



58 rue Corvisart 75013 Paris

+33 1 53 09 26 36 - [info@6t.fr](mailto:info@6t.fr)

[www.6t.fr](http://www.6t.fr)

Recherche financée par la Fondation Sécurité Routière

# **QUELS GAINS A LA LIMITATION DE VITESSE A 30 KM/H DES AXES STRUCTURANTS EN VILLE ?**

**Phase 2 : deux axes d'études parisiens**



*Mars 2014*

# SOMMAIRE

Sommaire .....	2
Introduction.....	3
<b>Histoire urbaine et évolutions récentes .....</b>	<b>4</b>
L'avenue de Clichy / Saint-Ouen .....	5
Les Grands Boulevards.....	7
<b>Les fonctions urbaines.....</b>	<b>9</b>
L'avenue de Clichy, un axe multiscalair qui cumule les fonctions .....	10
Les Grands Boulevards, entre pratique piétonne et trafic routier.....	14
<b>La structure et les pratiques de l'axe .....</b>	<b>18</b>
Avenue de Clichy – Saint-Ouen.....	19
Les Grands Boulevards.....	34
<b>L'accidentologie .....</b>	<b>48</b>
L'avenue de Clichy.....	49
Les Grands Boulevards.....	53
<b>Le bruit et la pollution : vers une diminution des nuisances.....</b>	<b>56</b>
De fortes réductions des émissions en dix ans .....	57
Les enjeux de la réduction des émissions dans le secteur du trafic routier.....	58
Le rôle des politiques publiques dans la réduction des émissions de polluants et du bruit .....	60
<b>Ressentis généraux .....</b>	<b>61</b>
Ressentis généraux concernant l'avenue de Clichy.....	62
Ressentis généraux concernant les Grands Boulevards.....	68
Conclusion .....	73
Références .....	75
Table des matières .....	76

## INTRODUCTION

Cette partie de l'étude se focalise sur l'analyse de deux axes structurants parisiens qui sont au cœur de la politique parisienne de réduction de la place de la voiture en ville.

Il s'agit de l'avenue de Clichy, qui a vu, en septembre 2013, sa vitesse maximale autorisée passer de 50 à 30 km/h, et des Grands Boulevards, qui, considérés longtemps comme une véritable autoroute urbaine, ont aujourd'hui été passés à double sens, redonnant ainsi une place plus grande aux modes actifs.

Le premier objectif de ce rapport est, d'une part, d'analyser ces deux axes afin de mettre en exergue les points communs et les différences relatifs au contexte historique, aux fonctions urbaines, à la place accordée à la voiture, la structuration de l'espace public, les pratiques urbaines, etc.

Le deuxième objectif est de confronter cette analyse à l'accidentologie, aux ressentis des usagers, aux conflits d'usages, aux émissions sonores et la pollution afin de comprendre les effets de la structure urbaine et des pratiques associées sur ces différents éléments.

Le travail mis en place fait appel à plusieurs méthodes. Tout d'abord, il se base sur un travail de documentation sur les données disponibles d'accidentologie, d'émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et de bruit, de vitesses, de flux routiers. De plus, des entretiens ont été réalisés auprès d'habitants, de commerçants, de promeneurs et d'usagers en transit afin de comprendre leur perception des quartiers étudiés, en lien avec sa structure, la place accordée à la voiture, etc. Enfin, l'observation de terrain est primordiale pour comprendre finement la structure urbaine des axes étudiés, les pratiques et les conflits d'usages, les problèmes observés. Cela constitue une étape importante du travail. Pour chaque terrain, trois points d'observation, définis à l'avance, font l'objet d'analyse très fine des pratiques et de la structure urbaines.

Il aurait été intéressant de proposer une typologie des axes structurants de Paris (basée sur l'urbanité, le trafic routier, la concentration en emplois, la desserte en transports en commun, etc.) afin de pouvoir montrer, à partir de l'étude des deux terrains d'étude, les spécificités de certains types de voies dans les métropoles et les éléments qui impactent la perception de la vitesse.

Nous proposons dans un premier temps de développer le contexte historique et urbain de l'avenue de Clichy / Saint-Ouen et des Grands Boulevards, avant de nous concentrer, en second lieu sur leurs fonctions respectives. Dans un troisième temps, nous étudierons finement, à partir d'observations de terrains, la structure, les pratiques, les conflits d'usages, les problèmes qui se posent pour chaque point d'observation (trois par terrain). Par la suite, nous nous focaliserons sur l'accidentologie des deux axes structurants et sur les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de bruit. Enfin, nous nous intéresserons, grâce au matériau tiré des entretiens qualitatifs, aux ressentis des usagers sur les quartiers étudiés.

