun et non comme un objet personnel (développer l'autopartage ?) Merci de tout ce qui est déjà réalisé. Cordialement,
82	2025-04-01 08:33:00	Registre	Citoyen	Et demain ?	Demain, il n'y a aura plus aucune vie collective dans les quartiers... Les transports en commun ne fonctionnent pas, sont chers, font perdre énormément de temps et ne sont jamais à l'heure. Les cyclistes et autres déplacements à électricité nucléaire ne respectent absolument rien. regardez les centres des villes de province...ils se vident, les commerces ferment, la vie locale n'existe plus... Par contre, pas. De bruit et moins d'accidents...bravo !
83	2025-04-01 08:46:00	Registre	Citoyen	Amélioration rue de la Pompe	Avec les commerces, les écoles, les arrêts de bus, la section rue de la Pompe entre rue de la Tour et Henri Martin est assourdissante et dangereuse. Vitesse excessive, stationnement anarchique, bruit. Peut-être mettre l'arrêt du 52 direction Opéra devant le lycée Janson gênerai moins les résidents. Peut-être un sens unique dans cette section amoindrirait le bruit et augmenterait la sécurité. Quelles arbres, fleurs égayeraient cette rue trop minérale.
84	2025-04-01 09:38:00	Registre	Citoyen	Plan de mobilité - moratoire	Bonjour et merci de cette opportunité de donner mon avis en tant que parisien. Le dernier plan a été très brutal et a entraîné d énormes augmentations des embouteillages et des temps de trajets - et augmente la saturation des transports : Les places de la bastille, de l étoile, de la porte de st cloud sont extrement saturées et devenues très dangereuses en scooter électrique. Les quais bas sont trop étroits pour se faufiler - les voies réservées du périphérique sont interdites aux deux roues électriques et le danger est énorme à présent.

					L'aménagement du provisoire du Trocadéro est compliqué et accidentogene. Pourquoi ne pas vouloir faciliter les transports des gens qui travaillaient et doivent se déplacer plusieurs fois par jour dans Paris avec du matériel parfois encombrant (et le métro n est pas adapté avec 10 kilos de matériel à porter sans escalator). J ai vu le projet de la place de la Concorde - rien n est mentionné sur la manière de maintenir une fluidité de trafic sur les axes concernés. Quand est prévu la votation pour demander l avis des parisiens sur ce sujet aussi structurant ? Ma question est : comment comptez vous mettre cette votation sur les options de plans de circulation avant les prochaines municipales ?
85	2025-04-01 12:11:00	Registre	Citoyen	Marche pour tous	Accessible au plus grand nombre, la marche est une activité simple mais extrêmement bénéfique pour la santé. En l'intégrant à son quotidien, on agit efficacement sur la prévention de nombreuses maladies, tout en améliorant son bien-être physique et mental. Il suffit de quelques pas par jour pour en ressentir les effets positifs et adopter un mode de vie plus sain. A ce titre l'objectif 2 du PLM est à saluer : Rendre l'espace public plus accessible en facilitant la marche pour tous. Pourtant, cet objectif n'est pas compatible avec le développement parfois anarchique des terrasses de cafés parisiens. On ne compte plus les terrasses qui ne respectent pas les autorisations qui leur sont gracieusement accordées (cf. le récent rapport de la Cour Régionale des Comptes). [Voir Annexe B] Il devient presque impossible de circuler avec des personnes âgées, une poussette et je ne parle même pas des PMR. Il faut rendre aux piétons toute la place qu'ils méritent. Comme l'indique c'est le mode de déplacement dans Paris avec la part modale la plus importante (66 % et en progression puisque cette part était de 60 % en 2010).
86	2025-04-01 12:25:00	Registre	Citoyen	Mobilité active: politiques cyclables	Un grand nombre d'individus n'ont toujours pas accès aux services du Plan Vélo de la ville de Paris. Entre autres, il est nécessaire de mettre à disposition un plus grand nombre de vélib, et ce dans toute la ville (et dans ses proches périphéries) ! De nos jours, dépendre du vélib pour se mouvoir dans la Paris, alors même que les prix d'abonnement sont en réalité une belle preuve de la volonté d'inclusivité, est complètement impossible pour un grand nombre d'individus. À titre d'exemple, voici plusieurs incitations négatives à l'usage du vélib : - les vélib manquent d'entretien : il est trop courant de tomber sur des vélos endommagés, au système électronique cassé, ou à la chaine déraillée, voire à la selle rompue... ceci limite d'autant plus l'offre déjà limitée à disposition des utilisateur.ices - certains quartiers ne sont pas assez desservis en stations : il faut donc souvent marcher plus de 10 minutes avant d'en trouver une, ce qui incite les habitants à préférer les transport en communs plus polluants, coûteux, et moins avantageux en termes de santé physique et mentale - un nombre de stations trop peu denses : lorsque l'on a la chance de se trouver dans une quartier avec une offre acceptable de stations vélib, il est toujours impossible de complètement dépendre de ce système. Pour cause, les zones résidentielles se voient dépourvues de leurs vélos dès les premières heures de la journée laborale, ce qui empêche bien souvent celle.eux souhaitant prendre un vélo après 10h de le faire. Et les zones laborales ou académiques sont souvent débordées de vélos, ne laissant plus de place aux autres utilisateurs de déposer leur vélib. Dans ce contexte, il est parfois impossible de prendre un vélo pour se déplacer, et si jamais cela l'est, il est souvent compliqué de pouvoir terminer la course faute de place en station... Pour les plus aguerri.e.s, cela peut s'avérer partie de l'aventure, mais ce n'est malheureusement pas ce public que les politiques de mobilité douce/active doivent chercher à convaincre, mais bien celle.eux qui doutent encore de l'efficacité du système. Une

					politique véritablement efficace doit prioritairement se tourner vers celle.eux qui se situent à la limite de prendre part au mouvement, celle.eux qui souhaitent mais redoutent de franchir le pas, car bien souvent cela correspond à la large majorité de la population ! Merci d'en prendre connaissance et d'en faire acte, Excellente journée.
87	2025-04-01 13:53:00	Registre	Citoyen	Contribution et mise en garde	NE TOUCHEZ PLUS À RIEN. ARRÊTEZ VOS TRAVAUX INUTILES ET NÉFASTES POUR NOTRE VILLE. AVEC 12 MILLIARDS D'EUROS DE DETTES CONCENTREZ-VOUS SUR L'ESSENTIEL : PROPRETÉ, SÉCURITÉ, FLUIDITÉ DES TRANSPORTS, RESPECT ABSOLU DES PIÉTONS, USAGERS LES PLUS FRAGILES, VERBALISATION SÉVÈRE DES CYCLISTES QUI SONT DES FOUS FURIEUX !!!!
88	2025-04-01 16:24:00	Registre	Citoyen	L'importance de l'espace - Quantifiée	Madame, Monsieur, Je vous remercie de m'offrir l'opportunité de contribuer. Conformément aux récentes recommandations de l'OCDE, le Plan accorde une grande importance au rééquilibrage de l'espace en faveur des mobilités actives et partagées, ce que je salue vivement. Le Plan inclut également de nombreuses statistiques utiles, notamment sur l'évolution du trafic et de la qualité de l'air. Je me permets de vous suggérer d'inclure dans le Plan des statistiques sur l'utilisation actuelle de l'espace et son évolution. Ces statistiques pourraient, par exemple, illustrer quel moyen de transport bénéficie de la plus grande part de l'espace aujourd'hui. Avant la pandémie de COVID-19, Le Monde avait publié une statistique indiquant que la moitié de l'espace public était attribuée aux automobilistes, alors que seulement 13 % des déplacements étaient effectués en voiture. Ainsi, un déplacement en voiture bénéficiait de plus de sept fois plus d'espace que les autres modes de déplacement (https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html). Il serait intéressant de comprendre - par arrondissement - comment cette distribution a évolué ces dernières années, où nous en sommes en termes de partage de l'espace public, et quelle est la vision de la ville à cet égard. Je me demande si ces informations pourrait être collectées et partagées dans le contexte du Plan. La section 5.3.1 de ce rapport de l'OCDE (https://www.oecd.org/en/publications/transforming-catalonia-s-mobility-system-for-net-zero_1cac3681-en.html) discute de l'importance de rendre visible la distribution de l'espace pour illustrer le déséquilibre actuel et potentiellement augmenter l'acceptation publique des politiques de réaménagement. Je me demande si une partie du contenu de cette section pourrait être utile. Le calcul de l'attractivité relative des moyens de transport décrit dans l'annexe C du même rapport pourrait être une autre statistique intéressante à collecter et à partager. Par exemple, une comparaison du temps de trajet par moyen de transport dans Paris et dans les communes qui l'entourent pourrait être facilement réalisée. Ces données pourraient également être comparées avec l'utilisation de l'espace des différentes villes, des statistiques sur les incidents routiers et/ou la vitesse moyenne (ou maximale), afin de rendre visible le lien entre ces variables et le type d'améliorations possibles grâce à la redistribution de l'espace (et d'autres politiques comme la réduction de la vitesse). N'hésitez pas à me contacter si obtenir le code pour générer ces données (en Python) pourrait vous être utile. Je vous remercie par avance pour votre attention. Cordialement, Mariana Mirabile

89	2025-04-01 18:25:00	Registre	Citoyen	Poids louords et autres camions de livraison.	Quid de plages horaires bien définies pour la circulation de poids lourds et autres véhicules de livraison ? Il y a quelques années, ces horaires -très matinaux, je le concède- étaient fixés entre 5h et 9h du matin. De surcroît, pour les longues lignes de bus, la 75 et la 76, notamment, dont les intervalles entre les passages sont souvent plus d'une demi-heure d'attente, quid d'un doublement du trafic de ces bus, quitte à ce qu'ils soient plus petits ? Enfin, MERCI de penser à un rétro-éclairage dans les panneaux indicatifs des horaires des abribus ou arrêts, parce qu'on n'arrive pas à lire lesdits panneaux si l'endroit est mal éclairé ! IN FINE, tentez de faciliter l'accès des métros aux personnes à mobilité réduite par la construction d'ascenseurs partout où cela est possible, à Toulouse ils l'ont fait, certes le réseau est plus récent, mais avec tous les réaménagements qu'on fait à Paris, l'accessibilité pour les gens âgés, malvoyants ou à mobilité réduite devrait devenir une préoccupation primordiale !
90	2025-04-01 20:51:00	Registre	Citoyen	Vélo à Clamart et Meufon	J ai un VAE depuis peu mais pas assez de voies sécurisées entre Le petit Clamart et Boulogne, mon lieu de travail. On peut passer une partie en forêt quand il fait jour mais dès qu on arrive à Clamart (parking en bas de la forêt), ça devient dangereux (route qui longe Percy et qui mène à Boulogne en passant par le RÉr Issy). Je n arrive pas à trouver de meilleur chemin.
91	2025-04-01 23:59:00	Registre	Citoyen	Augmenter le parc de Vélib' mécanique	Utilisateur quotidien de Vélib' mécanique depuis juillet 2007 (early adopter), je constate une net diminution du parc de Vélib' mécanique au profit d'un parc de Vélib' électrique croissant. Par conséquent, Il devient de plus en plus difficile de trouver un Vélib' mécanique, ce qui oblige les utilisateurs à devoir passer sur les modèles électriques (abonnement plus chère, soit dit en passant). Afin de maintenir les utilisateurs inscrits dans une démarche vertueuse d'utilisation de modèles mécaniques, il devient urgent de rééquilibrer la mise à disposition de Vélib' mécaniques.
92	2025-04-02 06:44:00	Registre	Citoyen	Cyclabilite	J'ai observé dans de nombreux arrondissements de la capitale un manque de parkings vélos de type trombone . Dans certaines rues ils sont quasi inexistants (ex rue Caulaincourt 18eme) et dans de autres ils existent mais sont saturés (ex rue Montmartre) Mais ce qui me choque le plus c'est la présence sur certains parkings de flottes de vélos privés type free floating qui squattent les places de parking Ces vélos qui n'ont pas besoin d'être attaches à un point fixe obligent les autres vélos à se garer n'importe où sur l'espace publique encourageant les vols Pour une meilleur cyclabilite je vous propose d'interdire le stationnement des flottes de Free floating sur les parkings vélos destinés aux vélos qui sont à la recherche de parkings sécurisés
93	2025-04-02 07:21:00	Registre	Citoyen	Stop	Merci d'arrêter de rendre la vie impossible aux Parisiens et aux Banlieusards . Arrêtez de réserver notre si belle capitale aux bobos écolos fachos friqués… .
94	2025-04-02 08:49:00	Registre	Citoyen	Quelle mobilité pour les senioes	Constat : prendre le bus ou le métro pour les seniors c'est compliqué. Le vélo aussi sauf à être un sportif aguerri. La livraison, les services à domicile sont ils une alternative ?

					L'usage des taxis ? N'y a t-il pas un risque à condamner les seniors les moins fortunés et même les autres à l'enferment ? J'adore faire mes courses à pied, j'adore me rendre au musée, bref j'adore ma ville. Est ce qu'il en sera de même dans 10-15 ans ? Me sentirais-je inclue ou exclue ? Je n'entre vois pas de solution dans l'immédiat. Si vous avez des perspectives elles m'intéressent. Merci
95	2025-04-02 10:24:00	Registre	SAS KA (artisan)	Contribution des artisans	En tant qu'artisan parisien, travaillant quotidiennement à Paris, je suis pleinement conscient des enjeux de transition écologique et partage l'objectif d'une mobilité plus durable. Toutefois, je regrette que le Plan Local de Mobilité (PLM) de Paris, qui doit assurer un équilibre entre les besoins en mobilité et la protection de l'environnement et la santé, ne prenne pas en compte les pratiques, contraintes et besoins en mobilité de nos métiers. Dans un contexte économique alarmant, avec un niveau de défaillances d'entreprises supérieur aux années pré-Covid, l'accumulation des contraintes de voirie aggrave les difficultés de nos entreprises. Pour préserver l'artisanat parisien et assurer le dynamisme économique de la ville, il est urgent de mieux distinguer les particuliers des professionnels, et d'adapter les politiques et les charges aux réalités de nos métiers. Tenir compte des besoins des professionnels dans le partage de la voirie et de l'espace public L'exercice de nos activités suppose de pouvoir accéder puis stationner à proximité des lieux d'intervention et de livrer ou d'être livré dans de bonnes conditions. La modification des plans de circulation, la réduction de la voirie accessible et la suppression de places de stationnement induites par ce PLM conduit à dégrader nos conditions de travail et celles de nos salariés (port de charges lourdes sur de plus grandes distances, dangerosité des parcours), à allonger nos temps de trajet (ce qui est contre-productif en termes de pollution, renchérit nos coûts et impacte nos clients) et réduire nos capacités d'intervention. Cela diminue à la fois le service rendu à la population et notre volume d'activités potentiel, menaçant la pérennité de nos activités. La réalité des contraintes professionnelles doit être intégrée aux décisions en matière d'aménagement urbain, au même titre que d'autres enjeux. Accompagner la transition des véhicules et l'adapter aux réalités du terrain Le transport de matériel, d'outils et de marchandises lourdes et encombrantes est une contrainte quotidienne pour de nombreux artisans, notamment ceux du bâtiment, du dépannage ou des métiers de bouche, et nécessite l'utilisation d'un véhicule (utilitaire le plus souvent).

					Si l'électrification des véhicules est un objectif pertinent à long terme, elle ne concerne pas tous les types de véhicules et représente un investissement important que de nombreux artisans ne peuvent assumer seuls. Les aides existantes sont insuffisantes face à l'ampleur du besoin. De plus, le manque de bornes de recharge adaptées et l'absence d'engagements clairs sur leur déploiement rendent cette transition encore plus incertaine. Quant aux vélos-cargos, ils ne sont pas adaptés à la plupart de nos métiers, trop limités en termes de distances, volumes et poids transportés. Les artisans, acteurs essentiels de l'économie parisienne, demandent que le PLM soit repensé, en concertation, afin de garantir un équilibre entre transition écologique et maintien d'un tissu économique local dynamique et essentiel au fonctionnement de la capitale. Cela passe par une meilleure prise en compte de nos contraintes de déplacement et de nos capacités financières, par des plans de circulation tenant compte des professionnels mobiles, un maillage adapté et suffisant en zones de livraison et en places de stationnement dédiées et un véritable accompagnement dans cette transition.
96	2025-04-02 13:16:00	Registre	Citoyen	Personnes à mobilités réduites, importance du bus	Arrêtez de tout donner au vélo, les bus sont okus importants pour les gens à mobilité réduites.... Le vélo n'est qu'une minorité dans cette capitale
97	2025-04-02 13:59:00	Registre	Citoyen	Plus de voies dédiées pour les TC et diminuer les pistes cyclables. Mauvais comportement des cyclistes	Bonjour, donc c'est bien de favoriser le vélo à Paris, mais il faudrait peut-être remettre des fils pour les transports en commun en faisant des voies bus et taxi et diminuer un peu les fils pour vélo car car même pour les piétons, les vélos ne respectent pas les les trottoirs et les sens de Le circulation et les feux rouges pour les passages protégés
98	2025-04-02 14:12:00	Registre	Citoyen	Circulation des bus à augmenter	Commencez par améliorer la circulation des bus dans les rues de Paris.
99	2025-04-02 14:15:00	Registre	Citoyen	Pistes cyclables sécurisées	Plus de pistes cyclables vraiment PROTÉGEES.Rendre le bd Sebastopol entièrement cyclable (la piste est surchargée de vélo)
100	2025-04-02 17:47:00	Registre	Citoyen	Plan velo, pistes cyclables	Le plan vélo avance à grand pas mais certains aménagements sont déjà obsolètes ou n'en ont pas tenu compte : - la piste à double sens du boulevard sébastopol est vraiment sous dimensionnée et devrait être doublée - la place de la république devrait accueillir une piste à double sens de chaque côté, avoir 2x3voies de véhicule la rend très dangereuse à la circulation et fait un appel d'air pour les véhicules motorisés - la piste qui a été aménagée le long des quai de seine rive gauche est super, mais la rive droite mériterait vraiment un équivalent
101	2025-04-02 17:54:00	Registre	citoyen	Voies de bus supplémentaires à la place des pistes cyclables	La mairie devrait recréer les voies de bus supprimées au profit des vélos, puis démissionner en bloc pour laisser la place à une équipe compétente.

102	2025-04-02 17:54:00	Registre	Citoyen	Circulation et stationnement vélo	Protéger les pistes cyclables des stationnements des véhicules de livraison : les pistes ne sont pas des variables d'ajustements des livraisons, il faut augmenter le nombre de bornes pour éviter le stationnement - Protéger les cyclistes des bus et taxis : lorsqu'une voie de bus est suffisamment large, mettre en place une piste cyclable délimitée (ex : boulevard de l'Opéra) - Protéger les cyclistes de toutes autres usagers : lorsqu'une voie est trop étroite, mettre en place des bandes cyclables colorées au milieu de la voie, tel que l'on peut le voir en Wallonie ou à Bruxelles - Définir un ratio minimal largeur voies vélos/largeur voies voitures pour définir la largeur des pistes nécessaires : cet indicateur pourrait justifier le besoin d'élargir certaines voies vélos, comme celle boulevard de Sébastopol (deux petites voies vélos vs 3 voies voitures/bus + stationnement) Sécuriser les stationnements des vélos : - Définir un ratio places vélo/places véhicules comme indicateur par rue : si une rue compte 10 stationnements voitures, prévoir au moins 20 stationnements vélos - Définir un ratio places vélo par rue : si un rue compte 500 habitants, prévoir un nombre d'arceaux suffisants - Elargir l'espace entre arceaux : certains vélos, comme les vélos hollandais, sont plus larges et nécessitent plus de places lors de leur stationnement. L'espace généralement défini entre les arceaux est insuffisant pour stationner deux vélos dans certains cas. Cela permettrait de prendre en compte tous les usagers possibles y compris ceux avec des difficultés de mobilité. Est-ce que l'on envisage des places de stationnement de voiture qui font pile la largeur de la voiture ? Non, on prend en compte le fait de pouvoir sortir de la voiture. C'est la même chose avec un vélo ! - Prévoir des stationnements vélos dans toutes les rues où des stationnements voitures existent, sans dérogation possible - Prévoir des stationnements vélos en free-floating séparés des stationnements vélos pour vélos privés : les usagers de vélo en free-floating garent souvent leurs vélos au niveau des arceaux alors que ces vélos n'ont pas besoin d'être attachés ; il est indispensable que ces sociétés redéfinissent les zones de stationnements autorisés en dehors des arceaux
103	2025-04-02 17:56:00	Registre	Citoyen	fluidification du trafic pour les TC et voitures. Rendre les trottoirs aux piétons	Il faut réhabiliter les transports en commun (les rendre propres fiables à des intervalles réguliers et sécurisés) mais laisser sa place aux voitures qui sont dans 90% des cas nécessaires et incontournables.Le vélo n est pas pour tout le monde et ne remplace pas une voiture (qui a d autres fonctions). Il faut réouvrir des rues remettre du stationnement et supprimer des sens interdits pour fluidifier le trafic routier notamment pour les bus qui entre les travaux et les rues interdites sont fortement ralentis et les stations d arrêts déplacées (et on ne les trouve plus). Et rendre les trottoirs aux piétons en verbalisant les vélos qui les empruntent
104	2025-04-02 20:16:00	Registre	Citoyen	Faire réellement respecter la limitation de vitesse à 30 km/h	Cette mesure permettrait de réduire le bruit, les accidents (et leur gravité !), et la plupart des conflits entre usagers. Voitures, scooters et motos, camionnettes et camions, et mêmes les bus RATP ne respectent que rarement la limitation de la vitesse à 30 km/h ! Proposition : Multiplication des contrôles de vitesse par police, installation de nvx radars automatiques, pose de ralentisseurs/chicanes/réducteurs de voies, de feux tricolores qui passent au rouge si vitesse mesurée supérieur à 30...Développer les ondes vertes et informer/communiquer dessus, comme dans la rue de Rivoli : peu de conducteurs savent qu'en roulant à ~25km/h, ils auront ts les feux verts.
105	2025-04-02 20:30:00	Registre	Citoyen	Plan des Mobilités	Si pour vous la mobilité c est le vélo les baskets les transports en commun vous êtes entrain d immobiliser tout le monde vous servez de ce fait une idéologie et non les citoyens
106	2025-04-02 22:17:00	Registre	Citoyen	Pistes cyclables	Obliger les cyclistes à emprunter les pistes cyclables lorsqu'il y en a.
107	2025-04-02 23:03:00	Registre	Citoyen	stationnement vélo en copropriété	En raison des vols de vélos, ce mode de mobilité est dissuasif si on ne dispose pas de local vélo dans son immeuble. Or la réglementation n'impose des locaux vélos que dans les copropriétés qui ont des garages (une minorité à Paris). Il y a donc besoin d'une réglementation qui impose des locaux vélo en rez-de-chaussée, sauf impossibilité matérielle. A imposer progressivement, en commençant par la construction neuve. De plus, les nombreuses loges devenues vacantes à la suite du départ en retraite de la gardienne devraient pouvoir être affectées prioritairement au stationnement vélo ; voir https://www.clapvelo.com/post/loges-de-gardien-locaux-velo

108	2025-04-03 05:56:00	Registre	Citoyen	code de la route nouvelles mobilités	Mettre en place des stages de rappel du code de la route pour les cyclistes, trotinetteurs, skateurs, monocycletteurs, scooters, etc Obligatoire et gratuit pour la première effraction à la place d'une amende. Lors d'une nouvelle effraction, amende majorée de 25% sauf si nouvelle formation, réduite à 25%. À la 5eme effraction, nouvelle formation obligatoire payant sinon à chaque nouvelle effraction amende majorée de 100%
109	2025-04-03 07:50:00	Registre	Citoyen	vélo et mobilités décarbonnées	Vive le vélo et toutes les formes de mobilité non thermique. Pour ceux qui ne peuvent pédaler, développement de l'électrification : taxis légers + vélos cargo
110	2025-04-03 07:58:00	Registre	Citoyen	mobilités douces	Les énormes travaux empêchent les bus et les ambulances de passer !! Améliorez les voies de bus et travaillez étroitement avec la région pour les transports (énormes problèmes avec le métro !!) Mobilité douce = Transports en commun valable
111	2025-04-03 08:33:00	Registre	Citoyen	Faciliter les circulation des séniors	la Ville n'accorde pas assez d'attention à sa population vieillissante et qui est cependant soumise à l'impôt. Cette population sans être en fauteuil roulant a des difficultés pour marcher (hanches, genoux, etc...) comme pour descendre les nombreux escaliers du métro. Il manque des bancs sur la voie publique et des escaliers mécaniques dans le métro, et des bus au trajet transversal (plus de bus pour passer de Jaurès à Palais Royal par exemple depuis la mutilation du trajet du 48) . Les plans de circulation absurdes et les détours obligés font monter les notes des taxis que, avec les difficultés d'accès au métro, l'insécurité sur les quais et dans les rues de certains secteurs du 19 par ex, l'indigence du réseau de bus dans ce secteur , des seniors sont obligés de prendre pour pouvoir circuler. Les vélos trop rapides et qui ne respectent aucune règle du code de la route menacent les plus fragiles et certains dans mon quartier, malgré les pistes cyclables, foncent sur les trottoirs, les deux roues motorisées aussi. J'ajouterai qu'avec la restriction des places pour se garer et les verbalisations gargantuesques, des artisans refusent de venir travailler à Paris. Toute une population pour laquelle la Ville devient impraticable est pénalisée et envisage de la quitter.
112	2025-04-03 09:10:00	Registre	Citoyen	Déplacements pour les artisans. Conflit piétions/cycliste	Difficile de faire venir un artisan chez moi,"on ne veut plus venir à Paris". Les velos ayant ledroit de circuler partout , dans les sens interdits, sur les trottoirs " quand la rue est pavée ça fait mal aux fesses",vivre à Paris est devenu difficile (j habite Montmartre) et l' opinion des hahitants n est pas écoutée.Je vais partir après 40 ans de vie montmartroise
113	2025-04-03 09:31:00	Registre	Citoyen	accès routiers aux portes de Paris et circulation des vélos	la circulation vers les boulevards intérieurs et l'agencement de la porte de Charenton est un facteur d'engorgement et de difficulté d'accés. la mise en sens unique de la rue de Charenton et de la rue taine couplée à l'interdiction de circulation rue de la brêche aux loups conduit à une difficulté d'accès aux professionnels et particuliers en véhicule. Par ailleurs les dépenses affectées à la signalisation par feux tricolores destinés aux vélos est contre productive (de même que d'avoir autoriser le doublement par la droite). La majorité des cyclistes ou utilisateurs de trotinnettes ne respectent pas ces indications. Rétablissez la circulation à double sens des artères de pénétration jusqu'aux boulevards intérieurs. Limitez la circulation à contre sens des vélos.
114	2025-04-03 09:38:00	Registre	Citoyen	Mesures pour les séniors	Paris se vide, de moins en moins de familles, De moins en moins de voitures, de places de stationnement, Une circulation aberrante, les vélos à contresens sont source d'accident, de peur. Les piétons sont confrontés aux voitures, aux vélos, à contresens, ou qui brûlent les feux, qui ne respecte aucune priorité, et d'une manière générale, pas le code de la route. En tant que senior avec difficulté à marcher, j'ai à plusieurs reprises failli me faire renverser par des vélos qui ne sont jamais verbaliser. Pour aller chercher la station de métro ou de bus, c'est parfois trop loin. En conclusion, je sors de moins en moins depuis cette nouvelle politique. De plus les bancs ont été enlevés. Plus de possibilité de se reposer. Bref, ne plus sortir isolement = dépression Pour combien d'années ?
115	2025-04-03 10:04:00	Registre	Citoyen	Trop de travaux tuent la ville	Comme un sentiment d'appauvrissement de la Ville de Paris ! Des que vous sortez des quais, c'est une pluie de travaux dans tous les quartiers qui rendent la circulation tant pour les piétons cyclistes et bien entendu les voitures. Quel dommage de ne pas trouver des mises en place ou vélos et automobiles puissent rouler ensemble dans la bonne entente plutôt que de les opposer.De façon général, les cyclistes ne sont pas assez contrôlés, feu rouge, trottoirs, vitesse... C'est insupportable pour les piétons.Ville + que sale c'est triste pour la "plus belle ville du monde"
116	2025-04-03 10:10:00	Registre	Citoyen	Arret des exclusions	Depuis plusieurs années, la mairie de Paris mène une politique volontariste visant à réduire la place de la voiture dans la capitale. Zones à circulation restreinte, suppression de places de stationnement, limitation de vitesse et augmentation des voies dédiées aux vélos et transports en commun sont autant de mesures mises en place pour encourager une ville plus verte et moins polluée. Toutefois, cette transition suscite un vif débat, notamment en raison des conséquences négatives qu'elle engendre pour

					de nombreux habitants et travailleurs.Les restrictions croissantes compliquent la vie des automobilistes, notamment ceux qui viennent de banlieue et n'ont pas toujours accès à des alternatives de transport efficaces. Les artisans, commerçants et professions nécessitant l'usage d'un véhicule pour leur activité se retrouvent confrontés à des difficultés logistiques et financières importantes. Par ailleurs, les prix de l'immobilier poussent de nombreux Parisiens à vivre en périphérie, rendant l'usage de la voiture quasi incontournable pour certains.Si la lutte contre la pollution est un enjeu majeur, l'exclusion progressive de l'automobile pose la question de l'équilibre entre écologie et accessibilité. Peut-on vraiment se passer de la voiture sans renforcer les inégalités sociales ? Une politique plus inclusive, combinant transition écologique et prise en compte des réalités du quotidien, semble nécessaire pour éviter que Paris ne devienne une ville inaccessible à une partie de sa population.
117	2025-04-03 10:34:00	Registre	Citoyen	Paris sans voitures : bientôt une ville musée ?	Si vous êtes automobiliste et que vous tentez de circuler dans Paris, toutes mes pensées vous accompagnent. Entre les rues transformées en pistes cyclables XXL, les zones interdites aux véhicules thermiques et les places de stationnement aussi rares qu'un ticket de métro valide dans une poche, conduire dans la capitale relève désormais de l'exploit. La mairie, bien décidée à faire de Paris une ville « verte », multiplie les restrictions. Objectif ? Moins de pollution, plus de vélos, et visiblement, un grand jeu de cache-cache avec les automobilistes. Résultat : les conducteurs sont en voie de disparition, un peu comme les pigeons civilisés ou les vendeurs de kebabs qui acceptent la carte bleue.Pour les banlieusards et les artisans qui doivent encore utiliser une voiture, c'est une autre histoire. Les trajets deviennent un mélange d'épreuve de Koh-Lanta et d'escape game. Trouver une place de parking ? Mission quasi impossible. Repartir sans une amende surprise ? Relève du miracle. Pendant ce temps, les cyclistes slaloment avec la grâce d'un danseur étoile, tandis que les piétons découvrent que traverser la rue peut parfois s'apparenter à une épreuve de saut d'obstacles. Alors, Paris deviendra-t-elle bientôt une ville exclusivement réservée aux vélos et aux trottinettes électriques ? Les automobilistes seront-ils classés comme espèce protégée ? Une chose est sûre : si vous tenez vraiment à conduire dans la capitale, mieux vaut réviser son code de la route… et sa patience.
118	2025-04-03 10:45:00	Registre	Citoyen	Arrêt de la politique municipale actuelle	Arrêtez d'empêcher les gens de se déplacer. Nous avons le droit de sortir de nos quartiers. C'est une atteinte insupportable à la liberté de circuler. Habitante du 19eme je ne croise que des gens furieux de la gestion du plan de circulation. Vous impactez la circulation des personnes handicapées, des bus des véhicules de secours, des artisans qui ne veulent plus venir à Paris. Arrêtez de faire de notre vie un enfer. Mme hidalgo avait dit que les travaux après les jo allaient se calmer. Encore un mensonge éhonté !!! Toutes nos forces se joindront pour vous éjecter de la mairie de Paris que vous squattez depuis bien trop longtemps !!! Vivement 2026
119	2025-04-03 10:54:00	Registre	Citoyen	Sécurité avant tout	Alors j'ai parcouru le projet de la ville de Paris, pardon mais il faut revoir les priorités : à quoi bon parler "genre" si on ne peut même pas traverser un carrefour en sécurité ? Je vous donne un exemple : j'habite près du carrefour rue de vaugirard - Boulevard pasteur dans le 15e arrondissement. Vous observez 30 minutes, vous voyez des dizaines de situations dangereuses. Il y a tout le temps des accidents. La juxtaposition des modes de transports voiture/bus/2RM/vélos/trottinettes tout ça en même temps et le piéton qui essaye de se faufiler au milieu de tout ça... c'est n'importe quoi ! Il faut absolument mieux sécuriser tous les carrefours accidentogènes, revoir les feux rouges, et protéger les plus fragiles : les piétons. Alors, une fois que tout ça sera fait, on pourra parler des sujets secondaires...
120	2025-04-03 10:58:00	Registre	Citoyen	Plus de place pour les automobilistes. Les piétons sont dangereux	Il faut cesser de restreindre les voies de circulation dédiées aux automobiles sans offrir de solutions. Résultat :- Des bouchons = plus de pollution- Les bus ne circulent plus. Il faut cesser de développer des autoroutes à vélos, DESERTES, qui ont pour effet :- Des bouchons = plus de pollution- Sur certains grands axes, UNE SEULE VOIE pour les voitures et les bus !Le vélo à Paris N'EST PAS une mobilité douce. Les vélos sont DANGEREUX pour les piétons car ils ne respectent rien.Se déplacer à pieds EST DEVENU DANGEREUX.
121	2025-04-03 11:01:00	Registre	Citoyen	le diagnostic sur l'évolution du vélo est faux. Plus de place pour les automobilistes	Le dossier d'étude fixe un objectif de part modale du vélo à 13 % en 2030, soit x3 par rapport à 2020.C'est totalement irréaliste puisque l'observation des données en open data montre que l'on est toujours au niveau du printemps 2020 et qu'il n'y a pas de dynamique de croissance forte depuis, malgré les centaines de M€ dépensés en piste cyclable et l'obstruction organisée à la circulation motorisée en surface. Par ailleurs, la disparition de la possibilité de circuler sereinement en voiture à un effet catastrophique sur le commerce parisien, puisqu'1 magasin sur 10 a fermé depuis 2017, et représente un coût caché énorme pour les franciliens dont les temps de transport augmentent En définitive, on ne fait qu'organiser la bunkerisation de Paris avec une politique de ségrégation anti-banlieusard passéiste, qui coûte indirectement des milliards d'euros, qui n'a aucune vision puisque la circulation électrique est l'avenir de la mobilité, et devra être démantelée par la prochaine mandature.

					[Voir Annexe B]
122	2025-04-03 11:48:00	Registre	Citoyen	les vélos sont dangereux. Des mesures pour les automobilistes qui traversent Paris	Les vélos roulent n'importe ou et n'importe comment, ce qui est une source de stress permament pour tout le monde : les voitures, les vélos eux-même et les piétons. Par ailleurs, ils se garent aussi à n'importe quel endroit gênant la circulation sur les trottoirs ou la rue. Il faut verbaliser systématiquement tous les vélos en infraction que cela soit en conduite ou en "parking".Par ailleurs, il faut que ceux qui travaillent et/ou traversent Paris pour le travail aient la possibilité de le faire sans se faire verbaliser.
123	2025-04-03 11:53:00	Registre	Citoyen	Danger des camions à Paris	Je pense qu'il faut absolument bannir les véhicules lourds de Paris. A présent que des enfants de 8 ans pédalent avec ou sans leurs parents dans nos rues, il est inconcevable de voir encore des véhicules de livraison plus ou moins lourds circulant, stationnant y compris sur les pistes cyclables voire les trottoirs.Il conviendrait de mettre en place un système de livraison des derniers kilomètres par vélo cargo, ainsi que des contrôles et des verbalisations bien plus sévères, pour commencer, pour les véhicules de livraison qui ne respectent pas les horaires ni le code de la route.
124	2025-04-03 12:15:00	Registre	Citoyen	Rendez la ville aux piétons	1/ Les terrasses estivales ont privé les piétons de 2HA sur les trottoirs, rendant le passage des piétons, poussettes, fauteuils roulants très difficiles. Rendez cet espace aux piétons. L'intérêt général doit primer sur l'intérêt privé du lobby du tourisme et de l'alcool.2/ Les vélos ont semé le chaos sur les trottoirs malgré la création des pistes cyclables. Sanctuarisez les trottoirs en sanctionnant enfin les cyclistes voyous qui harcèlent les piétons.3/ Le contre-sens vélo est un contre-sens en termes de sécurité ! Nous, piétons, ne les voyons pas arriver et traverser la rue devient très dangereux. STOP aux contre-sens vélo !4/ Le bus a été sacrifié à Paris sur l'autel du tout vélo. L'effort fait sous l'ère Delanoë a été réduit à néant. Redonnez la priorité aux transports collectifs de surface. STOP à la politique clientéliste du tout vélo, le bus doit redevenir une priorité.
125	2025-04-03 13:28:00	Registre	Citoyen	les priorités du PLM sont mal classées	Vos priorités sont mal ordonnées ; la mobilité est catastrophique à Paris, pour certains modes de transport en tout cas. En conséquence, l'ordre des priorités doit refléter le niveau d'amélioration requis pour chaque domaine (et la question du genre ne peut PAS être la 1ère priorité du Plan Mobilités).Vos priorités doivent être :(1) sécuriser et fiabiliser les transports en commun (sûrs à toute heure, ponctuels et fréquents, propres)(2) sécuriser et développer les mobilités douces, notamment vélo (pistes, protections des pistes si nécessaire, stationnements vélo, parkings près des hubs de transports en commun)(3) fluidifier la circulation des véhicules (respect du code de la route, accélération et limitation des travaux, faciliter le stationnement pour réduire la circulation inutile)(4) réduire la pollution phonique dûe aux deux-roues motorisés en programmant l'interdiction des thermiques de faible cylindrée (<150 cm3 par exemple)(5) améliorer l'accessibilité pour les PMR et l'éclairage public
126	2025-04-03 14:16:00	Registre	Citoyen	les vélos et trottinettes sont sources de danger et non immatriculés.	Madame, monsieur, Pourriez-vous avoir l'obligeance de rendre en considération ma proposition concernant leplan local de mobilités à Paris :Souvent je remarque les voitures de Streeteo. Elles ont des radars sur leur galerie et sillonnent inlassablement les quartiers à la recherche d'infractions de parcmètres. Pour autant les voitures en infraction de parcmètre ne blessent personne. Ce sont bien elles qui parmi tous les véhicules en circulation sont les moins dangereux, les moins stressants et dont personne jamais ne souffrent aussi peu qu'il soit.Par contre je remarque que souvent les vélos, les trottinettes et les autres moyens de transport dits apaisés circulent sur les trottoirs occasionnant pour leur part sinon des accidents effectifs du moins un stress omniprésent pour les piétons. Ainsi j'ai vécu aujourd'hui cette situation révélatrice. C'était dans l'avenue de France à la sortie de Monoprix. J'ai attendu que le feu piéton passe au vert. Une trottinette électrique fonçait dans l'avenue à toute vitesse. Elle n'a pas du tout ralenti ni pour moi ni pour le feu rouge et l'a grillé en passant à toute allure. Elle ne m'a pas renversé mais elle est passé à un mètre à peine.Ainsi voici une infraction caractérisée : source de stress, cause possible de dommages corporels sinon pire. Pour autant en l'absence de toute immatriculation, aucun radar ne l'aura détecté. Ainsi d'un côté voit-on la mobilisation d'une technologie de pointe pour verbaliser des voitures absolument incapables d'infliger le moindre dommage puisqu'elles sont immobiles étant en stationnement et de l'autre la non verbalisation de comportements pourtant sources de stress et d 'accidents potentiels.Ainsi ai-je l'honneur de joindre ma voix à celles de bien d'autres citoyens pour demander l'immatriculation des engins tels que trottinettes électriques, vélos électriques et autres du même genre. De cette manière ils deviendront visibles au radar ce qui aura pour effet mécanique de faire cesser l'impunité des chauffards. Vous remerciant de votre attention, je me tiens à votre disposition pour toute précision