# HISTOIRE URBAINE ET EVOLUTIONS RECENTES

*Le contexte historique et urbain joue un rôle important dans les fonctions associées aux lieux, les pratiques de l'espace et les politiques actuelles (mise en place de double sens, zones 30, etc.). Cette partie a pour objectif de rappeler brièvement les différents contextes qui font l'identité des deux terrains d'étude.*

## L'AVENUE DE CLICHY / SAINT-OUEN

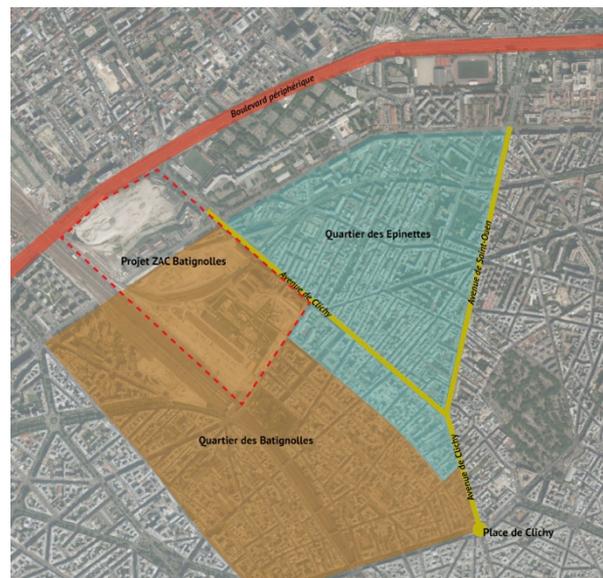
Au début du XXe siècle, le quartier des Épinettes, délimité par l'avenue de Saint-Ouen à l'est et l'avenue de Clichy à l'ouest, est un lieu-dit. Son nom est tiré de la culture de cépage du pinot blanc dénommé « l'épinette blanche ». L'émergence de zones urbaines d'habitat dans le quartier ne débute qu'en 1824 avec l'arrivée des ménages qui fuient les prix excessifs du centre de la capitale. Le secteur se développe par ailleurs avec les travaux du chemin de fer et la mise en place de la ligne « Paris-Saint-Germain » en 1837, puis de la « Petite Ceinture » en 1853. Les voies ferrées permettent le développement d'activités industrielles et le quartier accueillera bientôt usine à locomotives, abattoirs, usine à gaz et dépôts de voitures.

Par la suite, l'urbanisation a été très rapide, par à-coups successifs. En résulte un tissu urbain assez disparate dans son ensemble, mais structuré autour de deux axes structurants que sont les avenues de Saint-Ouen et de Clichy.

Dans ce quartier, il n'y a pas à l'origine de plan d'urbanisme préétabli. Ainsi, on retrouve encore le découpage du territoire sur le modèle d'origine (vignes et vergers), avec des parcelles étroites et profondes. À l'exception des immeubles donnant sur l'avenue de Clichy, le bâti est de type « haussmannien pauvre ». Cet état des logements conduira à une vague importante de constructions d'immeubles plus modernes dans les années cinquante (APUR, 2009).

Frappées par la désindustrialisation dans les années quatre-vingt, les communes de Clichy et Saint-Ouen ont su renouveler leur activité économique et accueillent aujourd'hui de nombreux sièges sociaux, dont Citroën, Alstom transports, Danone, L'Oréal, Géodis, Sony, Bosch France, Monoprix, constituant ainsi un bassin d'emploi fortement générateur de déplacements. À elles deux, les communes de Clichy et de Saint-Ouen accueillent plus de 70 000 emplois (INSEE, RP 2009).

Le nord-ouest du territoire d'étude est en pleine mutation. La ZAC de « Clichy-Batignolles » projette plus de 3 400 logements, 14 hectares de bureaux, 3 hectares de commerces, 4 hectares d'équipements. En 2015, sera livrée de la tour du Palais de Justice, qui accueillera le tribunal de grande instance et le siège de la police judiciaire, tous deux situés actuellement sur l'île de la Cité. Ce nouvel équipement connaîtra une fréquentation quotidienne d'environ 8 000 personnes, dont 4 000 emplois ([www.clichy-batignolles.fr](http://www.clichy-batignolles.fr)). Par ailleurs,



Carte 1 : Quartiers des Epinettes et Batignolles

les extensions de la ligne 4 et 14 du métro ainsi que le prolongement de la ligne 3 du tramway (avec deux arrêts dans le secteur : porte de Clichy et porte d'Asnières) intensifieront les échanges entre les villes de Clichy, St Ouen et Paris.

Concernant la voirie, la mairie de Paris souhaite affirmer sa politique de réduction de la place de la voiture dans Paris et de promotion des modes alternatifs et a donc abaissé la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'avenue de Clichy en septembre 2013. En parallèle, les travaux de réaménagements de voirie ont été menés sur la même avenue, entre la place de Clichy et la Fourche. Le carrefour entre la rue Guy Moquet et l'avenue de Saint-Ouen a également été réaménagé durant l'été de 2013.