127	2025-04-03 14:27:00	Registre	Citoyen	Besoin de parking vélo	En tant que copropriétaire et cycliste à Paris, je constate chaque jour le manque de parkings sécurisés pour les vélos. Dans mon immeuble, comme dans beaucoup d'autres, il est difficile de trouver un espace adapté, ce qui décourage certains voisins d'utiliser leur vélo au quotidien. Le programme Alvéole Plus a permis d'accompagner de nombreuses copropriétés dans l'installation de stationnements, mais il prendra fin en septembre. Pour maintenir cette dynamique, la Ville de Paris pourrait mettre en place une aide similaire, en finançant l'accompagnement et en soutenant les travaux d'installation. Cette initiative permettrait à de nombreux Parisiens et Parisiennes de sécuriser leur vélo et d'adopter plus facilement ce mode de transport.
128	2025-04-03 14:38:00	Registre	Citoyen	Alvéole plus - besoin contribution	Madame, Monsieur, le manque de stationnement sécurisé pour les vélos reste un frein majeur au développement des mobilités actives en copropriété. Jusqu'à présent, le programme Alvéole Plus offrait un accompagnement précieux, mais celui-ci prendra fin en septembre. Afin de poursuivre cette dynamique, je propose que la Ville de Paris mette en place un dispositif similaire, en prenant en charge les frais de conseil et en apportant un soutien financier aux travaux d'installation.Cette initiative permettrait de répondre aux besoins croissants des habitants tout en renforçant les engagements de la Ville en faveur du vélo.Un grand merci pour votre aide
129	2025-04-03 14:59:00	Registre	Citoyen	Ponctualité des bus. Vélos dangereux	Bonjour,je trouve que la ponctualité des lignes de bus devront être améliorés, mais aussi pour les vélos il y a des carrefours dangereux qui mériterais davantage de protection.
130	2025-04-03 15:21:00	Registre	Citoyen	Soutien au stationnement vélo et prolongement du programme AlvéolePlus	L'arrêt prévu de ce dispositif en septembre 2025 représente un véritable frein à la dynamique actuelle en faveur des mobilités actives. Le besoin en stationnements sécurisés reste très important, notamment dans les quartiers d'habitation, près des écoles, des lieux de travail ou des équipements publics.Je soutiens donc fortement : ✔ le maintien et la pérennisation d'un accompagnement technique et financier pour les aménagements cyclables, ✔ l'implication de la Ville de Paris dans la continuité de ce type de dispositif, ✔ l'intégration de la question du stationnement vélo dans le futur plan de mobilité. Encourager le vélo passe par des infrastructures concrètes. Continuons à soutenir cette transition bénéfique pour la santé, l'environnement et la qualité de vie à Paris.
131	2025-04-03 15:25:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	Alvéole+ est une initiative utile, son arrêt serait regrettable, un soutien municipal pour le conseil et le financement des infrastructures vélo serait une avancée nécessaire.
132	2025-04-03 15:29:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	Madame, Monsieur,N'ayant pas pu bénéficier du programme Alvéole Plus, dont la fin est prévue en septembre, je propose que la Ville de Paris prenne le relais en prenant en charge les frais de conseil et en participant aux travaux d'installation de racks à vélos dans les copropriétés.Cette initiative permettrait de faciliter le stationnement sécurisé des vélos et d'encourager les mobilités actives, en cohérence avec les engagements de la Ville.Je reste disponible pour échanger sur cette proposition.
133	2025-04-03 16:13:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	Ce programme est une superbe initiative mais malheureusement la fin prévue à septembre 2025 ne laisse pas assez de temps aux copropriétés pour en bénéficier
134	2025-04-03 16:31:00	Registre	Citoyen	Arrêt de la politique municipale actuelle	Stop aux vélos fous dans Paris. À quand un code de la route obligatoire et des contrôles réguliers ? Stop au saccage de nos rues par des pistes cyclables dangereuses, qui empêchent une circulation fluide, sécurisée pour tous (voitures comprises). Elles vont à l'encontre du vivre ensemble (piétons, vélos, voitures). Stop aux rues piétonnisées : cela entraîne un entretien délirant des rues et des végétaux qui n'est pas budgété. Paris est surendetté. Le coût de ces rues est exponentiel. Pensons aux impôts locaux des parisiens qui sont considérés comme des portefeuilles. Dans ces rues les commerces fermes et seront remplacés par des grandes enseignes (adieu le charme de Paris). Les embouteillages organisés par la Mairie de Paris depuis de nombreuses années pour justifier d'un nouveau plan mobilité ne trompe personne. Stop aux cars touristiques dans Paris qui polluent à outrance et circulent dans nos petites rues pas faites pour cela. Stop au surtourisme encouragé par la Mairie de Paris qui envahit les rues parisiennes Redonnons l'espace aux parisiens, sans sûr population. Paris n'est pas la campagne. La campagne en ville est une absurdité.
135	2025-04-03 17:04:00	Registre	autocariste	Avis des autocariste sur le PLM	Les autocaristes sont un maillon de la chaîne de l'industrie touristique locale, européenne et internationale et apportent tout leur savoir-faire pour offrir des prestations de qualité à des donneurs d'ordre qui conçoivent l'offre touristique. En effet, le tourisme réceptif représente environ 30% du tourisme en autocar à Paris et génère de nombreuses retombées économiques pour la capitale. Au-delà du dernier kilomètre, l'autocar est la solution la plus simple pour connecter des sites touristiques. Il permet de

					décentraliser les flux touristiques vers des sites moins fréquentés, et de les rendre accessibles à tous. L'autocar incarne des valeurs de convivialité, d'accessibilité et permet de transporter des groupes de touristes nationaux et internationaux. En effet, le transport par autocar permet de mieux se déplacer sur le territoire, dans des conditions d'accueil, de sécurité et de confort modernes, en diversifiant l'offre de transport et en resserrant le maillage du réseau de transport collectif terrestre sur l'ensemble du territoire. Pour pouvoir continuer à remplir nos missions, nous aimerions bénéficier de la création de nouvelles places de stationnement autocars dans la ville. Nous représentons un mode de transport vertueux, complémentaire au train, RER et métro, pour mieux se déplacer sur tout le territoire. Le développement de l'offre de transport par autocar peut contribuer à faire croître l'offre globale de transport durable à Paris. Il est ainsi indispensable de réintégrer l'autocar dans la stratégie de mobilité de la Ville et de développer des places de stationnement et dépose-minute, aux alentours des sites touristiques, adaptées aux besoins des touristes.
136	2025-04-03 17:16:00	Registre	FFB	Avis de la FFB	La Fédération Française du Bâtiment Grand Paris Ile-de-France est l'organisation professionnelle représentative des entreprises du Bâtiment de Paris et de la Petite Couronne. Elle rassemble 25 chambres syndicales, réunissant tous les corps de métiers du Bâtiment. 70% des adhérents sont des artisans (-10 salariés). Nous souhaitons attirer votre attention sur les difficultés que pose la mise en place des mesures de mobilité durable pour notre secteur. Si nous partageons les objectifs de réduction des émissions et d'amélioration de la qualité de vie urbaine, certaines restrictions actuelles freinent directement notre activité et menacent la viabilité de nombreux chantiers. En particulier, nous identifions plusieurs points bloquants qui n'ont pas été suffisamment anticipés :1.Restrictions de circulation et Zones à Faibles Émissions (ZFE)Nos entreprises utilisent des véhicules lourds et utilitaires non électrifiables à court terme. L'accès limité aux centres-villes complexifie la gestion des chantiers.Nous demandons des dérogations supplémentaires pour les véhicules professionnels et un accompagnement financier à la transition.2.Contraintes logistiques et livraison de matériaux L'organisation logistique actuelle ne répond pas aux besoins spécifiques du secteur du bâtiment, tels que la gestion des matériaux volumineux et lourds, les contraintes d'accès sur les chantiers en milieu urbain, ainsi que la nécessité d'une livraison juste-à-temps en raison du manque d'espace de stockage. Nous demandons la mise en place de solutions d'accès adaptées, telles que des zones de stationnement gratuites et réservées, permettant aux véhicules de réaliser leurs livraisons sans encombre et dans les délais impartis. Cela faciliterait l'acheminement des matériaux, réduirait les interruptions de chantier et améliorerait l'efficacité logistique.3. Surcoût des véhicules propres et insuffisance des infrastructures. Le renouvellement de nos flottes vers des modèles électriques ou hydrogène représente un investissement lourd.Nous appelons à la mise en place d'aides financières ciblées et au développement des infrastructures de recharge. 4.Manque d'alternatives viables pour les déplacements des ouvriers. Les Plans de Mobilité Employeur ne sont pas adaptés aux contraintes du BTP (horaires variables, transport d'outils, chantiers délocalisés).Nous demandons à être associés au groupe de réflexion afin de contribuer à l'élaboration de solutions concrètes sur des dispositifs spécifiques à notre secteur.5.Impact des nouveaux aménagements sur la réalisation des chantiersLa création de pistes cyclables et la piétonnisation modifient l'accès aux zones de travaux.Nous souhaitons être intégrés en amont des projets pour anticiper ces difficultés. Nous sollicitons une rencontre afin de discuter de ces enjeux et d'identifier ensemble des solutions pragmatiques, notamment pour les interventions urgentes, en tenant compte des réalités économiques et sécuritaires du secteur du bâtiment. Dans l'attente de votre retour, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.
137	2025-04-03 17:20:00	Registre	Citoyen	Circulation des vélos	Respect du Code de la route par les vélos et immatriculation afin de verbaliser les contrevenants.
138	2025-04-03 17:40:00	Registre	Citoyen	L'accessibilité et l'inclusivité	L'accessibilité et l'inclusivité sont le second grand objectif auquel est confronté le système de transport. La Ville est engagée dans la traduction du principe d'égalité des droits et des chances des personnes handicapées (loi Handicap de 2005), notamment à travers l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite. Les transports parisiens doivent aussi être exemplaires pour l'égalité Femme Homme et le respect des minorités.Que de belles phrases ! Mais qu'en est-il également de vos engagements dans la traduction du principe d'égalité des droits et des chances des personnes du troisième et du quatrième âges ainsi que des personnes avec des enfants en bas âge avec une poussette car rien à été fait pour ces derniers : peu d'escalators ou d'ascenseur pour accéder aux stations de métro, des temps d'attentes pour les bus de plus en plus long occasionnant fatigue et risque

					d'accident corporel voir risque de blessure aux niveaux des lombaires, hanches, genoux... Quels solutions pensez vous réellement mettre en place car ces dernières aideront également les personnes handicapées, etc. ?
139	2025-04-03 17:46:00	Registre	artisan	Situation pour les artisans	1 / 2Contribution des artisans. En tant qu'artisan parisien, travaillant quotidiennement à Paris, je suis pleinement conscient des enjeux de transition écologique et partage l'objectif d'une mobilité plus durable. Toutefois, je regrette que le Plan Local de Mobilité (PLM) de Paris, qui doit assurer un équilibre entre les besoins en mobilité et la protection de l'environnement et la santé, ne prenne pas en compte les pratiques, contraintes et besoins en mobilité de nos métiers. Dans un contexte économique alarmant, avec un niveau de défaillances d'entreprises supérieur aux années pré-Covid, l'accumulation des contraintes de voirie aggrave les difficultés de nos entreprises. Pour préserver l'artisanat parisien et assurer le dynamisme économique de la ville, il est urgent de mieux distinguer les particuliers des professionnels, et d'adapter les politiques et les charges aux réalités de nos métiers. Tenir compte des besoins des professionnels dans le partage de la voirie et de l'espace public L'exercice de nos activités suppose de pouvoir accéder puis stationner à proximité des lieux d'intervention et de livrer ou d'être livré dans de bonnes conditions. La modification des plans de circulation, la réduction de la voirie accessible et la suppression de places de stationnement induites par ce PLM conduit à dégrader nos conditions de travail et celles de nos salariés (port de charges lourdes sur de plus grandes distances, dangerosité des parcours), à allonger nos temps de trajet (ce qui est contre-productif en termes de pollution, renchérit nos coûts et impacte nos clients) et réduire nos capacités d'intervention. Cela diminue à la fois le service rendu à la population et notre volume d'activités potentiel, menaçant la pérennité de nos activités. La réalité des contraintes professionnelles doit être intégrée aux décisions en matière d'aménagement urbain, au même titre que d'autres enjeux. Accompagner la transition des véhicules et l'adapter aux réalités du terrain Le transport de matériel, d'outils et de marchandises lourdes et encombrantes est une contrainte quotidienne pour de nombreux artisans, notamment ceux du bâtiment, du dépannage ou des métiers de bouche, et nécessite l'utilisation d'un véhicule (utilitaire le plus souvent).Si l'électrification des véhicules est un objectif pertinent à long terme, elle ne concerne pas tous les types de véhicules et représente un investissement important que de nombreux artisans ne peuvent assumer seuls. Les aides existantes sont insuffisantes face à l'ampleur du besoin. De plus, le manque de bornes de recharge adaptées et 2 / 2l'absence d'engagements clairs sur leur déploiement rendent cette transition encore plus incertaine. Quant aux vélos-cargos, ils ne sont pas adaptés à la plupart de nos métiers, trop limités en termes de distances, volumes et poids transportés.Les artisans, acteurs essentiels de l'économie parisienne, demandent que le PLM soit repensé, en concertation, afin de garantir un équilibre entre transition écologique et maintien d'un tissu économique local dynamique et essentiel au fonctionnement de la capitale. Cela passe par une meilleure prise en compte de nos contraintes de déplacement et de nos capacités financières, par des plans de circulation tenant compte des professionnels mobiles, un maillage adapté et suffisant en zones de livraison et en places de stationnement dédiées et un véritable accompagnement dans cette transition.
140	2025-04-03 17:40:00	Registre	Citoyen	L'accessibilité et l'inclusivité	L'accessibilité et l'inclusivité sont le second grand objectif auquel est confronté le système de transport. La Ville est engagée dans la traduction du principe d'égalité des droits et des chances des personnes handicapées (loi Handicap de 2005), notamment à travers l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite. Les transports parisiens doivent aussi être exemplaires pour l'égalité Femme Homme et le respect des minorités.Que de belles phrases ! Mais qu'en est-il également de vos engagements dans la traduction du principe d'égalité des droits et des chances des personnes du troisième et du quatrième âges ainsi que des personnes avec des enfants en bas âge avec une poussette car rien à été fait pour ces derniers : peu d'escalators ou d'ascenseur pour accéder aux stations de métro, des temps d'attentes pour les bus de plus en plus long occasionnant fatigue et risque d'accident corporel voir risque de blessure aux niveaux des lombaires, hanches, genoux... Quels solutions pensez vous réellement mettre en place car ces dernières aideront également les personnes handicapées, etc. ?
141	2025-04-03 18:00:00	Registre	Citoyen	Les transports publics particuliers de personnes	Les modes motorisés alternatifs à la voiture personnelle : les transports publics particuliers de personnes(T3P)(taxis, VTC et mototaxis) pourraient représenter un service complémentaire à l'offre de transports commun. Même s'ils permettent de couvrir des itinéraires difficilement réalisables en transports collectifs, ils restent engluer dans les méandres des sens interdits récemment apposer sur la voix publique rendant compliqué des trajets simples auparavant. Le manque de concertation et de logique inter mairie, voir inter quartiers rendent leurs trajets onéreux et chronophages... De plus il n'y a pas les mêmes règles de circulations entre les T3P : certains peuvent prendre les voix de bus, d'autres non, etc... Quels solutions allez-vous apporter à cette problématique ?

142	2025-04-03 18:11:00	Registre	Citoyen	les déplacements ne se sont pas améliorés	Je ne trouve pas que les déplacements se soient améliorés. Je circulais beaucoup à vélo et je le fais maintenant le moins possible parce que la masse de vélos qui font n'importe quoi est anxiogène. Je prenais beaucoup le bus mais il est souvent embourbé dans des embouteillages et on a des 20-30-40 minutes d'attente. Impossible. Je me rabats sur le métro. Et je fais un max à pied mais c'est désagréable avec les vélos qui ne respectent pas les piétons. De plus, les voitures sont souvent congestionnées tout le long des voies. Donc je pense que la baisse de pollution est surtout liée au changement de motorisation. J'ai l'impression de subir les voitures encore plus qu'avant. Elles sont cul à cul partout, tout le temps.Et lorsque je dois amener ma mère à l'hôpital Tenon, c'est un casse-tête infernal. Les taxis et VTC coûtent une blinde parce qu'ils n'avancent pas, et encore, c'est quand on a la chance d'en trouver.Je ne suis pas pro voiture, mais dans une capitale, il est essentiel de préserver des axes de circulation fluide. Paris est devenu invivable si l'on a des problèmes de santé, des travaux à faire... Sans parler des livraisons. Et réfléchir à des îlots (quelques pâtés de maisons) qui seraient hors circulation. Et limiter ces zones qui mêlent piétons et cyclistes. Les cyclistes doivent rester sur les chaussées (dans des axes différents de ceux des voitures) et les places des piétons doivent être sanctuarisées. Actuellement, c'est tout sauf agréable. On marche en étant toujours sur le qui vive pour anticiper un vélo arrivant rapidement, et en longeant ou en traversant des files de voitures engluées. Il faut imaginer tout l'inverse pour que Paris soit à nouveau agréable. Et ne pas oublier de remettre des bancs et des poubelles, si on veut vraiment agir en faveur du déplacement des piétons.
143	2025-04-03 18:18:00	Registre	Citoyen	véhicules termiques	La Ville de Paris défend l'interdiction de circulation des véhicules thermiques dans le périmètre de la ZFE. Très bien mais qu'en est-il du droit à la libre circulation ainsi que de l'égalité des citoyens et la lutte contre les discriminations que vous annoncez dans le début de votre dossier car nous sommes confrontés à une inégalité des contribuables au vue du prix des véhicules non thermiques (même si à l'époque vous aviez mis en place des Autolib ce qui était une excellent idée) !) D'autre part qu'en est-il des véhicules de nos élus parisiens (mairies/ministères/CESE/...) qui me semble-t-il ne respecte pas les mêmes critères. Certes il y a quelques Zoé ou autres véhicules hybrides mais une grosse partie est encore thermique !aiderait certainement plus à diminuer les nuisances sonores et la pollution de l'air.En parlant de pollution de l'air, n'y avait-il pas eu un rapport concernant la pollution de l'air dans le métro/RER parisien du au frottement des "roues" et des freins ??Au lieu d'effectuer une chasse aux sorcières "thermiques", ne serait-il pas plus opportun de travailler sur des voix de circulation optimiser pour y retrouver chaque typologie d'usagers : piétons, vélos et trottinettes, véhicules à moteur, bus ou tramway en fonction de la largeur de ces dernières. Puis d'arrêter la circulation à contre-sens dans des rues étroites, comme notamment à Paris XIIe et dans les quartiers du centre de Paris, des vélos occasionnant des risques de collision avec aussi bien les piétons que les véhicules venant dans le sens de circulation. Je reste à votre disposition pour échanger constructivement sur le sujet.
144	2025-04-03 17:46:00	Registre	artisan	Situation pour les artisans	1 / 2Contribution des artisans. En tant qu'artisan parisien, travaillant quotidiennement à Paris, je suis pleinement conscient des enjeux de transition écologique et partage l'objectif d'une mobilité plus durable. Toutefois, je regrette que le Plan Local de Mobilité (PLM) de Paris, qui doit assurer un équilibre entre les besoins en mobilité et la protection de l'environnement et la santé, ne prenne pas en compte les pratiques, contraintes et besoins en mobilité de nos métiers. Dans un contexte économique alarmant, avec un niveau de défaillances d'entreprises supérieur aux années pré-Covid, l'accumulation des contraintes de voirie aggrave les difficultés de nos entreprises. Pour préserver l'artisanat parisien et assurer le dynamisme économique de la ville, il est urgent de mieux distinguer les particuliers des professionnels, et d'adapter les politiques et les charges aux réalités de nos métiers. Tenir compte des besoins des professionnels dans le partage de la voirie et de l'espace public L'exercice de nos activités suppose de pouvoir accéder puis stationner à proximité des lieux d'intervention et de livrer ou d'être livré dans de bonnes conditions. La modification des plans de circulation, la réduction de la voirie accessible et la suppression de places de stationnement induites par ce PLM conduit à dégrader nos conditions de travail et celles de nos salariés (port de charges lourdes sur de plus grandes distances, dangerosité des parcours), à allonger nos temps de trajet (ce qui est contre-productif en termes de pollution, renchérit nos coûts et impacte nos clients) et réduire nos capacités d'intervention. Cela diminue à la fois le service rendu à la population et notre volume d'activités potentiel, menaçant la pérennité de nos activités. La réalité des contraintes professionnelles doit être intégrée aux décisions en matière d'aménagement urbain, au même titre que d'autres enjeux. Accompagner la transition des véhicules et l'adapter aux réalités du terrain Le transport de matériel, d'outils et de marchandises lourdes et encombrantes est une contrainte quotidienne pour de nombreux artisans, notamment ceux du bâtiment, du dépannage ou des métiers de bouche, et nécessite l'utilisation d'un véhicule (utilitaire le plus souvent).Si l'électrification des véhicules est un

					objectif pertinent à long terme, elle ne concerne pas tous les types de véhicules et représente un investissement important que de nombreux artisans ne peuvent assumer seuls. Les aides existantes sont insuffisantes face à l'ampleur du besoin. De plus, le manque de bornes de recharge adaptées et 2 / 2l'absence d'engagements clairs sur leur déploiement rendent cette transition encore plus incertaine. Quant aux vélos-cargos, ils ne sont pas adaptés à la plupart de nos métiers, trop limités en termes de distances, volumes et poids transportés.Les artisans, acteurs essentiels de l'économie parisienne, demandent que le PLM soit repensé, en concertation, afin de garantir un équilibre entre transition écologique et maintien d'un tissu économique local dynamique et essentiel au fonctionnement de la capitale. Cela passe par une meilleure prise en compte de nos contraintes de déplacement et de nos capacités financières, par des plans de circulation tenant compte des professionnels mobiles, un maillage adapté et suffisant en zones de livraison et en places de stationnement dédiées et un véritable accompagnement dans cette transition.
145	2025-04-03 18:34:00	Registre	Citoyen	Rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs	Pour le vélo, vous prônez le défi d'une pratique véritablement métropolitaine avec une hausse de la pratique cyclable liée au développement des aménagements ce qui pourrait être très bien cependant nous pouvons constater plusieurs problématiques rendant la vie en communauté compliquée : - Vous ne rendez pas obligatoire aux utilisateurs de 2 roues non motorisées d'utiliser ces infrastructures.- Il serait de bon aloi d'organiser comme pour les voitures un contrôle technique obligatoire toujours pour ces derniers à en constater le nombre de cyclistes utilisant des vélos sans éclairage, sans catadioptre, pour certains pouvant rouler à des vitesses supérieures à celles du code de la route pour les véhicules thermiques , voir même des préconisations constructeurs.- Enfin il serait également judicieux à la vue des embauches de policiers municipaux que ces derniers soient un peu plus vigilants sur le non respect du code de la route rendant dangereux la libre circulation des piétons et autres usagers : bus, 2 roues, taxis, etc.. : Non respect des feux tricolores, circulation sur les trottoirs, non respect du code de la route (priorité à droite, dépassement par la droite, ...)Croyez vous pouvoir agir en ce sens pour rendre sans rendre la ville de Paris en ville musée avec fermeture de magasins, commerces de proximité (qui n'arrivent plus à se faire livrer), ... ?
146	2025-04-03 20:45:00	Registre	Citoyen	Plan d immobilité	Pas de modele amish a Paris
147	2025-04-03 21:47:00	Registre	Citoyen	Rasta le bol	Arrêter de détruite notre ville au nom de votre idéologie totalitaire. On veut pouvoir circuler librement et comme on le souhaite en voiture, en moto, en transport en commun, à vélo ou à pied. On en a assez de vos sens interdit, rue aux écoles et autres inventions pour nous empêcher de circuler et rendre notre vie impossible. Votre harcèlement permanent des automobilistes et autres usagers rend notre vie impossible et mène à une ville de rancoeur, de violence et d'insécurité. Vous avez livré notre villes et ses habitants à l'anarchie du vélo et du cycliste roi qui ne respecte aucune règle et insulte les autres sous l'œil bienveillant de la police. Vos amenagement sans concertation, ni étude mène à une ville où il ne fait plus bon vivre et grévé de plus de dix ,milliards de dettes
148	2025-04-03 21:53:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	JE SUIS CONTRE TOUS CES PLANS DE LA MAIRIE DE PARIS SONT UNE ATTEINTE A NOS LIBERTÉSj'ai peur de vélos qui encouragés par Hidalgo ne respectent rien et notamment pas les feux tricolores. Ils descendent à une vitesse folle le boulevard de Grenelle près de chez moi et il est certain qu'il y aura (ou qu'il y a déjà eu) des accidents avec les piétons. Des vélos électriques à grosses roues viennent d'apparaitre et sont très dangereux et ne respectent surement pas la limite à 30 Km.il est devenu impossible de rouler en voiture dans Paris. J'ai mis avant-hier une heure trois quart pour traverser Paris en voiture de la porte de Bagnolet à la tour Eiffel. Nous sommes restés vingt minutes sans bouger place de l'opéra et je n'ai pas vu un seul policier municipal pour débloquer cette situation. Cette corporation semble uniquement préoccupée par les contraventions contre les automobilistes Les bus étaient coincés comme les automobiles !!!Cette municipalité a même supprimé des voies pour bus au profit des voies pour vélos (coin du boulevard des Invalides et de la rue de Sèvres par exemple).
149	2025-04-03 21:56:00	Registre	Citoyen	Immatriculation et assurance des vélos	Les cyclistes parce leursbmepris des règles sont causes de nombreux accidents et prennent souvent la fuite. Je demande que comme pour tout véhicule circulant sur l'espace public, les vélos soit immatriculé et que les cyclistes aient obligations de s'assuré pour protéger leurs éventuelles victimes d'insolvabilité de leur part
150	2025-04-03 22:08:00	Registre	Citoyen	Voie cyclste	Il nous faut une piste Pont de Grenelle et autour de la Maison de La Radio Rue Boulainvilliers!

151	2025-04-03 22:27:00	Registre	Citoyen	Les cyclistes sont dangereux, stationnement, ZFE	Les cyclistes parce leur mépris des règles sont cause de nombreux accidents et prennent souvent la fuite. Je demande que comme pour tout véhicule circulant sur l'espace public, les vélos soit immatriculé et que les cyclistes aient obligations de s'assuré pour protéger leurs éventuelles victimes d'insolvabilité de leur part. Idem pour les trottinettes électriques qui sont extrêmement dangereuses. Pour la réouverture de toutes les places en circulantes et non en fer à cheval qui bloque toute la circulation : Bastille, Trocadéro, Éboue etc. Interdiction des terrasses que personne ne régule et contrôle et qui obligent à Marc au bord du trottoir et sur les rues. Rendre les couloirs de bus circulant aucun bus ne peut circuler aujourd'hui normalement dans Paris. Abroger la loir sur les crit air 3 qui est nuisible . Rendre des places de parking . Remettre la loi qui obligeait toute nouvelle Construction à Paris à faire des parkings souterrains
152	2025-04-03 22:35:00	Registre	artisan	circulation des artisants et stationement spécifique	Il est important de maintenir des places de stationnement en plus des livraisons en nombre suffisant . Avec les pistes cyclables, les livraisons deviennent très difficile. Les métros et vélos sont impraticables pour des personnes à mobilité réduite, avec du matériel ou plusieurs enfants . Les bus ont plus de mal à circuler avec la réduction des voies et des temps d'attente trop longs. Et les trajets se rallongent avec la multiplication des sens interdits et des voies fermées. Là où il fallait 500m, il faut faire 1,5 km de bouchons. La pollution n'y gagne pas car les moteurs tournent plus longtemps. Le retour des ondes vertes sur les feux aideraient à moins polluer avec moins de démarrages. Il faut qu'il y ait un vrai équilibre. Vouloir supprimer la voiture est illusoire et va faire une ville sans artisan pour l'entretenir et la faire vivre. Et le soir, sans le passage des voitures, les rues deviennent moins sécurisées car plus désertes. Certes elles sont plus calmes mais trop calmes. Ressenti d'une artisan née et travaillant à Paris
153	2025-04-03 22:50:00	Registre	Citoyen	plus de vélib, retrait des épaves vélos	Plus + de Vélib' opérationnels aux abords des gares. Amélioration de l'avenue de l Opera dans un état pitoyable. Amélioration circulation vélo bastille république via filles du calvaire. Faciliter le retrait des épaves de vélos qui encombrent les Pk vélos. J'utilise dans ma rue souvent qui est super mais parfois insuffisant pour certains vélos abandonnés: instaurer comme pour les voitures un étiquetage repère pour prévenir d'un prochain retrait du vélo.
154	2025-04-03 23:21:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	Je suis complètement contre vos projets, c'est la mort de Paris et ses commerces
155	2025-04-03 23:56:00	Registre	Citoyen	Boulevard périphérique	Pouvez-vous rendre le périphérique payant ? La gratuité des infrastructures à forte capacité est l'une des causes de l'utilisation excessive de la voiture individuelle La tarification pour rentrer dans New York a obtenu des résultats impressionnants dont Paris devrait s'inspirer
156	2025-04-04 00:31:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	J'observe que ma vie est devenue plus compliquée et plus dangereuse, que ça soit à pied, en voiture ou en transport.J'observe aussi que la mairie agit sans étude d'impact (ex : sur le périphérique), favorise dogmatiquement le vélo (ex : aménagements ubuesques des pistes cyclables qui mettent en danger les piétons) et agit de manière arbitraire (ex : couper le sens de circulation en plein milieu pour forcer des détours complément dingues).Au final, c'est dangereux, ça fait perdre du temps jusqu'à l'absurde et ça exclut.Pire ça pourrit ma vie : on en parle des artisans qui ne veulent plus travailler dans Paris? Des centaines de milliers d'euros versés en dédommagement d'accidents causés par l'état des trottoirs? Des VTC ou taxis qui ne vont plus dans Paris? Des véhicules d'urgences bloqués par des aménagements non adaptés? Des 30% supplémentaires en 6 ans pour faire le même trajet quotidien? Des heures perdues (lire : volées) par une offre de transport devenue démente? Je suis ulcéré et fatigué de cette équipe de branquignols qui, sous des objectifs louables, détruisent, empêchent, interdisent, dégradent, n'entretiennent pas, mettent en danger, pseudo-consultent mais ne tienne pas compte des résultats, manipulent, divisent, excluent et mentent.Je ne comprends pas qu'avec 120000 habitants en moins (vs début du 1er mandant de À Hidalgo), on ne circule pas mieux, avec plus d'espace pour les piétons, plus de fluidité (la vitesse des bus a été divisée par 2!!!!), plus de facilité (j'ai 3 detours nouveau sur mon trajet quotidien à cause de nouveaux sens interdit, pour 2 kms supplémentaires!!!!).Cela n'a aucun sens, jusqu'à l'écœurement de vivre dans cette ville et l'envie de partir dès que l'occasion se présente.Merci donc d'avoir pourri ma vie …. Mais continuez à consulter!
157	2025-04-04 01:10:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	Je dénonce l'absence totale de stratégie de la Mairie de Paris qui n'a jamais eu, en réalité, de plan de circulation globale. La seule stratégie d'Anne Hidalgo est d'imposer des aménagements sans étude d'impact : plans de circulation ubuesque, voire kafkaïen, chaotique, irrespectueux et irresponsable, piétonnisation sans concertation et confiscatoire, transformation du périphérique, blocage des sorties de Paris, engorgement des rues annexes aux grands axes interdits. Je dénonce que les piétons soient les premières victimes du chaos dans l'espace public. Je dénonce le non respect du CDR des vélos, l'intranquillité

					permanente de la mobilité à pied, à vélo ou en voiture et les conflits permanents entre les divers usagers qui en résultent. Je dénonce le coût exhorbitant des parkings qui dissuade de venir faire ses courses en centre-ville (ce qui, du même coup, fait que les commerces ferment), et augmentent considérablement les factures des artisans. Je dénonce l'impossibilité d'accéder aux hôpitaux dans des délais raisonnables et sûrs quand on est souffrant ou qu'on accompagne un malade. Je dénonce l'état de la voirie qui se dégrade lamentablement et inexorablement et les bus bloqués dans les embouteillages monstres. Je dénonce l'absence de policiers de la circulation pour remettre un peu d'ordre dans le bordel ambiant. Je dénonce la foultitude des hiéroglyphes illisibles et « imbitables » d'indications alambiquées sur les chaussées parisiennes. Je dénonce l'utilisation des anciennes places de stationnement pour des terrasses sauvages et illégales qui empiètent sur les trottoirs de façon abusive et dangereuse et contraire au bien vivre des riverains. Je dénonce la politique anti-voiture d'Anne Hidalgo qui exclut familles, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, artisans ou toute professions à horaires décalés. Ou même tout autre utilisateur de véhicule nécessaire à la simple vie de tous les jours. Les prétextes écologiques invoqués sont mensongers : la Ville n'encourage pas la mobilité électrique et les embouteillages augmentent la pollution.Je dénonce l'exclusion, la ségrégation sociale des ZFE, la mise au ban des #gueux, qui n'ont pas les moyens de changer leurs voitures critair3-4-5. Ce plan de mobilité est une aberration dictée par une idéologie mortifère, un mensonge écologique, un non sens démocratique, un non sens urbanistique, et un non sens économique. En bref, je le rejette sans son intégralité.
158	2025-04-04 03:22:00	Registre	Citoyen	developpement des bus	Il faut absolument développer les bus au détriment des vélos
159	2025-04-04 06:18:00	Registre	Citoyen	Passage piétons rue des archives	Il faut à tout prix améliorer le respect du code de la route par les cyclistes. C'est du stress permanent de marcher dans Paris. Rue des archives. Au croisement avec rue de la verrerie. Le passage piétons n'est pas peint au sol. Les voitures ne voient pas que c est un passage piéton Florent Giry de mairie Paris centre a reconnu sa dangerosité mais n'a jamais rien fait pour le rendre moins dangereux
160	2025-04-04 08:44:00	Registre	Citoyen	Place de Clichy - Métros	La place de Clichy est impossible à traverser à 19H. Je ne prends pas souvent la voiture, deux fois par semaine pour aller donner des cours en banlieue, et les transports en commun ne sont pas suffisants pour être sûr de pouvoir revenir sans voiture.La place de Clichy n'a jamais été un endroit simple, mais ça devient de pire en pire. Une demi-heure pour venir de notre parking situé rue Caulaincourt et atteindre l'avenue de Clichy. 0 pied ce trajet prend 5 minutes.Alors j'ai bien vu que l'accès à la place de Clichy a été interdit aux voitures en passant par certaines voies, mais ca ne change rien, c'est toujours l'enfer pour l'atteindre et la traverser. Pensez vous changer ce nœud ?L'autre point c'est les métros et tous les transports en commun. Ils sont insuffisants, à toute heure. Aux heures de pointe on est entassé, en dehors des heures de pointe on est entassé, parce qu'en dehors des heures de pointe, la fréquence diminue drastiquement, d'où notre utilisation de la voiture. Je sais que les transports en commun sont à la charge de la région, mais je pense que l'action de la mairie de paris auprès de la région aura plus de poids auprès de la région que mon action individuelle . Quelles sont vos actions auprès de la région pour augmenter la fréquence des transports en commun ?
161	2025-04-04 09:01:00	Registre	SO CARGO	Veli (Véhicules Légers intermédiaires)	+ de Vélis (Véhicules Légers intermédiaires au sens de l'ADEME) - de véhicules lourds
162	2025-04-04 09:37:00	Registre	Citoyen	circulation	Depuis plusieurs années , la circulation est fortement impactée par les choix effectués par la mairie de Paris.J'ai une voiture pour mes déplacements hors Paris ou en soirée mais cela devient impossible de la garer . Je ne parle même pas des circuits qui se rallongent (où est l'intérêt écologique) à cause de création de zone interdite ou pour les écoles). Cette politique impacte notre liberté de citoyen.Mon moyen de locomotion est le bus et là encore, la politique menée par la mairie (que fait la RATP!) n'a pas arrangé les affaires: couloirs de bus supprimés, partage toujours effectif des couloirs avec les vélos en dépit de pistes réservées , circulation modifiée dans l'île de la Cité notamment… On attend plus les bus et Rue de Rivoli on va plus vite à pied. Juste quelques exemples. Les entreprises ont un mal fou pour intervenir intramuros et poser leur véhicule.Les vélos cargos ne sont pas forcément une solution car leur emprise au sol est énorme. Il faudrait que vous intégriez que tout le monde ne peut aller à bicyclette ou ne le veut. À moins que vous exprimiez clairement cette dictature du vélo, dangereux sur la route (pas de respect du code la route) mais aussi sur les trottoirs.