# LES GRANDS BOULEVARDS

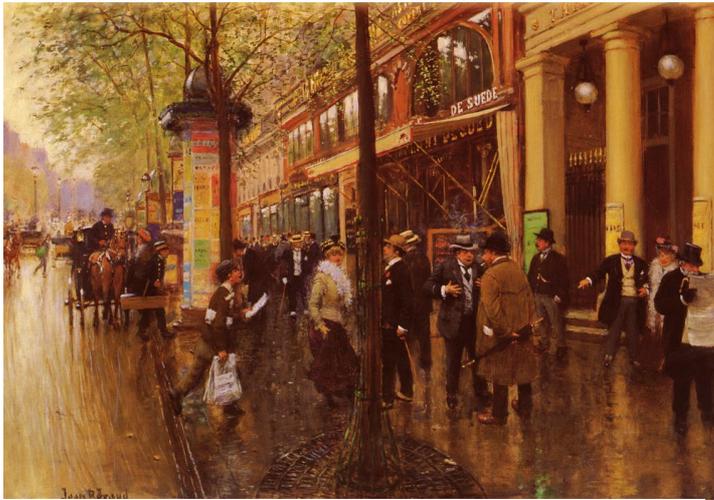


Figure 1 : Œuvre de Jean Béraud, Les Grands Boulevards : le théâtre des Variétés (années 1880-1890)

Créés à partir de 1660, les Grands Boulevards parisiens remplacent les murailles, remparts de Paris, devenu inutile sous Louis XIV. Les portes de Saint-Denis et Saint-Martin, vestiges de cette époque, sont conservées et demeurent aujourd'hui des éléments patrimoniaux et les marqueurs de l'enceinte de Paris du XIVème siècle.

À l'ouest des Grands Boulevards s'implantent la noblesse et la finance, qui font construire de grands hôtels luxueux tandis qu'à l'est, l'ambiance est plus populaire, les principales attractions étant théâtres, bals et restaurants. Cette dichotomie est moins marquée aujourd'hui.

Les Grands Boulevards sont associés à un état d'esprit de légèreté et de flânerie. La place du théâtre est importante (développement autour de la porte Saint-Martin notamment). L'esprit boulevardier se retrouve dans la naissance du « théâtre de boulevard », proposant des pièces légères et divertissantes par opposition aux œuvres tragiques du théâtre académicien.

Les Grands Boulevards constituent le lieu de promenade, de vie mondaine et de fêtes par excellence pour les Parisiens (Chadych, Leborgne, 2002).

En 1951, la mairie de Paris prend la décision de passer l'axe à sens unique pour des raisons de sécurité mais surtout de fluidité. Il en est de même de l'avenue de Rivoli, passée en sens unique cette même année. Dans un contexte d'explosion de la voiture, les Grands Boulevards se transforment alors en une véritable autoroute urbaine et sont progressivement désertés par les piétons.

En 1999, un plan de sauvetage est mis en œuvre afin de freiner la dégradation des Grands Boulevards : rénovation des façades, amélioration de l'éclairage public et des trottoirs, mobilier urbain, etc. L'effort est notable mais les importants flux routiers restent en conflit avec les pratiques douces et sont contradictoires avec les améliorations du cadre de vie.

En décembre 2012, la mairie de Paris, sollicitée depuis longtemps à ce sujet par les commerçants et les riverains, prend la décision de passer en double sens les Grands Boulevards en lien avec les travaux de requalification de la Place de la République. L'objectif est simple : pacifier les Grands Boulevards, véritable autoroute urbaine

particulièrement accidentogène et très fréquentée par les piétons en direction des espaces culturels emblématiques de l'axe (Grand Rex, Comedy Club, Théâtre de la Renaissance, et de nombreux autres), des passages (Jouffroy, Prado, etc.) et des nombreux restaurants. « Rendre aux Parisiens les Grands Boulevards », « remettre en valeur leurs richesses culturelles qui ont fait la renommée du quartier », « faire baisser la vitesse et le nombre d'accidents » sont, selon la Mairie de Paris, les principales ambitions de cette mise à double sens ([www.paris.fr](http://www.paris.fr)).

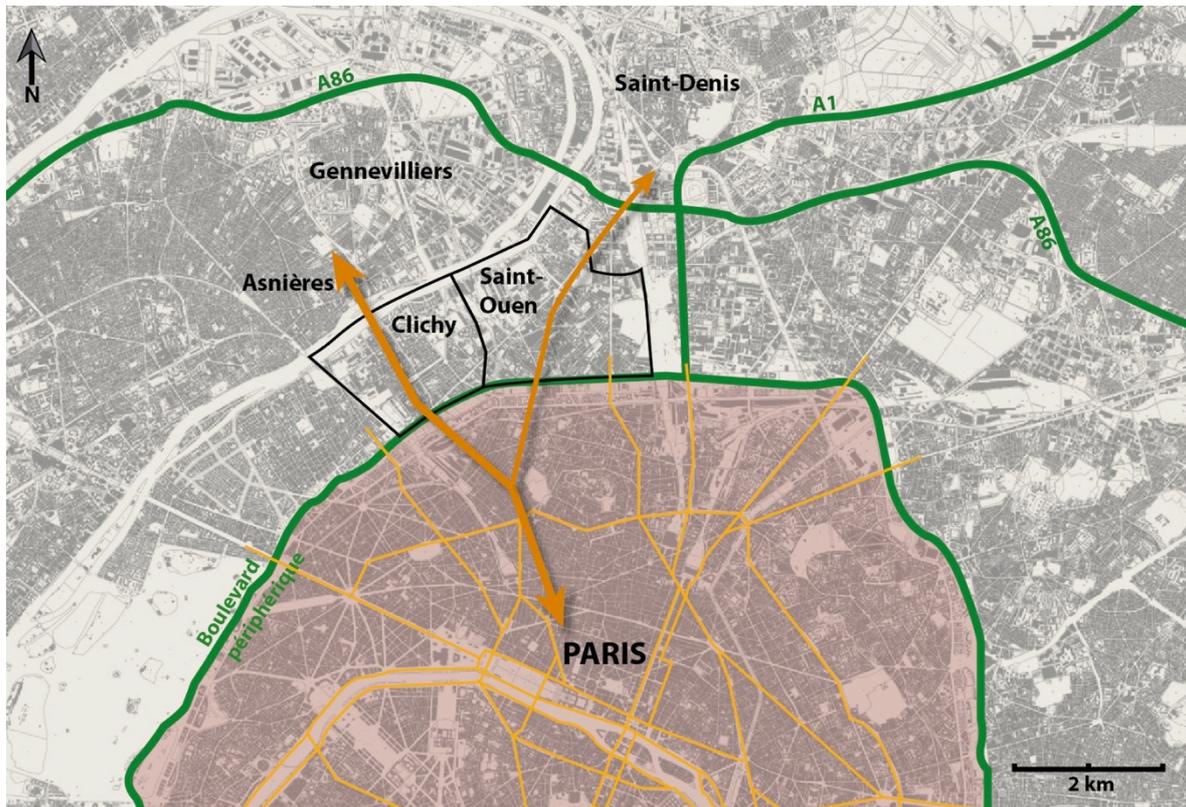
# LES FONCTIONS URBAINES

*Quelles sont les fonctions urbaines des deux axes ? Ont-ils un rôle de transit des véhicules motorisés ? Sont-ils au contraire des espaces de promenade, de flânerie ? Sont-ils le terrain de pratiques urbaines de proximité, réalisées par les habitants ? Quels sont les commerces présents sur ces deux axes ? A qui s'adressent-ils ?*

# L'AVENUE DE CLICHY, UN AXE MULTISCALEIRE QUI CUMULE LES FONCTIONS

## Un axe de transit structurant du nord de l'Ile-de-France

L'avenue de Clichy constitue un axe structurant majeur du nord de l'Ile-de-France.



Carte 2 : Axe de transit structurant à l'échelle du nord de l'Ile-de-France

Radioconcentrique et pénétrante, elle relie les quartiers centraux de Paris au boulevard périphérique et à la petite couronne. Partant de la place de Clichy, elle se divise en deux au niveau de la Fourche (en avenue de Clichy et avenue de Saint-Ouen), irriguant ainsi la partie est du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris et l'ouest du 18<sup>ème</sup>, les portes de Clichy et de Saint-Ouen, portes d'accès au boulevard périphérique, et la petite couronne sur les secteurs de Clichy / Asnières-sur-Seine / Gennevilliers et Saint-Ouen / Saint-Denis.

Cet axe, formant une liaison entre Paris et la banlieue, a donc une fonction de transit à l'échelle régionale. Le tronçon sud de l'axe compte plus de 25 000 véhicules chaque jour. La circulation des Poids Lourds est chargée, mais on observe une tendance à la baisse : en 2007, on comptait 92 Poids Lourds à l'heure de pointe du matin contre 36 en 2009 (Mairie de Paris). Il est intéressant de noter que l'avenue de Clichy est également empruntée par les transports exceptionnels de 300 tonnes.

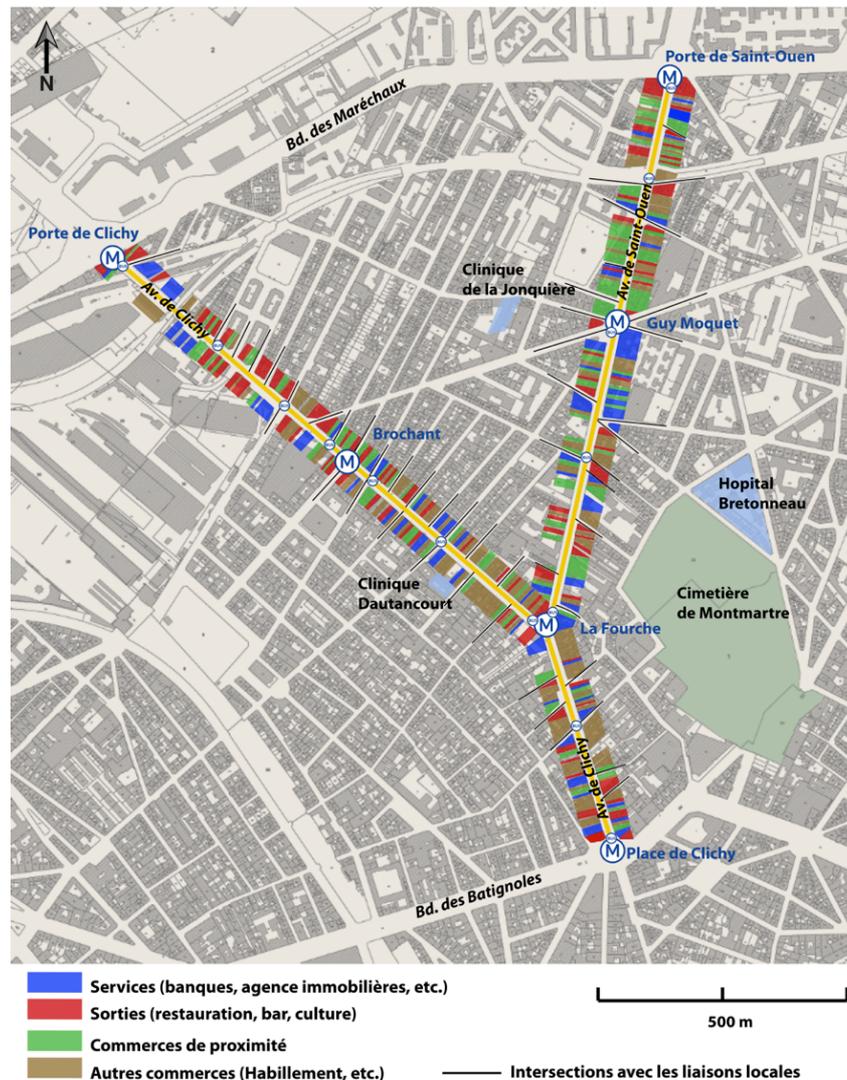
À la fonction de nœud stratégique du nord de l'Île-de-France se superpose une deuxième échelle de carrefour pour les flux concernant le territoire de proximité élargi, qui comprend des espaces à fort potentiel de développement dans les années à venir (ZAC de « Clichy-Batignolles », secteur serviciel des villes de Clichy et Saint-Ouen).