163	2025-04-04 09:40:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	Depuis toutes ces années qu'on travaille à favoriser la circulation des bus, vélos, piétons en que le but est atteint : il n'y a plus de voitures dans Paris car il n'est plus possible d'accéder là où l'on doit aller, ni de s'y garer. Moralité, on ne se déplace plus et petit à petit la ville se meurt, perd ses habitants, ses activités, les Uber et livreurs sont présents partout à toute heure. Même les 2 roues, solution pourtant idéale pour favoriser les transports, sont chassés car visés par des interdits injustifiables mais réprimés. Exemple : j'habite le 17è et allais souvent faire des courses au BHV en scooter ; depuis qu'il est impossible d'emprunter la rue de Rivoli et de stationner derrière l'hôtel de ville, j'ai baissé les bras, je commande sur internet... je n'ai plus mis les pieds dans le cœur de Paris, où je me rendais pourtant souvent, depuis bien longtemps. La ville est devenue impraticable. Et les transports en commun ne sont pas une solution : 2,50 euros pour un ticket de métro ! Mais de toutes façons, qui va faire ses courses en métro ? Pour revenir avec les bras chargés ou encombrés de gros colis, c'est impossible. De même pour sortir le soir, à force de supprimer les places de stationnement, on ne peut plus se garer en auto et en 2 roues, même si on veille bien à ne gener personne, on se prend une contravention, voire un enlèvement, c'est du vécu, à minuit dans un petit coin sans aucun passage de la gigantesque place de Harlay. Et le métro c'est bien beau (façon de parler !) mais ça s'arrête tôt, ça n'est pas une solution non plus. Bref, pour la pérennité de NOTRE ville et pour notre santé mentale, faites le constat que le but est désormais atteint et mettez un frein à cette idéologie anti-déplacement oppressante. Mais j'ai bien conscience de l'inutilité de mes observations car mener une politique semble plus important que servir ses administrés...Un parisien d'adoption, depuis 40 ans, en passe de quitter à regret ce qu'est devenu cette ville.congestionnant les autres moyens de déplacement, je suggère qu'on constate
164	2025-04-04 09:54:00	Registre	Citoyen	fréquence des bus, car touristiques	il faut trouver une solution pour que les autobus circulent plus rapidement, moins de voitures à Paris c'est sur, pourtant les autobus circulent à petite vitesse, on attend plus longtemps (par exemple les bus qui circulent rue de Rivoli). Que les cyclistes et trottinettes électriques respectent les piétons et le code de la route, je me sentirai plus en sécurité.J'habite le quartier Montmartre, dès le mois de mars les autobus de touristes envahissent le boulevard Marguerite de Rochechouart, jusqu'à La Chapelle, stationnant n'importe où, empêchant les autobus de circuler normalement. L'hiver, moteur allumé car il fait froid ; l'été moteur allumé car il fait chaud. Certaines grandes villes européennes n'autorisent les cars touristiques au centre ville seulement pour la dépose et repose. Il y a quelques années la municipalité envisageait un stationnement autocar vers les Batignolles, ce projet de parking a trouvé une autre destination.Beaucoup de transport en commun à Paris, les touristes pourraient être déposés à une Porte, et prendre les transports en commun.
165	2025-04-04 10:08:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	c'est une honte , la soi disant circulation "apaisée", c'est comme les "démocraties populaires" de l'ère soviétique, des dictatures! aucune possibilité d'aller simplement d'un point a à un point b, même sans être un utilisateur forcené de la voiture, mais pour des courses encombrantes, emmener un parent malade chez le médecin, c'est prfois impossible, sens interdits imbéciles, rétrécissements de chaussées, et que dire des aménagement des places, adieu Haussmann, Bonjour le bon goût Hidalgo, style "inspection du travail', pierre grise, pas de reliefs, rien. la saccage paris en route
166	2025-04-04 10:10:00	Registre	autocariste	Importance de l'autocar dans Paris	Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris prévoit des mesures qui impactent directement l'activité des autocaristes d'Île-de-France. Pourtant, l'autocar constitue un mode de transport collectif efficace, responsable et durable : un seul véhicule peut remplacer jusqu'à trente voitures en circulation. Alors que les entreprises font déjà de nombreux efforts pour s'adapter à la mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) du Grand Paris, l'interdiction prochaine des véhicules classés Crit'Air 2 doit être réévaluée. Les motorisations alternatives pour les autocars, ainsi que les infrastructures de recharge, ne sont pas encore suffisamment développées, en particulier pour les autocars de tourisme longue distance. Une application trop rapide de cette interdiction freinerait fortement la mobilité touristique collective. Les autocaristes sont des partenaires essentiels de l'économie touristique parisienne. Le tourisme réceptif représente près de 30 % du transport en autocar à Paris, avec des retombées économiques importantes pour la ville. Ce mode de transport permet également de mieux répartir les flux vers des sites moins fréquentés, tout en restant accessible à tous les publics. L'autocar est aussi une solution complémentaire aux autres réseaux de transport collectif. Il permet de renforcer le maillage territorial et d'élargir l'offre globale de transport durable, tout en garantissant des conditions de confort, de sécurité et de convivialité. Pour poursuivre ces missions dans de bonnes conditions, il est indispensable que l'autocar soit réintégré pleinement dans la stratégie de mobilité de la Ville. Cela implique la création de nouvelles zones de stationnement et de dépose-minute, notamment à proximité des sites touristiques. L'autocar est un atout pour la mobilité durable à Paris. Son développement doit être soutenu, en cohérence avec les objectifs environnementaux et les besoins concrets du terrain.

167	2025-04-04 11:44:00	Registre	Citoyen	opposition à la politique municipale,	1°/ Force est de constater l'anarchie qui s'est développée en particulier des deux roues qui ne respectent plus ni les feux rouges ni les sens interdits dans les rues étroites.2°/ Tout est fait pour nuire à la circulation automobile. Par exemple la rue Saint-Jacques qui était un axe commode de circulation Nord Sud et qui est bouchée par des sens interdits absurdes.3°/ La construction des voies sur berges a coûté fort cher à la France. Leur piétonnisation bénéficie à une minorité de citoyens d'Ile de France et nuit à une majorité.4°/ La ZFE est une absurdité car n'atteint pas son but de réduction globale des émissions de CO2.5°/ La réduction du nombre de places de stationnement va dans une mauvaise direction : l'automobile est un instrument de liberté individuelle. Imaginez-vous qu'un couple avec un nourisson puisse se déplacer uniquement en transport en commun ? Le résultat est que les jeunes couples partent en banlieue.
168	2025-04-04 13:01:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	Contre ce plan, aucune place pour les voitures ou des bus, essentiels pour les déplacements des familles, des commerces ou des seniors !! Il faut admettre, prévoir, inclure et gérer toutes les mobilités, ce plan fait abstraction des voitures, camions et bus essentiels pour les riverains de Paris.
169	2025-04-04 15:05:00	Registre	Citoyen	Développement vélo dans Paris	Faire passer un permis vélo Orienté sur la réglementation pour tout usager.Actuellement beaucoup de non respect de la part des cyclistes : passages aux feux rouges, utilisation des trottoirs piétons, 2 passagers sur le même vélo,....etc
170	2025-04-04 15:18:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	Arrêtez le non-sens conduisant à « rendre » des rues aux piétons. À minima soumettre ces aménagements à une étude d'impact prouvant le bénéfice pour les habitants du quartier (et pas seulement ceux de la rue en question) car le trafic se déportera causant de nombreuses nuisances, intégrer l'impact économique sur les commerces de proximité et intégrer dans ces études l'avis des franciliens (ex les artisans qui doivent se déplacer à Paris pour effectuer leur service - serruriers, plombiers, livreurs, etc etc)Arrêtez ces stupidités visant à faire « approuver » un plan de mobilité par 4 % de la population - c'est un scandale et si la mairie persiste dans son entêtement laisser la liberté aux mairies d'arrondissement qui ont refusé ces propositions de ne pas les implanter. Lancer un scrutin électronique sur l'île de France concernant l'aménagement de la mobilité à Paris. Lancer un audit extérieur indépendant sur la politique de mobilité de la ville de Paris ces dernières années et ses impacts prouvés en termes de pollution et de santé publique
171	2025-04-04 15:45:00	Registre	Citoyen	les orientations du plan de mobilité ne sont pas les bonnes	Repenser le plan de mobilité, je suis entièrement d'accord, mais je crains à titre personnel que les orientations que j'ai pu voir ne fassent qu'aggraver la situation actuelle.En effet, Il faut aussi penser aux résidents qui ont une famille (avec des enfants, des personnes âgées, des animaux de compagnie, …) et qui parfois doivent se déplacer en voiture, soit pour partir, soit ne ce serait-ce que pour faire des courses en périphérie de Paris certaines enseignes désertant Paris, ou tout simplement pour transporter des objets lourds et volumineux (achats par exemple auprès de Leroy Merlin ou IKEA) ; aux professionnels libéraux : ma femme a son cabinet rue des Pyramides et cette rue n'est quasiment plus accessible en voiture pour ses clients ce qui est préjudiciable pour un cabinet d'avocats. De même les chauffeurs privés ne peuvent quasiment plus y accéder. D'ailleurs, de nombreux commerces ferment d'ores et déjà dans le centre de Paris hormis bien évidemment les débits de boissons ;les artisans rechignent de plus en plus à venir dans Paris ; Les cyclistes n'ont aucun respect pour les piétons ; les rues piétonnes ou les élargissements de trottoirs n'ont jusqu'à présent pas facilité le cheminement des piétons puisque l'espace public est privatisé par les bistrotiers, sans même parler des vélos des clients qui sont stationnés de manière anarchique sur les trotoirs ; D'ailleurs les autorisations de terrasses et les transferts de licences ont un impact non négligeable en termes de Santé Publique pour les riverains : d'une part le bruit jusqu'à une heure tardive (hier encore nous avions environ 70 Dba avec des pics à 80 Db jusqu'à plus de minuit) d'autre part les remontées de tabacs dans notre chambre : il faut vivre fenêtres fermées et mettre la climatisation, bel exemple d'écologie !Faire des espaces verts, d'accord, mais encore faut il les entretenir. Heureusement c'est le cas dans le 9ème, mais pas dans d'autres arrondissements ;Les bus dont les temps de trajet ont été augmenté du fait des embouteillages ;Des métros qui ont régulièrement des incidents ou qui sont surchargés étant en nombre insuffisant Donc repenser le plan de mobilité c'est indispensable, mais pas comme envisagé.bien cordialement
172	2025-04-04 15:52:00	Registre	Femmes en mouvement	Proposition de traiter le genre de façon transversale	L'association Femmes en Mouvement tient à saluer la prise en compte explicite des questions de genre dans le Plan Local de Mobilité récemment publié par la Ville de Paris. Nous sommes particulièrement sensibles au fait que l'intégration de la dimension de genre dans tous les aménagements de l'espace public soit affichée comme un objectif prioritaire. Il s'agit d'une avancée essentielle pour une mobilité plus inclusive. Les mesures proposées dans la fiche action dédiée au genre – telles que l'organisation de marches exploratoires, l'intégration du critère genre dans les appels à projets, l'amélioration de la sécurité nocturne et

				dans tous les chapitres	l'encouragement de la pratique du vélo – vont clairement dans le bon sens. Nous soutenons ces actions et encourageons leur mise en œuvre rapide et efficace.C ependant, il nous semble possible de traiter le sujet de manière encore plus complète en intégrant la question du genre transversalement et pas uniquement dans un chapitre spécifique. Cette segmentation peut donner l'impression que la problématique du genre est un enjeu à part, alors qu'elle devrait irriguer toutes les réflexions sur la mobilité. À titre d'exemple, dans le chapitre consacré au transport ferré lourd, les analyses mentionnent les "actifs" comme une catégorie homogène, sans distinction de genre. Or, les pratiques et contraintes de mobilité des femmes et des hommes diffèrent, notamment en matière de multiplicité des déplacements, de sentiment d'insécurité et d'accès aux modes de transport.Dans cette perspective, nous formulons les recommandations suivantes pour les prochaines éditions du Plan Local de Mobilité :• Désagréger systématiquement les données par genre dès la phase de diagnostic, afin d'identifier les inégalités et d'adapter les politiques publiques en conséquence.• Intégrer la dimension de genre dans l'ensemble des chapitres, et notamment ceux relatifs aux transports lourds (métro, RER, train), aux transports partagés (T3P, VTC, taxis) et aux mobilités douces.
173	2025-04-04 16:22:00	Registre	Citoyen	Lutte contre les nuisances sonores et protection des populations	Sur le sujet de la lutte contre les nuisances sonores, et à la lumière de la situation actuelle particulièrement dégradée, il apparait indispensable de : - lutter contre les véhicules non conformes, en particulier les 2RM et la nuit- faire appliquer l'article R416-1 du Code de la route sur l'usage du klaxon. Il est interdit en agglomération sauf danger. - lorsque des rues sont piétonnisées et des places de stationnement transformées, conditionner l'installation de terrasses à un avis favorable des riverains et copropriétés concernées, et appliquer de vrais contrôles pour mettre fin aux dérives.
174	2025-04-04 19:00:00	Registre	Citoyen	contre toute la politique de mobilité	contre les rues piétonnes qui empêchent les personnes handicapées d' accéder à leur résidencecontre les 'vélorues' et les pistes cyclables remplies de cyclopathes qui ne respectent pas les piétons contre les ZFE qui asphyxient les commerces et empêchent les artisans de travailler contre la politique de la mairie qui nous a amenés à la ruine économique et au désastre sécuritaire
175	2025-04-04 20:35:00	Mail	Citoyen	effets nuisibles de la piétonnisation	Bonjour. Vous trouverez ci-dessous ma contribution au plan des mobilités de la Ville de Paris.Si de grands progrès ont été faits ces dernières années pour réduire la place de la voiture et faciliter celle des cyclistes et des piétons, une attention insuffisante est portée aux effets nuisibles entrainés par la piétonisation et l'étalement des terrasses ainsi qu'aux plaintes des riverains - augmentation des déchets sur l'espace public, pollution sonore diurne et nocturnes quelquefois insupportable, espaces de circulation condamnées, destruction des plantations, etc.Il est regrettable que ces conséquences indésirables de la disparition des voitures ne soient pas plus prises en compte, car elles finissent par effacer les résultats positifs et on se prend à rêver que les voitures reviennent.Bref communiquer à tout va sur les merveilles de la piétonisation sans relativiser et renforcer la médiation et les sanctions contre ces nouvelles incivilités est contreproductif.et risque de renforcer le refus des riverains.Je me joins à "droit au sommeil" dans son analyse et ses propositions et je souhaiterais que leur travail approfondi et argumenté soit un peu plus respecté par les élus de la mairie de Paris.Je relaye donc ci-dessous leur contribution à laquelle je m'associe pleinement
176	2025-04-05 11:36:00	Registre	Citoyen	Augmentation périmètre stationnement residentiel	Au vu du nombre de restaurants qui installent des terrasses dans la rue , il serait souhaitable d augmenter le périmètres de stationnement résidentiel , plus de rues autour de chez soi . Nous payons et consommons comme les autres ! Et nous rencontrons de plus en p'yd des difficultés pour se garer et je ne parle pas des nuisances sonores
177	2025-04-05 15:00:00	Mail	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	EXEMPLE FRAPPANT DE LA GABEGIE DES TRAVAUX INUTILES ET COÛTEUX !!! LA RUE DU JOURDAIN DANS LE 20ème. C'était déjà une rue aux écoles, fermées à la circulation avec des pieds d'arbres servant de poubelles et les derniers travaux dataient d'il y a 2 ans. Et la mairie remet ça et casse tout !!! DILAPIDATION DE L'ARGENT PUBLIC, MEPRIS DES ADMINISTRES, DESORGANISATION TOTALE DES TRAVAUX QUI DEFIGURENT TOUT LE QUARTIER !!! HONTE A VOUS !!! VIVEMENT 2026 !!! (+ photos) [Voir Annexe B]
178	2025-04-05 18:23:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	Ma copropriété dans le Vème arrondissement a sollicité un appui dans le cadre du programme AlvéolePlus.Nous avons bénéficié de conseils gratuits pour étudier l'aménagement de notre local vélos existant, avec une étude de février 2024. Nous n'avons, à ce jour, pas pu finaliser notre projet, en lien avec les délais de décision structurellement relativement longs en copropriété.Il est prévu d'agrandir ce local vélo, et ces travaux d'agrandissement doivent nécessairement être réalisés avant l'aménagement du local vélos. Nous attendons l'assemblée générale à la fin du mois pour savoir si ces travaux d'agrandissement sont votés par le syndicat des copropriétaires, puis leur programmation à compter de juillet 2025 au mieux. Il est très peu probable que nous

					puissions programmer l'aménagement de notre local vélos avant septembre 2025, alors que nous avons des devis intéressants.Le dispositif Alvéole Plus est une initiative utile, son arrêt est regrettable, et un soutien municipal pour le conseil et le financement des infrastructures vélo serait une avancée nécessaire.En alternative, une prologation des délais du programme AlveolePlus serait la bienvenue.Une clarification des modalités de prise en charge des aménagements vélos en copropriété par la Mairie serait également la bienvenue.Bien cordialement.
179	2025-04-05 18:46:00	Registre	Paris en selle	la place du vélo	Depuis sa création en 2015, l'association Paris en Selle milite pour faire du vélo une partie intégrante de la mobilité parisienne. Notre association se réjouit de voir que le Plan Local de Mobilité (PLM) à l'Horizon 2030 reconnaît désormais le vélo comme un élément incontournable de notre mobilité, avec une fiche d'action dédiée et en l'intégrant dans plusieurs fiches d'action, y compris des thématiques transversales comme la santé, l'égalité de genre ou l'innovation. Toutefois, malgré les progrès réalisés, l'association appelle à une ambition politique qui permettrait de faire de Paris une ville 100 % cyclable, sûre et accessible pour toutes et tous.Vous trouverez ci-joint le détail de nos avis sur le PLM à l'Horizon 2030, notamment sur certains sujets particulièrement importants : 1) La sécurité des usagers et les actions de contrôle, particulièrement leur adaptation à un Paris où le vélo constitue une partie de plus en plus importante de la part modale des déplacements.2) L'importance de continuer à combler les coupures dans le réseau cyclable de Paris, ainsi qu'entre Paris et la région. Un réseau non-continu ne permet ni d'assurer la sécurité des cyclistes, ni d'encourager l'usage du vélo.3) La valeur des données sur l'utilisation du vélo comme mode de transport, ainsi que des données d'accidentologie pour informer les politiques de mobilité de la Ville de Paris.4) La complémentarité des efforts pour assurer la sécurité des mobilités actives, et particulièrement la marche et le vélo.5) Le vélo-tourisme et le développement du programme Vélib' comme leviers d'action qui peuvent bénéficier à l'ensemble de parisiens et de parisiennes. [Voir Annexe B]
180	2025-04-06 13:49:00	Registre	Citoyen	Alvéoles plus Améliorer l'utilisation des vélos	Je propose en premier lieu de poursuivre l'opération alvéole plus nécessaire pour améliorer le stockage des vélos au sein des résidences.Ensuite voici les problèmes auxquels je suis confrontée dans mes déplacements parisiens que je fais tous à vélo : - les piste cyclables occupées par des véhicules de livraison (qui gênent aussi la circulation des bus). A l'heure où il faudrait diminuer le commerce internet et encourager le retour dans les magasins limiter les livraisons à la période nocturne (21h - 5h) serait une bonne solution. En plus en journée en dehors de certains commerces, très limités, il faudrait obliger les livreurs à se déplacer en triporteur électrique avec des zones de stationnement dédiées et une répression féroces des gens ne les respectant pas.- des pistes cyclables à contre-courant trop étroites pour être sécures comme la rue Richemont dans le 13ème ou la rue Nationale entre la rue de Tolbiac et le boulevard Massena- des pistes cyclables insuffisantes et mal situées comme le boulevard Sébastopol où la piste dans le sens de la circulation devrait occuper la voie de droite et libérer de l'espace pour la circulation intense des vélos dans les 2 sens.
181	2025-04-06 17:31:00	Mail	Collectif Riverains du 11	Opposition à la politique municipale +PJ	Bonjour je ne consacrerai pas plus de dix minutes à ce message car je sais d'expérience qu'il ne sert à rien, que son contenu ne serait pas pris en compte si d'aventure j'acceptais de prendre le risque d'y passer plus de temps Président d'une association de riverains (fondée en 2009), j'ai fréquenté de très près les dévoiements de la mairie de paris en ce qui concerne les processus participatifs qu'elle se vante de mettre en place du lancement des pierrots de la nuit au conseil de la nuit jusqu'à la modification du RET, en passant par le fonctionnement des soi disants commissions de régulation des débits de boissons, tout n'est que poudre aux yeux reposant à la fois sur une incompétence méthodologique sidérante et une posture assumée de ne pas tenir compte des avis contraires : c'est la démocratie participative à la mode de l'hotel de ville la contrepartie est la non crédibilité de l'équipe actuelle dans ce domaine : chat échaudé craint l'eau froide et tant va la cruche à l'eau qu'à la fin etc : les personnes et les collectifs qui se sont engagés dans des concertations avec les adjoints de la maire de paris en sont tous revenus complètement désenchantés : on ne m'y prendra plus...2les sujets évoqués dans le paragraphe précédent ont tous une relation avec la mobilité des habitants, et notamment la mobilité durable c'est pourquoi, fort de cette accumulation d'expériences traumatisantes de tentatives avortées de dialogue avec la mairie de paris, j'ai décidé d'en faire une étude de cas que je présenterai en juin prochain dans une partie de la présentation que je prépare pour l'évènement dont vous trouverez l'exposé des motifs ci-joint depuis 1972, mon métier est précisément la conduite de projets sociotechniques suivant des méthodologies rigoureuses et