## Un axe de desserte locale et de proximité

Si son rôle de transit est indéniable, l'avenue de Clichy est également un axe de desserte et de proximité. Sa fonction de proximité est multiple : elle accueille de nombreux commerces, constitue une porte d'accès à la ligne 13 du métro et permet la desserte locale de différentes entités urbaines.

### **Fonction commerciale**

L'hétérogénéité des activités présentes sur les deux avenues relate la mixité des fonctions commerciales.



Carte 3 : Le tissu commercial des avenues de Clichy et Saint-Ouen

Ces fonctions sont en grande partie à destination des habitants et des passants. Boulangeries, pharmacies, bars, troquets, snacks, restaurants, taxiphones, banques, agences de voyage et immobilières, supermarchés sont très fortement représentés et créent une véritable intensité urbaine, un fort degré d'urbanité et une importante pratique piétonne (modes actifs plus généralement) de l'espace.

Commerces	Avenue de Clichy		Avenue de Saint-Ouen	
Alimentaire	33	10%	48	18%
Habillement	87	27%	38	14%
Santé Beauté	15	5%	14	5%
Maison	14	4%	8	3%
Culture-Loisirs	21	7%	16	6%
Bricolage	4	1%	7	3%
Services-Agences	62	19%	67	25%
Auto-Moto	2	1%	3	1%
Restauration	55	17%	44	17%
Hôtels	7	2%	5	2%
Locaux vacants	16	5%	8	3%
Autres locaux	6	2%	8	3%
TOTAL	322	100%	266	100%

Tableau 1 : Répartition des commerces des avenues de Clichy et Saint-Ouen

Les commerces de mode qui représentent près de 30 % des commerces de l'avenue de Clichy (APUR, 2010) participent grandement à l'attractivité de l'axe, qui est la 4ème avenue de Paris en termes de chiffre d'affaires générés. Prévus pour 2015, l'implantation du nouveau tribunal de grande instance et de la police judiciaire au nord de l'avenue de Clichy dans une tour de 150 m de haut sur le quartier des Batignolles augmentera considérablement l'attractivité du quartier et la pratique de l'avenue, la fréquentation des futurs tribunaux étant estimée de 8 000 personnes par jour ([www.clichy-batignolles.fr](http://www.clichy-batignolles.fr)).

### **Accès aux transports collectifs.**

Les avenues de Clichy et de Saint-Ouen sont également la porte d'accès à la ligne 13 du métro parisien, qui est aujourd'hui la ligne la plus saturée du métro parisien et la 3ème ligne la plus fréquentée avec plus de 600 000 voyageurs / jour ([www.stif.org](http://www.stif.org)). Sur

l'ensemble du terrain d'étude, six stations de la ligne 13 sont concernées. Le réseau de bus est également très développé : la mairie de Paris (Réunion publique, projet d'aménagement de l'Avenue de Clichy, 1 Mars 2011) estime qu'à l'heure de pointe du matin, environ 46 bus circulent sur l'axe, ce qui représente un passage de bus chaque 1min20. L'importante offre de transport en commun vient renforcer l'attractivité de l'axe pour les modes actifs (piétons notamment) et, en ce qui concerne le réseau de bus, joue également un rôle important en matière de circulation.

### ***Desserte routière locale***

Enfin, l'avenue dessert trois quartiers parisiens très denses : les Batignolles et les Epinettes (17<sup>e</sup>) et les Grandes Carrières (18<sup>e</sup>). La carte plus haut présente l'ensemble des intersections avec le réseau local et met en évidence le rôle de distribution des liaisons locales transversales qui desservent les différents îlots des quartiers. Cette dernière échelle d'appréhension du contexte est aussi la première pour les habitants de ce territoire, elle englobe les déplacements et échanges entre les différents quartiers (intra-muros ou extérieur), les zones d'habitat et d'activités, les points d'attraction de la vie locale.

### **L'avenue de Clichy, un axe multiscalair qui cumule les fonctions**

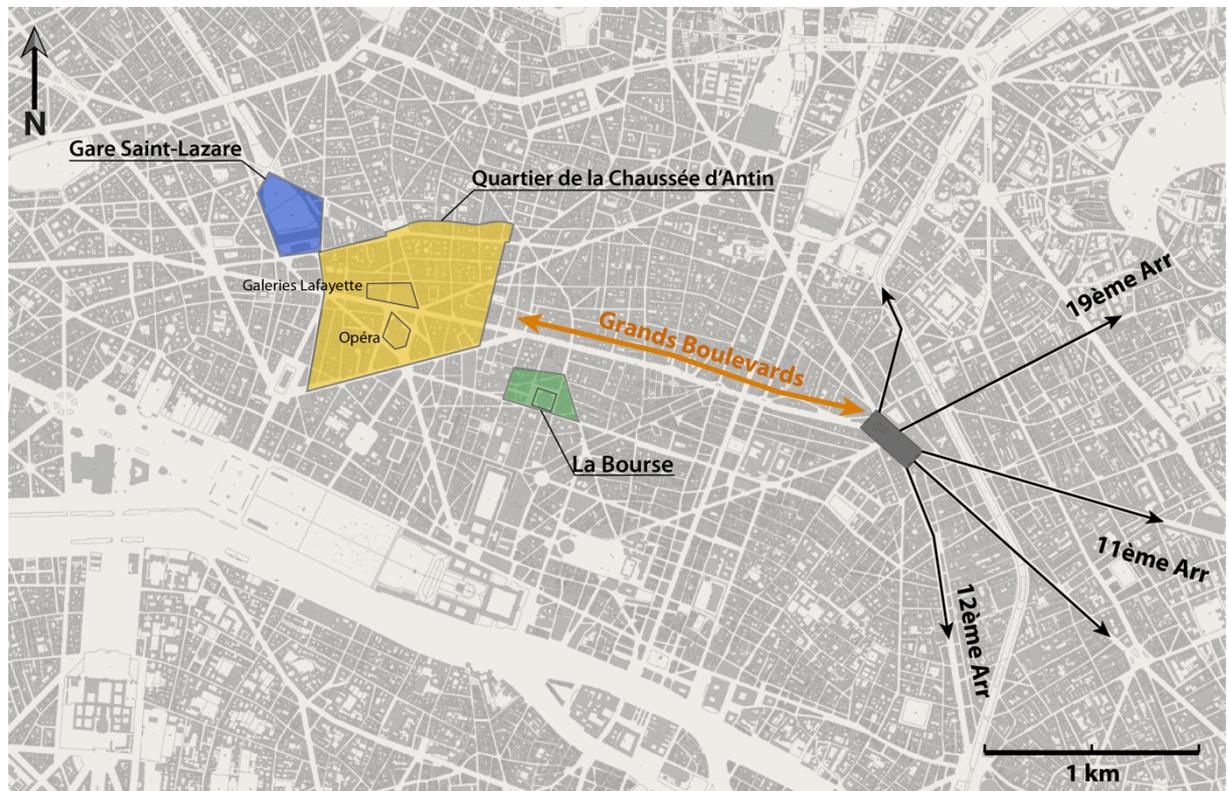
À l'échelle régionale, l'avenue de Clichy a un rôle de transit entre Paris, le périphérique et le nord-ouest de la petite couronne avec une présence très importante de Poids Lourds, de livraisons et de véhicules motorisés. Plus localement, elle dessert les liaisons de quartiers et des espaces urbains denses. Enfin, elle constitue en elle-même un véritable pôle de vie aux fonctions multiples. Shopping, brasseries, snacks, restaurants, banques, commerces de proximité, accès aux transports collectifs, rendent ce lieu intense et très attractif pour les modes doux.

La superposition de ces différentes fonctions (transit, desserte, vie locale) peut conduire à des conflits d'usages, se concrétisant par des situations accidentogènes et des phénomènes de saturation du trafic. Il apparaît donc important de mener une réflexion sur la cohabitation des différents usages et usagers de l'axe (voitures en transit ou desserte, transports en commun, piétons, vélos, deux-roues motorisés, livraisons, Poids lourds).

# LES GRANDS BOULEVARDS, ENTRE PRATIQUE PIETONNE ET TRAFIC ROUTIER

## Une liaison routière forte entre l'est et ouest de Paris

Les Grands Boulevards sont des axes routiers majeurs à l'échelle de Paris. Le tronçon étudié, situé entre la place de la République et Richelieu-Drouot, constitue une liaison est-ouest forte à l'échelle de Paris. Les Grands Boulevards permettent d'accéder au Quartier Central des Affaires de Paris (notamment aux quartiers très attractifs de la Bourse, l'Opéra/Chaussées d'Antin et Saint-Lazare) qui accueillait en 2000 plus de 420000 emplois salariés (APUR, 2007), à partir de la place de la République, nœud important de l'est de Paris, irriguant les 11<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements.