					authentiquement participatives : mon tarif d'honoraires est de 2000 euros HT par jour 3les dix minutes étant passées, j'ai l'honneur de vous saluer [nom] président Collectif Riverains 11e [Voir Annexe B]
182	2025-04-06 21:19:00	Registre	Citoyen	Stationnement vélo, programme Alvéole	La ville de paris tente de démocratiser le vélo via les voies cyclables ou même le financement de vélos electriques. Cependant rares sont les logements parisiens qui permettent de loger un et encore moins deux vélos. Pourquoi arrêter le financement des projets Alvéole + ? Pourquoi ne pas proposer plus de places en consignes sécurisées sur les voies ?
183	2025-04-07 12:45:00	Registre	Citoyen	Oui au vélo mais pas au détriment des plus fragiles que sont les piétons.	Cycliste depuis bientôt 20 ans à Paris, je suis horrifiée de l'attitude des autres cyclistes qui se sentent tout puissants. Comment cela se fait il que la plupart des passages piétons soient infranchissables pour les piétons ? La rue d'Amsterdam, la traversée du boulevard des Batignolles…. Les exemples sont nombreux les enfants ne peuvent plus faire un trajet seuls cela devient trop dangereux. Oui au vélo mais pas au détriment des plus fragiles que sont les piétons.
184	2025-04-07 13:43:00	Registre	Citoyen	PMR/ véhicules prioraires	Augmenter les places de stationnement handicapé/ Mettre des bancs dans les rues végétalisées / Rendre les trottoirs moins accidentés, Que les bistrots et les magasins ne gagnent pas du terrain au détriment des piétonsRevoir le plan de circulation de manière à ce que les ambulances puissent circuler et ne refusent plus les patients en fonction de leur secteur
185	2025-04-07 13:50:00	Registre	Citoyen	Externalités négatives des « quartiers apaisés »	Un aménagement a été réalisé rue de Monceau dans le 8ème pour végétaliser la rue et apaiser le quartier. L'idée semblait bonne à priori. En revanche le sens de circulation a été modifié rue de Monceau entre la rue de Téhéran et celle de Vézelay, et la rue de Vézelay jusqu'alors très calme a vu sa circulation doubler…les riverains ont donc forcément du mal à percevoir le bénéfice de ce soit-disant « apaisement du quartier ». Avant de changer le sens de circulation il conviendrait de modéliser les flux afin d'éviter ce genre d'externalités négatives. J'ai le sentiment que la décision de changement de sens de circulation ne s'est basée sur aucune projection sérieuse. Ayant déménagé spécialement pour vivre dans cette petite rue calme, je suis très déçue par cette politique qui reporte le bruit et la circulation sur des petits axes qui n'avaient pas vocation à voir autant de circulation. J'espère que la mairie du 8ème sera à l'écoute des riverains de la rue de Vézelay pour que cette rue retrouve rapidement sa quiétude.
186	2025-04-07 16:57:00	Mail	Citoyen	contre la circulation des vélos en sens inverse	Bonjour, En tant que citoyenne de la ville de Paris, je souhaite m'exprimer sur le sujet Plan mobilité.Je vais m'abstenir sur la détresse générale de la stratégie anti-voiture qui nous empêche de circuler quand nous avons des paquets lourds ou valides, une personne âgée ou blessée, des enfants le soir...Je m'exprime aujourd'hui contre la circulation des vélos dans le sens inverse des voitures. Après avoir été renversée par un vélo alors que je traversais sur un passage piéton, je me rends encore plus compte du danger de cette pratique.Merci de considérer cet avis dans votre projet.
187	2025-04-07 17:35:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	Il est impératif de prendre le relais du programme Alvéoleplus qui se terminera en septembre
188	2025-04-07 18:07:00	Registre	autocariste		Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris inclut plusieurs objectifs qui vont affecter directement l'activité des autocaristes d'Ile-de-France.L'autocar est un mode de transport collectif et vertueux répondant aux exigences d'une mobilité responsable et durable : un autocar évite à lui seul la circulation d'environ trente voitures. Malgré les efforts des entreprises pour respecter les interdictions liées à la mise en place de la ZFE du Grand Paris, il convient d'adapter le calendrier d'interdiction de la vignette « Crit'Air 2 » à l'offre industrielle en motorisations alternatives et infrastructures de recharges pour les autocars et aux spécificités et besoins d'autonomie des autocars de tourisme qui circulent sur de longues distances. L'interdiction prématurée de la vignette Crit'Air 2 reviendrait à freiner considérablement la mobilité touristique collective française.Les autocaristes sont un maillon de la chaîne de l'industrie touristique locale, européenne et internationale et apportent tout leur savoir-faire pour offrir des prestations de qualité à des donneurs d'ordre qui conçoivent l'offre touristique. En effet, le tourisme réceptif représente environ 30% du tourisme en autocar à Paris et génère de nombreuses retombées économiques pour la capitale. Au-delà du dernier kilomètre, l'autocar est la solution la plus simple pour connecter des sites touristiques. Il permet de décentraliser les flux touristiques vers des sites moins fréquentés, et de les rendre accessibles à tous.L'autocar incarne des valeurs de convivialité, d'accessibilité et permet de transporter des groupes de touristes nationaux et internationaux. En effet, le transport par autocar permet de mieux se

					déplacer sur le territoire, dans des conditions d'accueil, de sécurité et de confort modernes, en diversifiant l'offre de transport et en resserrant le maillage du réseau de transport collectif terrestre sur l'ensemble du territoire. Pour pouvoir continuer à remplir nos missions, nous aimerions bénéficier de la création de nouvelles places de stationnement autocars dans la ville.Nous représentons un mode de transport vertueux, complémentaire au train, RER et métro, pour mieux se déplacer sur tout le territoire. Le développement de l'offre de transport par autocar peut contribuer à faire croître l'offre globale de transport durable à Paris. Il est ainsi indispensable de réintégrer l'autocar dans la stratégie de mobilité de la Ville et de développer des places de stationnement et dépose-minute, aux alentours des sites touristiques, adaptées aux besoins des touristes.
189	2025-04-07 18:19:00	Mail	Citoyen	dépôt contribution	bonjour je ne trouve pas le lien auquel effectuer ma contribution, Est-ce à cette adresse mail?
190	2025-04-07 18:29:00	Registre	Changer Paris	opposition à la politique municipale,	cf PJ [Voir Annexe B]
191	2025-04-07 18:50:00	Mail	Citoyen	navettes électriques. Difficultés pour les artisans	Bonjour , je pense qu une ville 100/100 vélo , sans aucunes navettes ou aide voiture électrique pour aider les personnes âgées ou handicapées, est invraisemblable !! Il devrait y avoir des navettes électriques d un parking à un autre , ou autre chose , quand on travaille on ne se promène pas , les artisans ne pourrons plus venir avec tout leur barda . Je trouve ça ridicule . Envoyé de mon iPhone
192	2025-04-07 19:35:00	Registre	Citoyen	Piste cyclable à contresens	Cycliste depuis les années 1990, j'apprécie le développement des pistes cyclables notamment sur les grds boulevards , avenue par contre je trouve extrêmement dangereux les pistes cyclables a contresens dans les rues etroites (largeur equivalente à 3 voitures (2 voies de stationnement et une voie de circulation)). Ce type d'organisation devrait être validé par les conseils de quartier et non pas imposé de façon autoritaire du haut vers le bas.
193	2025-04-07 20:01:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	La politique de la ville ne vise qu'à supprimer la voiture. Or celle-ci est indispensable dans beaucoup de situations (transport de personnes, de matériel, longues distances...). Résultats : - la circulation routière est un cauchemar, avec des sens interdits, des passages condamnés, des bouchons même la nuit, un stationnement inexistant ou prohibitif- les artisans facturent des coûts d'intervention délirants tenant compte des trajets et des frais de parking- les bus ont des temps d'attente et de parcours décourageants- le métro est toujours aussi sale et insécure, et rendu plus cher pour les trajets intra-muros- restent le vélo et la marche, pour lesquels les interventions de la ville sont plus néfastes qu'autre chose : insécurité des cyclistes, des automobilistes et des piétons avec les rues en contre-sens vélo, réduction de l'éclairage nocturne, refus de considérer la montée des agressionsParis est une capitale, elle a besoin d'une circulation fluide, rapide et efficace. Les propositions que je lis visent à en faire toujours plus une ville de restrictions de mobilité. Je ne trouve toujours pas de réflexion globale sur la cohabitation des différents formes de mobilité, selon les besoins, les parcours, les horaires, les capacités personnelles... Nous sommes tous alternativement piétons, cyclistes, usagers des transports en commun ou passagers de véhicules à moteur. En tant que famille habitant dans un arrondissement central, nous sommes opposés aux ZFE, aux ZTL, à de nouvelles piétonnisations de rues, à la suppression de nouvelles places de stationnements, à la confiscation du périphérique... Nous demandons qu'aucun projet ne soit engagé sans étude d'impact et que l'on tienne compte de l'avis des habitants, y compris ceux qui sont motorisés - systématiquement ignorés, ainsi que des commerçants. Exemple avec les suppressions de places de stationnement sur le Bd Malesherbes, qui créent une double-file dès qu'un chargement/déchargement doit se faire, c'est-à-dire tout le temps.Voici donc ce que ce plan local de mobilité devrait contenir :- des propositions d'axes majeurs à réserver à la circulation automobile (y compris les bus). Exemple les voies sur berges dont la suppression a entraîné un report de trafic sur des zones d'habitation, des temps de parcours rallongés et des bouchons, générateurs de pollution. Les boulevards et le périphérique.- l'entretien des chaussées et trottoirs- une simplification et une baisse de tarif pour le stationnement des artisans- l'entretien et la surveillance du métro- l'étude de parcours cyclables complets, où on ne doit pas prendre des rues à contre-sens ou changer de file intempestivement
194	2025-04-07 20:24:00	Registre	Citoyen		Je trouve qu'il y a un grand manque de continuité dans les aménagements, surtout ceux cyclables. En effet, ayant habité 5 ans dans divers villes aux Pays-Bas, je me suis rendu compte ces dernières années que, malgré les très gros progrès en matière de sécurité routière à Paris, il y a toujours un grand manque de continuité et de fluidité dans l'utilisation des aménagements

					cyclables à Paris, notamment entre certains arrondissements. Cela provient sans doute de la non centralisation du maillage du réseau cyclable à l'échelle de la ville. Cela crée de gros points noir ou il n'est pas intuitif pour les différents utilisateurs de l'espace publique de comprendre ou se placer. Cela crée des conflits.Je pense qu'il est nécessaire d'uniformiser les infrastructure, au moins à l'échelle de la ville. Il faudrait également utiliser un enrobé de chaussé d'une couleur différente pour les pistes cyclables, notamment aux intersections, pour séparer les différents flux et rendre la route plus lisible. Pas besoin de réinventer les choses, les Néerlandais ont déjà bien étudié ça, il serait bien de ranger son égo et sa fierté de faire les choses "à la française" et copier, dans la mesure du possible, les bonnes idées venant d'ailleurs.
195	2025-04-07 21:58:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale,	Parisien depuis toujours, moi qui adorais vivre à Paris, les seules choses qui m'y retienne encore sont ma famille et mes amis.Je ne supporte plus que l'on prenne les Parisiens pour des imbéciles :Fausses votations sur des sujets "orientés/fermés", avec peu ou pas d'information directe des habitants de Paris. Concernant cette consultation, J'en ai été informé par hasard. La Mairie devrait en informer par écrit chaque parisien./ Considérer comme représentatifs des votes où moins de 10% des Parisiens se sont exprimés./ Faire voter sur des sujets non clairement définis, en fait donner un chèque en blanc. Pour la végétalisation n'étaient ni connues les rues concernées, ni le budget à prévoir./ Ignorer les votes négatifs de certains arrondissements, pour ne considérer que le vote de l'ensemble de Paris(cas de la végétalisation des rues)/ Hypocrisie des votes qui consiste à "orienter/fermer" l'objet du vote, par exemple faire voter le triplement des tarifs de stationnement et des contraventions des véhicules les plus lourds et polluants (pour ne pas dire les SUV) sans s'occuper les camions et bus, alors que l'affiche de campagne posait la question "Plus ou moins de SUV à Paris".Les dépenses faites sans le moindre souci d'économie/ Marquage au sol par murets de granit et non par peinture/ Pose d'îlots de protection et de refuges pour piétons, alors des feux à compte à rebours seraient bien moins dangereux et moins chers./ Rues fermées à la circulation pour les végétaliser alors que l'on pourrait végétaliser les trottoirs./Des aménagements inutiles et dangereux de la voirie, murets et aménagements centraux (Avenue des Ternes). Avant un invalide ou les enfants pouvaient sortir du coté du trottoir sans aucun danger. A présent on sort sur la piste cyclable ce qui est une hérésie. Idem pour le déchargement des camions./L'avenue de Rivoli est un summum en la matière pour tuer le commerce.Je ne supporte plus que l'on détériore Paris :Envahissement par des chantiers qui durent des mois, voire des années sans qu'il n'y ait des travaux effectifs. Dans d'autre pays, la gêne ne dure que le temps des travaux effectifs.Beaux espaces transformés en dépôts de chantier permanents (Cours de la Reine entre le grand Palais et la Seine).Je ne supporte plus la discrimination entre les différents modes de déplacement :Un vélo peut ne pas rouler dans l'espace (très cher) qui lui est réservé, une voiture ne peut pas rouler sur l'espace vélo.Dans les faits, le code de la route ne s'applique qu'aux véhicules motorisés, jamais aux vélos (feux rouge, priorité, sens interdit, trottoir, …) qui ont tous les droits, y compris celui de circuler la nuit sans lumière !Alors que les vélos sont incontestablement à présent le mode de transport les plus dangereux pour les piétons, les rues aux écoles ou végétalisées leur sont autorisées. Dans ce type de rues, pour la sécurité et le confort des piétons, la circulation automobile et les mobilités douces devraient y être interdites.Je ne supporte plus les entraves faites à la circulation automobile :Rue aux écoles fermés 24/24H et 7/7j. Il suffirait comme dans certains pays de les faire fermer au heures d'entrée/sortie de classe par l'école concernée. Les inversions de sens d'une partie de la rue (Rue de monceau, boulevard des Capucines, rue saint Honoré, …)/La diminution du nombre de voies (Boulevard Malherbes, Bd Murat, Avenue Paul Doumer/ La suppression de la circulation autour des places (Trocadéro, Concorde, République, …)a suppression des places de stationnement. Tout cela à de mon point de vue pour conséquences :Une perte de temps dans les embouteillages qui fait que pour effectuer mes tournées habituelles, le temps de déplacement est multiplié par deux /Une difficulté de stationnement de plus en plus grande/Une consommation de carburant augmentée/Une pollution augmentée/Un niveau de stress augmenté
196	2025-04-07 22:33:00	Mail	Citoyen	Liberté de se déplacer	Il faut laisser la possibilité à tous les parisiens de se déplacer facilement où ils veulent et de la manière qu'ils le souhaitent. Laisser suffisamment de places de parking pour les voitures et une circulation plus fluide ! Faire des espaces verts sans obligatoirement pénaliser les voitures avec la « vegetalisaion » des trottoirs
197	2025-04-07 23:42:00	Registre	Citoyen	circulation des piétons, conflits avec les vélos	Il est regrettable que la Mairie de Paris déploie dans de moyens et d'attention pour les cyclistes et ne se préoccupe guère des piétons, de leur sécurité et de leur sérénité. Je suis père de deux filles, dont l'une de 8 ans que j'accompagne chaque jour à l'école. Notre vie de piétons est devenue un calvaire ; à peine un cycliste sur dix respecte la priorité piéton. Ainsi, traverser un carrefour est une épreuve pleine d'angoisse pour ma fille et son père car les cyclistes surgissent de toute part sans se préoccuper des piétons ni du code de la route. C'est sans compter la circulation inopinée de nombreux cyclistes sur les trottoirs, parfois

					agacés que des piétons osent y marcher (car même avec des budgets totalisant 250 millions d'euros, cela ne leur suffit pas). Qu'attend la Mairie de Paris pour se préoccuper aussi de nous, piétons, qui souhaitons nous mouvoir dans les rues de notre capitale en toute quiétude?
198	2025-04-08 00:10:00	Registre	Citoyen	Stop à la terrassisation de Paris/ZTL	Le document vante la création de trottoirs et la piétonnisation. Or pour +1.9 ha de trottoirs entre 2020 et 2022 comme indiqué, les trottoirs ont largement perdu de leur usage pour les piétons puisque 2.4 ha de terrasses sur trottoirs ont été créées pendant la même période. Les perdants : les piétons et leur mobilité avec des trottoirs entravés et remplis d'obstacles. Avec les projets de piétonniser 500 rues (sans savoir lesquelles), on tremble déjà de découvrir que telle ou telle voie calme jusqu'ici pourrait tout à coup se terrassiser comme trop d'autres avant. Car la piétonnisation est surtout l'occasion pour les établissements du coin d'étendre leurs installations de terrasse à n'en plus finir, jusque sur la chaussée, gérérant nuisances sonores, attroupements bruyants jusque 2h et plus, obstacles aux circulations et à l'accessibilité. Le principe de reprendre de l'espace à la voiture et de soit disant apaiser, réduire le bruit est surtout dans les faits celui de donner aux bistrots, aux bars au mépris des règles et des riverains en générant du bruit nocturne (éclats de voix, alcoolisation, etc) là où il n'y en avait pas. Même la Cour Régionale des Comptes s'en est fait l'écho dans un rapport en début 2025. La police municipale et la police nationale sont incapables de faire respecter les règles, les horaires, les zones de protections.Les riverains trinquent. La mobilité, c'est aussi de permettre aux entreprises de travaux, aux médecins, d'intervenir et donc de stationner en ville or de nombreuses copropriétés et syndics partagent le constat que dans la ZTL c'est encore plus compliqué qu'avant de trouver des entreprises qui acceptent de venir : avec le temps perdu à venir, chercher une place, quitter, ce n'est plus du tout gérable.
199	2025-04-08 00:11:00	Registre	Citoyen	vive le vélo	Merci pour les pistes cyclables et tous les aménagements qui vont avec !
200	2025-04-08 01:56:00	Registre	Citoyen	avis global(cf PJ)	Je ne suis pas convaincue par l'exploitation de capteurs mobiles pour faire le bilan d'aménagement et d'événements. [Voir Annexe B]
201	2025-04-08 09:29:00	Registre	ENEDIS		Enedis est une entreprise de service public qui a pour mission de gérer le réseau de distribution électrique au service de la société et des territoires. A l'heure où l'énergie est au cœur de la transition écologique, et dans un environnement en profonde mutation, Enedis a pour ambition d'accompagner les évolutions des modes de production et de consommation de l'énergie vers davantage de sobriété énergétique. Devenue Entreprise à mission en juin 2023, Enedis a inscrit dans ses statuts sa raison d'être « agir pour un service public de la distribution d'électricité innovant, performant et solidaire. Raccorder la société au défi collectif d'un monde durable ».La Ville de Paris s'est donnée des objectifs ambitieux pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Le renouvellement du contrat de concession entre la Ville de Paris et Enedis témoigne de la volonté profonde d'Enedis d'accompagner la Ville de Paris dans ses transformations urbaines et de poursuivre la trajectoire d'amélioration de la résilience de Paris face aux effets du changement climatique. En particulier, la convention de Transition Ecologique signée entre la Ville de Paris et Enedis prévoit une liste d'actions concrètes prioritaires afin de répondre aux enjeux d'accélération du Plan Climat-Air-Energie.Pour mener à bien nos missions de service public et réaliser les travaux permettant d'améliorer la résilience du réseau de distribution, nous utilisons quotidiennement les voies publiques. Les véhicules de la Direction régionale Enedis Paris, qui sont à 95% électriques, ont ainsi besoin de circuler et de stationner dans la Ville, au plus près des ouvrages et des lieux d'intervention.Si nous partageons bien sûr les enjeux environnementaux, de santé publique et d'inclusivité du PLM, en cohérence avec les ambitions de la Ville de Paris, nous souhaiterions qu'une attention particulière soit portée aux déplacements et au stationnement de nos véhicules. En effet, et comme le prévoit le contrat de concession signé avec la Ville (extrait de l'article 12 « l'autorité concédante s'efforce à être facilitatrice auprès des autorités compétentes concernant les conditions de circulation, d'accès et de stationnement du concessionnaire dans le cadre de ses missions de service public »), nous souhaitons continuer à assurer nos missions de service public et réaliser les travaux de transformation de la Ville de la façon la plus fluide possible et avons besoin, pour cela, que la Ville de Paris nous y aide. En particulier, nous devons pouvoir circuler facilement, y compris aux heures de pointe, accéder aisément à tous nos points de livraisons électriques, quel que soit leur emplacement, pouvoir stationner au plus proche des ouvrages et des lieux d'interventions…D'autre part, et sur le sujet particulier des bornes de recharge, Enedis accompagne le développement de l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés comme des

					entreprises. En 2024, 6 300 points de charge sont ainsi ouverts au public à Paris à fin 2024 : 2 100 sur voirie, 2 200 dans les parkings de la Ville, 2 000 dans les parkings d'établissements commerciaux (hôtels, etc.). 10 000 places sont déjà équipées dans les parkings de copropriété. Pour autant, le déploiement des bornes dans les parkings des copropriétés est un processus long et complexe, faisant intervenir de nombreux acteurs (copropriétaires, syndic, conseil syndical, Enedis, éventuellement l'opérateur privé) et nécessitant un arbitrage entre plusieurs solutions dont les copropriétaires et le syndic n'ont pas toujours une parfaite connaissance, ce qui rend le travail d'information et de pédagogie particulièrement essentiel. De sorte que toute action de la Ville, destinée à favoriser auprès des particuliers et des syndics de copropriété la connaissance des différentes offres, solutions (publique ou privée) et aides possibles, serait de nature à faciliter le développement de l'équipement en bornes de recharge.Par ailleurs, nous avons noté qu'Enedis était identifiée comme co-financeur avec la Ville et co-responsable de la mise en œuvre avec l'APC de deux mesures : « Développer l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés et des entreprises » (mesure #3 de la fiche action 10) et « Assurer une régulation des services de micro-mobilité » (mesure #3 de la fiche action 11). Nous souhaiterions avoir davantage de détails sur les attentes de la Ville de Paris vis-à-vis d'Enedis ; nous nous interrogeons également sur l'articulation de ces deux mesures avec les dispositifs existants, et notamment avec la convention de Transition Ecologique qui a été signée avec la Ville de Paris et qui prévoit une liste d'actions très concrètes et diversifiées en faveur de la TE ainsi que ses modalités de financementEn vous remerciant pour l'attention que vous porterez à ces éléments
202	2025-04-08 09:59:00	Registre	Citoyen	réaménagement de la voie express des quais de Seine rive droite	La voie Georges Pompidou en rive droite constitue une voie rapide qui amène congestion et pollution atmosphérique jusqu'au coeur de la capitale.Dans le prolongement des premiers aménagements réalisés avec la piétonisation des berges de Seine au centre de Paris, il convient d'engager une transformation de cette autoroute urbaine en boulevard urbain, qui améliore la sécurité et le confort des déplacements en transports en commun, à pied et à vélo, du quai du point du Jour au quai de Bercy.
203	2025-04-08 10:37:00	Registre	Citoyen	véhicule des services d'urgence (pompier, samu, policier)	votre prose met en avant de nombreux objectifs souvent redondant mais vous ne parlez jamais de la circulation des véhicules d'urgence. je veux bien aller au travail en métro ou à vélo mais en cas d'urgence ces véhicules doivent pouvoir circuler librement et rapidement. on constate avec vos derniers aménagements que cela devient de plus en plus complexe (passez place de la Bastille en journée pour avoir une idée): il va y avoir des morts. on ne peut pas tout mettre de côté au bénéfice du dogme pur.
204	2025-04-08 11:33:00	Registre	Autocariste	contribution des autocaristes	Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris inclut plusieurs objectifs affectant directement l'activité des autocaristes d'Ile-de-France.L'autocar est un mode de transport collectif et vertueux répondant aux exigences d'une mobilité responsable et durable : un autocar évite à lui seul la circulation d'environ trente voitures. Malgré les efforts des entreprises pour respecter les interdictions liées à la mise en place de la ZFE du Grand Paris, il convient d'adapter le calendrier d'interdiction de la vignette « Crit'Air 2 » à l'offre industrielle en motorisations alternatives et infrastructures de recharges pour les autocars et aux spécificités et besoins d'autonomie des autocars de tourisme qui circulent sur de longues distances. L'interdiction prématurée de la vignette Crit'Air 2 reviendrait à freiner considérablement la mobilité touristique collective française.Les autocaristes sont un maillon de la chaîne de l'industrie touristique locale, européenne et internationale et apportent tout leur savoir-faire pour offrir des prestations de qualité à des donneurs d'ordre qui conçoivent l'offre touristique. En effet, le tourisme réceptif représente environ 30% du tourisme en autocar à Paris et génère de nombreuses retombées économiques pour la capitale. Au-delà du dernier kilomètre, l'autocar est la solution la plus simple pour connecter des sites touristiques. Il permet de décentraliser les flux touristiques vers des sites moins fréquentés, et de les rendre accessibles à tous.L'autocar incarne des valeurs de convivialité, d'accessibilité et permet de transporter des groupes de touristes nationaux et internationaux. En effet, le transport par autocar permet de mieux se déplacer sur le territoire, dans des conditions d'accueil, de sécurité et de confort modernes, en diversifiant l'offre de transport et en resserrant le maillage du réseau de transport collectif terrestre sur l'ensemble du territoire. Pour pouvoir continuer à remplir nos missions, nous aimerions bénéficier de la création de nouvelles places de stationnement autocars dans la ville.Nous représentons un mode de transport vertueux, complémentaire au train, RER et métro, pour mieux se déplacer sur tout le territoire. Le développement de l'offre de transport par autocar peut contribuer à faire croître l'offre globale de transport durable à Paris. Il est ainsi indispensable de réintégrer l'autocar dans la stratégie de mobilité de la Ville et de développer des places de stationnement et dépose-minute, aux alentours des sites touristiques, adaptées aux besoins des touristes.

205	2025-04-08 12:04:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	Bonjour, un dispositif national a permis de financer des espaces vélos pour les copropriétés. Or il s'achève et ne sera pas remplacé. Or de nombreux parisiens rechignent à se remettre au vélo s'ils n'ont pas un endroit sûr et proche de chez eux pour garer leur vélo. Il y a beaucoup à gagner à aider les copropriétés à installer des places de parkings de vélos sécurisées et adaptées.
206	2025-04-08 12:38:00	Registre	CCI	avis de la CCI - circulation entreprises, ZFE, ZTL	avis complet en PJ [Voir Annexe B]
207	2025-04-08 13:00:00	Registre	Citoyen	Alveoleplus	j'ai vu qu'il y avait une aide de la mairie de Paris pour l'installation de rack à vélo en copropriété mais cette aide ne prend pas en charge le dessin et le chiffrage des plans d'aménagement or il est compliqué d'obtenir des devis des fournisseurs sans leur fournir de plans. L'usage du vélo explosant à Paris, il me semble pertinent soit d'installer des places sécurisées (et pas juste libre d'accès) soit d'aider les copropriétés à créer des places de parking vélo à l'intérieur des immeubles et dans les cours. J'ai vu que le programme Alvéoleplus prenait en charge la venue d'un conseiller qui faisait l'étude et nous aider à trouver des installateurs mais il se termine prochainement. Je trouve que ce serait bien que la Mairie prenne en charge les frais de conseil et augmente la subvention sur les travaux. Par ailleurs les modalités de prise en charge sont bien vues car pour mobiliser un conseil il n'y a pas d'avance de frais donc pas besoin de passer en AG.
208	2025-04-08 13:05:00	Registre	GRDF	Contribution GRDF au plan local des mobilités - apport sur le bioGNV	Apport de GRDF sur le bioGNV, levier pérenne et mature de la décarbonation de la mobilité et de l'amélioration de la qualtié de l'air et la qualité de vie. [Voir Annexe B]
209	2025-04-08 14:17:00	Registre	Ligue contre la violence routière Association départementale de Paris	sécurité routière	Nous avons relevé avec intérêt deux fiches actions spécifiques qui concernent la sécurité routière : Fiche actions « Code de la rue »/Objectif n°3 : un « code de la rue » pour un espace public respecté, partagé, apaisé. Fiche actions « sécurité routière » /Objectif n°4 : tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière. Voici les éléments que nous souhaitons porter à votre connaissance. Notre première remarque est qu'il n'y a pas d'objectif effectif affiché de sécurité routière. Or, la sécurité routière ne peut pas être considérée comme une variable d'ajustement mais doit être un critère et un objectif à part entière. Un seul objectif acceptable en termes de sécurité routière : zéro tué, zéro blessé grave, pour être aligné avec l'engagement de la France à réduire de 50% le nombre de tués et de blessés graves sur les routes d'ici 2030 et à zéro d'ici 2050.1) La vision zéro accident : L'approche « vision zéro » est mentionnée mais ne se traduit pas par des objectifs annuels chiffrés. Il serait souhaitable d'améliorer et développer le volet concernant les statistiques (méthodes, recueil de données, analyse des causes d'accidents …) pour rendre ce qui précède pertinent.2) Il n'y a rien sur les victimes et l'accompagnement des victimes hormis des déclarations d'intention sur les soins aux accidentés. Quels objectifs ? Quelles mesures ? Là encore avec un objectif de bientraitance effective dans l'urgence et la durée en sachant que les victimes d'accidents graves relèvent d'un accompagnement spécifique. 3)Concernant les mobilités douces, les équipements de protection doivent être non seulement mieux utilisés, mais aussi plus adaptés : la Ligue contre la violence routière travaille actuellement sur un projet intitulé « ceintures de visibilité » visant à prescrire le ou les équipements les mieux adaptés à protéger en rendant plus visible, en particulier de nuit. 4)Un équipement de protection individuelle (le casque notamment) devrait-il être rendu obligatoire, du fait de sa fonction protectrice, mais également en tant que gage de prise de responsabilité lors de l'utilisation du moyen de déplacement ?5) Le Code de la Rue est insuffisamment connu et les contrôles en cas d'infraction et d'incivilité devraient être considérablement renforcés et dotés de moyens en conséquence, donc de budgets dédiés. Ceci aurait également une vertu pédagogique et renforcerait le sentiment de sécurité des usagers. 6)Manque d'innovation - La mise en œuvre du Plan local de mobilité devrait être l'occasion de tester, développer et déployer des équipements et des matériels nouveaux, et d'utiliser des nouvelles technologies (nouveaux revêtements, signalisation dynamique…). 7)Il serait souhaitable d'explorer les possibilités offertes par l'IA 8) Les jeunes sont les premières victimes des accidents de la route, accidents qui sont souvent dus à l'utilisation du téléphone portable et au port de casques auditifs. Cette pratique devrait être réglementée.

210	2025-04-08 14:40:00	Mail	Citoyen	pb de connextion.	Bonjour Nous sommes nombreux dans mon arrondissement à ne pas trouver comment se connecter/où se connecter pour participer. Les indications ne mènent à rien. Cela renvoie vers ceci (voir plus bas) mais aucun lien actif pour donner notre avis. Nous ne sommes sans doute pas les seuls. Quel dommage ! Et cela se termine aujourd'hui…. Cordialement Lucile Corty Envoyé de mon iPhone
211	2025-04-08 15:12:00	Registre	ENEDIS	contribution ENEDIS	Enedis est une entreprise de service public qui a pour mission de gérer le réseau de distribution électrique au service de la société et des territoires. A l'heure où l'énergie est au cœur de la transition écologique, et dans un environnement en profonde mutation, Enedis a pour ambition d'accompagner les évolutions des modes de production et de consommation de l'énergie vers davantage de sobriété énergétique. Devenue Entreprise à mission en juin 2023, Enedis a inscrit dans ses statuts sa raison d'être « agir pour un service public de la distribution d'électricité innovant, performant et solidaire. Raccorder la société au défi collectif d'un monde durable ».La Ville de Paris s'est donnée des objectifs ambitieux pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Le renouvellement du contrat de concession entre la Ville de Paris et Enedis témoigne de la volonté profonde d'Enedis d'accompagner la Ville de Paris dans ses transformations urbaines et de poursuivre la trajectoire d'amélioration de la résilience de Paris face aux effets du changement climatique. En particulier, la convention de Transition Ecologique signée entre la Ville de Paris et Enedis prévoit une liste d'actions concrètes prioritaires afin de répondre aux enjeux d'accélération du Plan Climat-Air-Energie.Pour mener à bien nos missions de service public et réaliser les travaux permettant d'améliorer la résilience du réseau de distribution, nous utilisons quotidiennement les voies publiques. Les véhicules de la Direction régionale Enedis Paris, qui sont à 95% électriques, ont ainsi besoin de circuler et de stationner dans la Ville, au plus près des ouvrages et des lieux d'intervention.Si nous partageons bien sûr les enjeux environnementaux, de santé publique et d'inclusivité du PLM, en cohérence avec les ambitions de la Ville de Paris, nous souhaiterions qu'une attention particulière soit portée aux déplacements et au stationnement de nos véhicules. En effet, et comme le prévoit le contrat de concession signé avec la Ville (extrait de l'article 12 « l'autorité concédante s'efforce à être facilitatrice auprès des autorités compétentes concernant les conditions de circulation, d'accès et de stationnement du concessionnaire dans le cadre de ses missions de service public »), nous souhaitons continuer à assurer nos missions de service public et réaliser les travaux de transformation de la Ville de la façon la plus fluide possible et avons besoin, pour cela, que la Ville de Paris nous y aide. En particulier, nous devons pouvoir circuler facilement, y compris aux heures de pointe, accéder aisément à tous nos points de livraisons électriques, quel que soit leur emplacement, pouvoir stationner au plus proche des ouvrages et des lieux d'interventions…D'autre part, et sur le sujet particulier des bornes de recharge, Enedis accompagne le développement de l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés comme des entreprises. En 2024, 6 300 points de charge sont ainsi ouverts au public à Paris à fin 2024 : 2 100 sur voirie, 2 200 dans les parkings de la Ville, 2 000 dans les parkings d'établissements commerciaux (hôtels, etc.). 10 000 places sont déjà équipées dans les parkings de copropriété. Pour autant, le déploiement des bornes dans les parkings des copropriétés est un processus long et complexe, faisant intervenir de nombreux acteurs (copropriétaires, syndic, conseil syndical, Enedis, éventuellement l'opérateur privé) et nécessitant un arbitrage entre plusieurs solutions dont les copropriétaires et le syndic n'ont pas toujours une parfaite connaissance, ce qui rend le travail d'information et de pédagogie particulièrement essentiel. De sorte que toute action de la Ville, destinée à favoriser auprès des particuliers et des syndics de copropriété la connaissance des différentes offres, solutions (publique ou privée) et aides possibles, serait de nature à faciliter le développement de l'équipement en bornes de recharge.Par ailleurs, nous avons noté qu'Enedis était identifiée comme co-financeur avec la Ville et co-responsable de la mise en œuvre avec l'APC de deux mesures : « Développer l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés et des entreprises » (mesure #3 de la fiche action 10) et « Assurer une régulation des services de micro-mobilité » (mesure #3 de la fiche action 11). Nous souhaiterions avoir davantage de détails sur les attentes de la Ville de Paris vis-à-vis d'Enedis ; nous nous interrogeons également sur l'articulation de ces deux mesures avec les dispositifs existants, et notamment avec la convention de Transition Ecologique qui a été signée avec la Ville de Paris et qui prévoit une liste d'actions très concrètes et diversifiées en faveur de la TE ainsi que ses modalités de financementEn vous remerciant pour l'attention que vous porterez à ces éléments [Voir Annexe B]