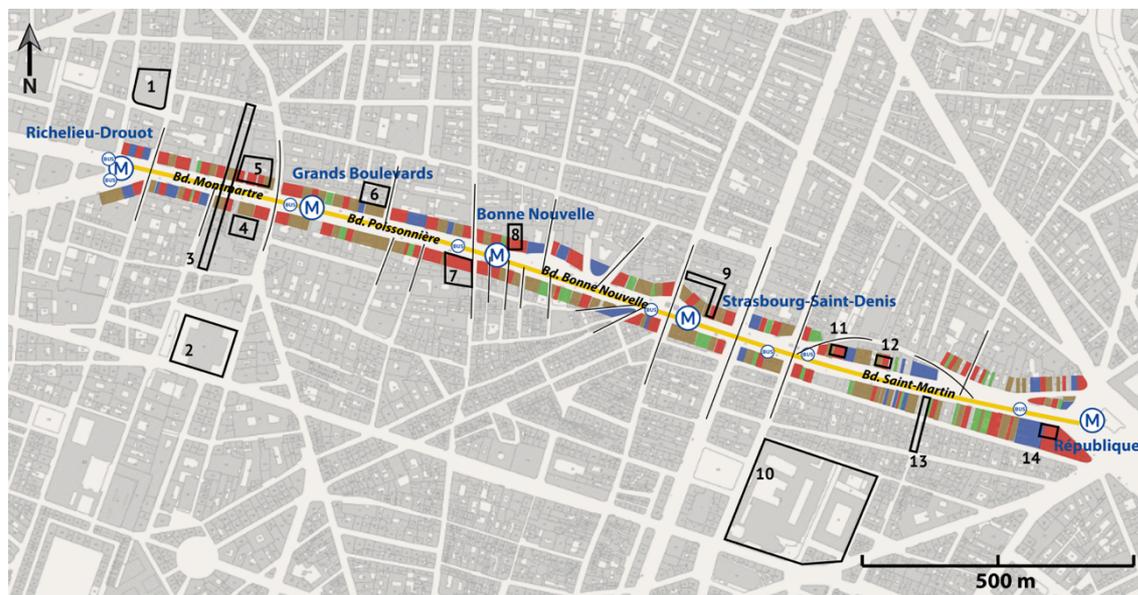
Carte 4 : Les Grands boulevards, importante liaison routière intramuros

Avant la mise en double sens du boulevard, il comptait, selon les tronçons, entre 20 000 et 25 000 véhicules / jour. Les débits routiers aux heures de pointe oscillaient entre 1 200 et 1 300 véhicules/heure (Mairie de Paris, réunion publique, Mars2011). La pointe la plus forte est observée à l'heure de pointe du matin. Les évolutions récentes de l'organisation viaire des boulevards ont forcément modifié les pratiques de mobilité des usagers, mais nous ne disposons pas encore des données de trafic de 2013.

## Rôle de desserte locale et de proximité

### *Flânerie, sorties au cœur des fonctions de l'axe...*

Les Grands Boulevards constituent historiquement un haut lieu d'animation urbaine populaire (théâtres, cinémas, commerces) et génèrent des flux piétons importants de Parisiens et de touristes. Cet axe est cependant « un peu déserté ces dernières années », indique Rémi Féraud, maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, dans une interview pour le *Nouvel Observateur* (tempsreel.nouvelobs.com, 09.12.2012). Un lieu qui s'est globalement endormi, vidé de son intensité. On observe notamment la présence de commerces surannés ou peu attractifs relativement à la qualité et la renommée de l'axe. L'autoroute urbaine qu'elle constitue depuis 1951, date du passage à sens unique, a progressivement chassé les piétons de l'axe.



■ Services (banques, agence immobilières, etc.)  
 ■ Sorties (restauration, bar, culture)

■ Commerces de proximité  
 ■ Autres commerces (Habillement, etc.)  
 — Liaisons locales en intersection

#### Principaux générateurs de déplacements :

- |                     |                                    |                                      |
|---------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Enchères Drouot  | 6. Théâtre des Nouveautés          | 11. Théâtre de la Renaissance        |
| 2. Bourse/CCIP      | 7. Le Rex (Cinéma, concerts, club) | 12. Théâtre de la Porte Saint-Martin |
| 3. Passage Jouffroy | 8. Théâtre du Gymnase              | 13. Passage Meslay                   |
| 4. Les Variétés     | 9. Passage Prado                   | 14. Caveau de la République          |
| 5. Musée Grévin     | 10. CNAM                           |                                      |

Carte 5 : Le tissu commercial des Grands Boulevards

S'il a perdu son rôle majeur de lieu de flânerie, la fréquentation de l'axe par les piétons reste forte. Il connaît une attractivité touristique internationale liée au musée Grévin, aux passages couverts de Paris abritant des galeries commerçantes, aux théâtres et autres lieux parisiens emblématiques (théâtre de la Renaissance, Grand Rex, etc.). La qualité architecturale de l'axe, typiquement boulevardier, parisien constitue enfin un attrait en elle-