212	2025-04-08 15:12:00	Registre	Droit au trottoir	conflits d'usage sur les trottoirs, trajets vélos, transports en commun, stationnement des artisans	Madame, Monsieur,En tant que parisien, je suis régulièrement gêné dans mes déplacements par des espaces saturés où les usages concurrents sclérosent complètement l'espace: des trottoirs exploités par les commerces, obstrués par des implantations inappropriées du mobilier urbain, inexploitables pour les déplacements piétons et à plus forte raison pour les personnes à mobilité réduite, des rues bloquées par les livraisons - les espaces de livraison ayant été commercialisés pour les terrasses, les livraisons se font depuis la chaussée, des bus inutilisables car empêtrés dans la saturation des axes routiers, des trajets vélo angoissants où les comportements dangereux se propagent sur des axes entiers.Il est dommage de voir que les diagnostics n'ont pas réussi à mieux identifier les zones à mobilité problématiques (peu-être un problème de manque de temps pour rendre un travail abouti). Un diagnostic plus éclairé et complet aurait permis de poser des objectifs plus clairs et concrets. Il me semble nécessaire de mieux s'assurer de la compatibilité des infrastructures et de l'aménagement de l'espace public avec le besoin de déplacement. Comme pour les problèmes de bruit, les problèmes de mobilité ne se résolvent pas avec des règles générales mais nécessitent des diagnostiques locaux et résolutions adaptées au problèmes spécifiques. Mais aussi, quelques standards seraient souhaitables pour l'aménageur public et auraient dû trouver leur place dans un plan mobilité: DEPLACEMENTS PIETONS:- un piéton sur un trottoir avec bordure est un piéton en sécurité (vis-à-vis des vélos, trottinettes et autres véhicules routiers), surtout quand il est de petite taille- un flux piéton important nécessite un espace dédié (comme il existe des voies vélo ou des routes nationales pour les voitures) ; les zones de rencontre sont inadaptées aux forts flux piétons ou pour les personnes à mobilité réduite- pour l'aménageur, fixer des règles d'aménagement assurant le bon écoulement des flux = Une largeur de trottoir minimale selon les flux piétons comptabilisés - penser "piéton" dans l'implantation du mobilier urbain, terrasses et autres obstacles: trajectoires en lignes droites (éviter le slalom entre les terrasses), cheminements matérialisés et protégés, équipés de services "inclusifs" (aide au cheminement pour les malvoyants par exemple)- donner la priorité à la marche et engager avec autorité la restauration de l'espace marchable (suppression des terrasses en dur qui obstruent les cheminements, canalisation des flux de mobilité concurrents type vélo / trottinette) DEPLACEMENTS ROUTIERS BUS / TAXI / LIVRAISONS / AUTRES :- assurer l'aménagement des voies permettant le stationnement professionnel, les livraisons- assurer l'aménagement permettant de prioriser les flux de transports en communs routiers- envisager une offre spécifique pour le stationnement de l'artisanat et des entreprises de travaux utiles à l'entretien du parc immobilier parisien. Faute d'accès au stationnement, les professionnels se désengagent du centre parisien et les immeubles se délabrent. DEPLACEMENTS VELOS:- canaliser les flux- améliorer la lisibilité des parcours et de la signalisation routière AUTRE- en l'état actuel des technologies, les nuisances liées à l'aérien sont trop importantes pour constituer une solution de mobilité large public au-dessus d'une ville dense comme Paris.
213	2025-04-08 15:21:00	Mail	les Shifters	précisions attendues, sortie du thermique en 2030 prématurée	cf PJ [Voir Annexe B]
214	2025-04-08 15:39:00	Registre	DELIPOP	Logistique urbaine (BTC) liée au e commerce	cf PJ [Voir Annexe B]
215	2025-04-08 15:56:00	Registre	Respire	Expérimenter une Zone de livraisons apaisée - le premier espace de logistique 0 émission	La Ville de Paris pourrait être pionnière en expérimentant une Zone de livraisons apaisée (ZLA), soit une zone dans laquelle la logistique est opérée uniquement avec des véhicules 0 émission moteur et de la cyclo-logistique. Cette expérimentation permettrait d'anticiper et de préfigurer la logistique de demain, décarbonée et garante d'une bonne qualité de l'air (le trafic de marchandise représente 20% du trafic motorisé pour 40% de la pollution au dioxyde d'azote et aux particules fines) comme l'affiche l'ambition de la stratégie logistique de la Ville de Paris. L'expérimentation pourrait par exemple prendre place sur la butte Montmartre. En effet, la morphologie urbaine de ce territoire s'y prête. La butte n'étant pas sujette au trafic de transit, ne comportant pas de grande surface et faisant l'objet d'un projet de piétonisation. De plus, la zone d'activité CAP18, situé non loin, comporte des entreprises opérant en cyclo-logistique qui y ont leurs entrepôts et qui livrent déjà sur la butte Montmartre, notamment dans le domaine des CHR (cafés, hôtels, restaurants). Cela pourrait aussi être une occasion de valoriser le patrimoine

					en apaisant le quartier et de le protéger des dégâts liés à la pollution en vue de son inscription au patrimoine mondial de l'Unesco.
216	2025-04-08 16:02:00	Registre	Mieux se déplacer à Bicyclette	approbation du PLM, aménagement des pistes cyclables, suivi des actions	Association de cyclistes de Paris et d'Île-de-France, MDB salut les 4 principaux enjeux du projet de plan local de mobilité de Paris :• des mobilités décarbonées ;• une mobilité plus sobre ;• une ville inclusive et accessible à toutes et à tous ;• une ville où la santé des habitants et des visiteurs est préservée.pour lesquels le développement de l'usage du vélo est une réponse particulièrement adaptée.En effet, les mobilités actives, et notamment le vélo, participent à l'amélioration de la condition physique et à l'autonomie des individus, mais aussi à celle de leur cadre de vie, à l'inverse des transports routiers et ses nuisances. Aussi est-il particulièrement pertinent de mettre en œuvre rapidement les conditions nécessaires à une pratique accrue du vélo, tout en limitant le recours aux modes de transports individuels motorisés (quelle que soit leur motorisation) dont la consommation d'espace par personne transportée empêche de donner la place qu'ils méritent aux modes actifs.Mais pour que le report modal souhaitable et que les courbes « se croisent », encore faut-il faire des choix clairs et des priorités, concrètes. Le choix de présenter le PLM sous forme de fiches-actions permet certes de regrouper ce qui est du ressort des différents documents de planification, mais ne met pas suffisamment en exergue la priorisation et la hiérarchie nécessaire pour répondre aux 4 enjeux principaux rapidement.Parmi les actions à mettre en œuvre, citons entre autres la mise à disposition de vélos pour les visiteurs, la création de place de stationnements pour les vélos (loisirs, domicile, travail, zones de grands services urbains (1) , la mise à niveaux d'infrastructures cyclables devenus obsolètes compte tenu du nombre de trajets cyclistes actuels (et à venir), le déploiement de Savoir Rouler à Vélo dans les écoles… actions pour lesquelles nous continuerons à apporter nos réflexions et notre expertise d'usage.Nous tenons aussi à attirer l'attention sur les travaux d'aménagements dont la gestion devrait être améliorée, à la fois pour en réduire la portée et la durée, mais aussi parfaire la prise en compte du stationnement et de la circulation des vélos pendant la phase chantier.Si nous regrettons que les objectifs de ce plan, bien que déclinés en 63 fiches actions, manquent parfois d'indicateurs précis, notamment en ce qui concerne la réduction des pollutions (air, bruit…) nous notons avec satisfaction la mise en place d'un comité de suivi, réuni au moins annuellement, pour identifier les solutions et les mettre en œuvre pour répondre aux enjeux de ce plan local de mobilité. Nous sommes à la disposition de la ville pour participer utilement à ce processus.(1) À cet égard, nous sommes inquiets sur le manque de prise en compte du vélo dans le projet de rénovation de Parc des Expositions, mais aussi dans le ressort des gares de Lyon et de Bercy, où la Ville de Paris devrait exiger des aménagements aussi bien quantitatifs que qualitatifs
217	2025-04-08 16:14:00	Registre	Citoyen	Opposition à la politique municipale. Reconsidération du déplacement motorisé.	La ville de Paris, capitale de la France est sous tutelle des lobbys cyclistes. La chasse à la voiture, moto, entrepreneurs motorisés, artisans, livreurs est permanente et orchestrées par quelques activistes qui se sont introduits dans les services pour y propager une vision de la civilisation qui n'est pas celle de toutes et tous. La voiture est un mode de transport associé au confort, à la sécurité et à la praticité, offrant ainsi de nombreux avantages par rapport au vélo. Elle permet des déplacements rapides sur toutes les distances, facilitant les trajets professionnels, familiaux et de loisirs tout en optimisant le temps disponible. À l'abri des intempéries et des variations climatiques, l'automobiliste bénéficie d'un confort exceptionnel, garantissant des déplacements sereins en toutes circonstances.Les récentes avancées technologiques dans l'industrie automobile renforcent considérablement la sécurité grâce à des systèmes tels que l'assistance à la conduite, le freinage automatique d'urgence, les airbags sophistiqués et les dispositifs de contrôle de stabilité. Ces innovations réduisent sensiblement les risques d'accidents, améliorent globalement la sécurité routière et préservent l'emploi salarié dans ce secteur majeur. En parallèle, les progrès environnementaux, particulièrement avec l'essor des voitures électriques, diminuent significativement la pollution, voire suppriment totalement les émissions, contribuant ainsi à un cadre de vie plus sain et durable.La voiture facilite le transport des passagers et des objets volumineux pour les besoins quotidiens ou ponctuels. Grâce à son autonomie et à sa polyvalence, elle répond efficacement aux exigences variées des usagers, en offrant une liberté incomparable pour des déplacements professionnels, familiaux ou spontanés.De plus, la voiture répond parfaitement aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, des familles avec enfants ou des individus ayant des journées particulièrement chargées, en proposant une solution flexible, confortable et sécurisante. À l'inverse, l'utilisation du vélo peut être entravée par des contraintes physiques, pratiques, ou encore par un sentiment anxiogène.Néanmoins, l'influence grandissante du « lobby vélo » pose question quant à sa représentativité réelle et son impact disproportionné sur les politiques de mobilité. La mobilisation en faveur des infrastructures cyclables par exemple lors de consultations publiques, comme vous pouvez le constater puisqu'une participation sur quatre émane de cyclistes promptement

					avertis et de lobbyistes comme un adjoint (entre autres) à cette mairie chargé de mobilité vélo et administrateur d'un lobby, reflète davantage l'activisme organisé d'une minorité que l'opinion de la majorité silencieuse utilisant quotidiennement la voiture mais ne s'exprimant pas nécessairement dans ces débats. Ainsi, les préoccupations de cette majorité peuvent être sous-représentées ou négligées.Les objectifs très ambitieux du Collectif Vélo Île-de-France, Paris en Selle, MDB (à peine 10000 adhérents et activistes), visant une forte hausse de la part modale du vélo (15 % à 20 % d'ici 2030) mais en n'en étant très loin, sont éloignés des réalités vécues par de nombreux Franciliens, des Français qui viennent de moins en moins souvent dans Paris au grand dam des commerces, salles de spectacles, restaurants au profit de touristes. Paris se meurt de la fuite des travailleurs, cadres et entreprises.Les revendications récurrentes de ce collectif pour généraliser les aménagements cyclables et les stationnements sécurisés doivent être analysées en tenant compte des contraintes économiques et spatiales des collectivités. Au lieu d'opter pour des pistes cyclables spécifiques et contraignantes, réduisant la surface collective de circulation, il serait préférable de favoriser un partage de la voirie dans la concorde entre voitures et vélos, assurant ainsi un équilibre satisfaisant les besoins variés de tous les usagers.Les aménagements cyclables étendus, comme ceux du Plan Vélo et du projet RER V, nuisent à la fluidité du trafic automobile, accentuant paradoxalement les embouteillages et augmentant ainsi la pollution atmosphérique, alors même que la flotte de véhicules électriques, moins polluante, continue de croître.Enfin, l'influence marquée du « lobby vélo » sur les politiques régionales, particulièrement dans des villes comme Paris et certaines grandes agglomérations dirigées par des élus écologistes mais pas que, se manifeste notamment par la mainmise de ces associations sur la gestion de la voirie et la réduction drastique des espaces dédiés à la voiture, soulevant ainsi des interrogations légitimes quant à l'équité de ces mesures. Ces décisions favorisent une minorité qui n'est pas nécessairement représentative de l'ensemble des Parisiens, Franciliens, Français.Inciter à l'utilisation du vélo, comme vous souhaitez l'imposer dans ce plan de mobilité, face à l'attrait de l'automobile est une tâche partisane incomprise. Regardez autour de vous, votre famille, vos amis, vos proches et administrés. L'automobile reste pour beaucoup synonyme de liberté, confort et praticité. Pourtant, les aménagements cyclables représentent des investissements conséquents allant de 590 000 € à plus de 2 000 000 € par kilomètre, chiffre rarement porté à la connaissance des citoyens. Or, privilégier systématiquement ces aménagements peut amputer la fluidité du trafic automobile, compromettant les objectifs d'une mobilité équilibrée.Non, l'automobile n'est pas le monde d'avant et force est de constater que la France dispose de réseaux de transports en commun bien au-dessus de la moyenne, ce qui n'incite pas à l'utilisation du vélo. De plus, la mobilité cycliste n'est pas entrée dans les mœurs et historiquement, notre pays dispose d'atouts que d'autres nations n'ont pas, les transports en commun y sont structurés et accessibles.Constat : Vos objectifs sont inintelligibles, hors du temps, tristes et injustes. Et le jour où vous respecterez les résultats des consultations que vous mettez en ligne vous apportera réel caution des actions.Conclusions : Des aménagements cyclables qui n'amputent pas la surface de la voirie à des fins exclusives. Une reconsidération du déplacement motorisé et plus précisément des aides à l'acquisition de voitures vertueuses, en supprimant les ZFE, ZTL et en attendant que la part de véhicules impactés diminue naturellement par la réduction induite par leur usage et leur rotation liée à l'âge.
218	2025-04-08 16:35:00	Registre	LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE ASSOCIATION DE PARIS	sécurité routière	Nous avons relevé avec intérêt deux fiches actions spécifiques qui concernent la sécurité routière : Fiche actions « Code de la rue »/Objectif n°3 : un « code de la rue » pour un espace public respecté, partagé, apaisé. Fiche actions « sécurité routière » /Objectif n°4 : tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière. Voici les éléments que nous souhaitons porter à votre connaissance. Notre première remarque est qu'il n'y a pas d'objectif effectif affiché de sécurité routière. Or, la sécurité routière ne peut pas être considérée comme une variable d'ajustement mais doit être un critère et un objectif à part entière. Un seul objectif acceptable en termes de sécurité routière : zéro tué, zéro blessé grave, pour être aligné avec l'engagement de la France à réduire de 50% le nombre de tués et de blessés graves sur les routes d'ici 2030 et à zéro d'ici 2050.1) La vision zéro accident : L'approche « vision zéro » est mentionnée mais ne se traduit pas par des objectifs annuels chiffrés. Il serait souhaitable d'améliorer et développer le volet concernant les statistiques (méthodes, recueil de données, analyse des causes d'accidents …) pour rendre ce qui précède pertinent.2) Il n'y a rien sur les victimes et l'accompagnement des victimes hormis des déclarations d'intention sur les soins aux accidentés. Quels objectifs ? Quelles mesures ? Là encore avec un objectif de bientraitance effective dans l'urgence et la durée en sachant que les victimes d'accidents graves relèvent d'un accompagnement spécifique. 3)Concernant les mobilités douces, les équipements de protection doivent être non seulement mieux utilisés, mais aussi plus adaptés : la Ligue contre la violence routière travaille actuellement sur un projet intitulé « ceintures de visibilité » visant à

					prescrire le ou les équipements les mieux adaptés à protéger en rendant plus visible, en particulier de nuit. 4)Un équipement de protection individuelle (le casque notamment) devrait-il être rendu obligatoire, du fait de sa fonction protectrice, mais également en tant que gage de prise de responsabilité lors de l'utilisation du moyen de déplacement ?5) Le Code de la Rue est insuffisamment connu et les contrôles en cas d'infraction et d'incivilité devraient être considérablement renforcés et dotés de moyens en conséquence, donc de budgets dédiés. Ceci aurait également une vertu pédagogique et renforcerait le sentiment de sécurité des usagers. 6)Manque d'innovation - La mise en œuvre du Plan local de mobilité devrait être l'occasion de tester, développer et déployer des équipements et des matériels nouveaux, et d'utiliser des nouvelles technologies (nouveaux revêtements, signalisation dynamique…). 7)Il serait souhaitable d'explorer les possibilités offertes par l'IA 8) Les jeunes sont les premières victimes des accidents de la route, accidents qui sont souvent dus à l'utilisation du téléphone portable et au port de casques auditifs. Cette pratique devrait être réglementée.
219	2025-04-08 16:58:00	Registre	QJM14	Contribution QJM14	Voir en pièce jointe la contribution de l'association des habitants et riverains du Quartier Jean Moulin - Paris 14 (QJM14) [Voir Annexe B]
220	2025-04-08 16:59:00	Registre	Citoyen	Stop aux avantages pour les taxis	Dans votre document de synthèse p14, vous indiquez vouloir « Créer de nouvelles places de stationnement pour les taxis ».Or, le taxi n'est pas un mode de transport en commun et il est la plupart du temps polluant car utilisant des véhicules thermiques (de taille souvent importante qui plus est).Les taxis bénéficient de nombreux avantages : nombreuses stations de taxi partout à travers la ville, accès à la voie réservée du boulevard périphérique, peuvent prendre les sens interdit sauf bus vélo taxi (qui se sont multipliés ces derniers temps)… alors qu'un riverain ne le peu pas. De plus, ils roulent souvent à vide ce qui est une aberration écologique.Je propose de les remettre dans le régime commun et de ne plus leur accorder de dérogations aux différentes interdictions.
221	2025-04-08 16:59:00	Registre	TRANSPORTS DARBIER	Réintégrer l'autocar dans la stratégie de mobilité durable de Paris	Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris impacte directement l'activité des autocaristes d'Île-de-France. Pourtant, l'autocar est un mode de transport collectif essentiel, à la fois vertueux, accessible et durable : un seul autocar permet de retirer une trentaine de voitures de la circulation.Les professionnels du secteur ont pleinement engagé leur transition vers des motorisations plus propres pour répondre aux exigences de la Zone à Faibles Émissions (ZFE). Néanmoins, l'interdiction anticipée des véhicules Crit'Air 2 ne tient pas compte de la réalité industrielle actuelle : les alternatives en motorisation et les infrastructures de recharge pour autocars ne sont pas encore à la hauteur des besoins, notamment pour les véhicules longue distance. Cette décision risquerait de pénaliser lourdement la mobilité touristique collective.À Paris, le tourisme en autocar représente près de 30 % du tourisme réceptif. Il contribue activement à l'économie locale, en permettant l'accès aux grands sites, mais aussi en favorisant la décentralisation des flux touristiques vers des lieux moins fréquentés. C'est un levier d'inclusion, de convivialité et de développement équilibré du territoire.Les autocaristes sont des partenaires de la chaîne touristique locale, européenne et internationale. Pour continuer à jouer ce rôle, nous demandons la création de nouvelles places de stationnement et de dépose-minute adaptées, à proximité des pôles touristiques parisiens.L'autocar est complémentaire aux autres modes (métro, RER, train) et participe à l'élargissement de l'offre de transport collectif durable. Il doit retrouver toute sa place dans la politique de mobilité de la Ville. Soutenir ce mode de transport, c'est encourager une mobilité plus fluide, plus propre, et accessible à tous.