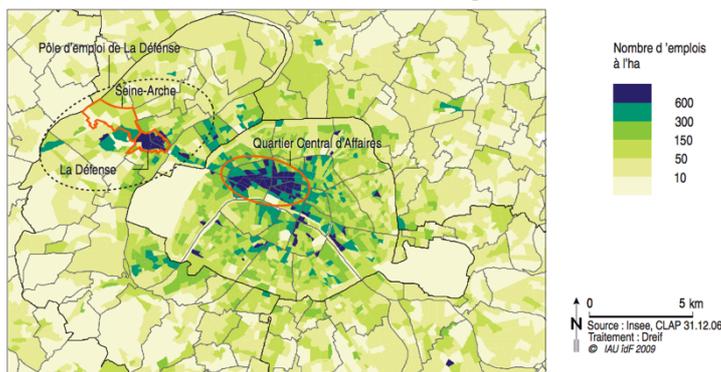
même. Mis à part les flux touristiques, l'axe est avant tout un axe de passage durant la journée. En effet, contrairement à l'avenue de Clichy, l'axe n'a pas un rôle de structuration de la vie locale (en témoignent le manque de commerces de proximité et la désuétude de certains magasins) qui a tendance à se développer dans les rues adjacentes (rue de Saint-Denis par exemple). Les Grands Boulevards se réveillent la nuit : pour les Parisiens, ils sont un haut lieu de la vie nocturne parisienne : restaurants, bars, clubs (Rex Club notamment), théâtres, cinémas...

La majorité des générateurs de déplacements implantés sur l'axe ou à proximité directs de celui-ci relèvent d'activités liées aux sorties et à la culture qui pour beaucoup se fréquentent de nuit (restaurants, bars, clubs, théâtres, etc.).

À l'inverse de l'avenue de Clichy, l'axe n'a pas un rôle de structuration de la vie locale (en témoigne le manque de commerces de proximité) qui a tendance à se développer dans les rues adjacentes (rue de Saint-Denis par exemple).

**...Mais aussi un fort taux d'emploi.**

Les Grands Boulevards se situent à proximité du Quartier central d'Affaires de Paris et présentent un fort taux d'emploi comparativement aux avenues de Clichy et Saint-Ouen.



De plus, il s'agit d'emplois pour la plupart très qualifiés du secteur tertiaire supérieur (affaires, finances, etc.). Cette fonction confère d'autres usages aux Grands Boulevards.

Carte 6 : Taux d'emploi à l'hectare à Paris

**Une porte d'accès aux transports en commun**

Les transports en commun sont particulièrement développés sur les Grands Boulevards.

Les lignes 8 et 9 du métro, particulièrement structurantes à l'échelle de Paris par leur caractère traversant, desservent les 5 stations de métro présentes le long du site (République, Strasbourg Saint-Denis, Bonne Nouvelle, Grands Boulevards et Richelieu-Drouot). D'autres lignes de métro desservent la station République (lignes 3, 5 et 11) qui constitue un nœud important du réseau de métro, et la station Strasbourg-St-Denis desservie par la ligne 4 qui est structurée selon l'axe nord-sud. De plus, trois lignes de bus (20, 39, 48) circulent également sur l'axe.

D'autres lignes viennent couper les grands boulevards, notamment au niveau des stations

de métro « Strasbourg-Saint-Denis » (lignes 38 et 47) et « Grands Boulevards » (lignes 67, 74, 85).

Les Grands Boulevards sont structurants en matière d'offre de transports pour les différents quartiers adjacents. L'importante offre de transport en commun vient donc renforcer l'attractivité de l'axe pour les modes actifs (piétons notamment) et, en ce qui concerne le réseau de bus, joue également un rôle important en matière de circulation.

## **Les Grands Boulevards, entre pratique piétonne et fonction de transit**

L'avenue de Clichy et les Grands Boulevards sont très différents dans leurs fonctions, mais présentent des enjeux similaires.

L'avenue de Clichy apparaît comme un espace de proximité et de vie locale fort (marchés, commerces des proximités, écoles, etc.) tandis que les Grands Boulevards ont une fonction touristique importante et sont connus pour leur animation nocturne (restaurants, clubs, bars). De plus, étant des axes majeurs de Paris, tous les deux structurent l'usage des transports en commun.

Tout cela participe à une pratique piétonne (modes actifs plus généralement) forte qui se place en opposition avec la fonction de transit des deux axes qui présentent des flux routiers similaires. La superposition des fonctions et des pratiques urbaines constitue un facteur aggravant des conflits d'usage pouvant se concrétiser par des situations accidentogènes et des phénomènes de saturation du trafic.

# LA STRUCTURE ET LES PRATIQUES DE L'AXE

*Afin de comprendre les terrains d'études, dans leur composition urbaine et leurs usages, l'observation de terrain est une méthode qualitative efficace. Pour chacun des deux axes d'études, trois points d'observation spécifiques ont été sélectionnés.*

- *Un périmètre autour de l'axe roulant avec une station de métro.*
- *Un périmètre autour d'un carrefour très fréquenté avec une station de métro.*
- *Un périmètre autour d'un axe roulant sans station de métro.*

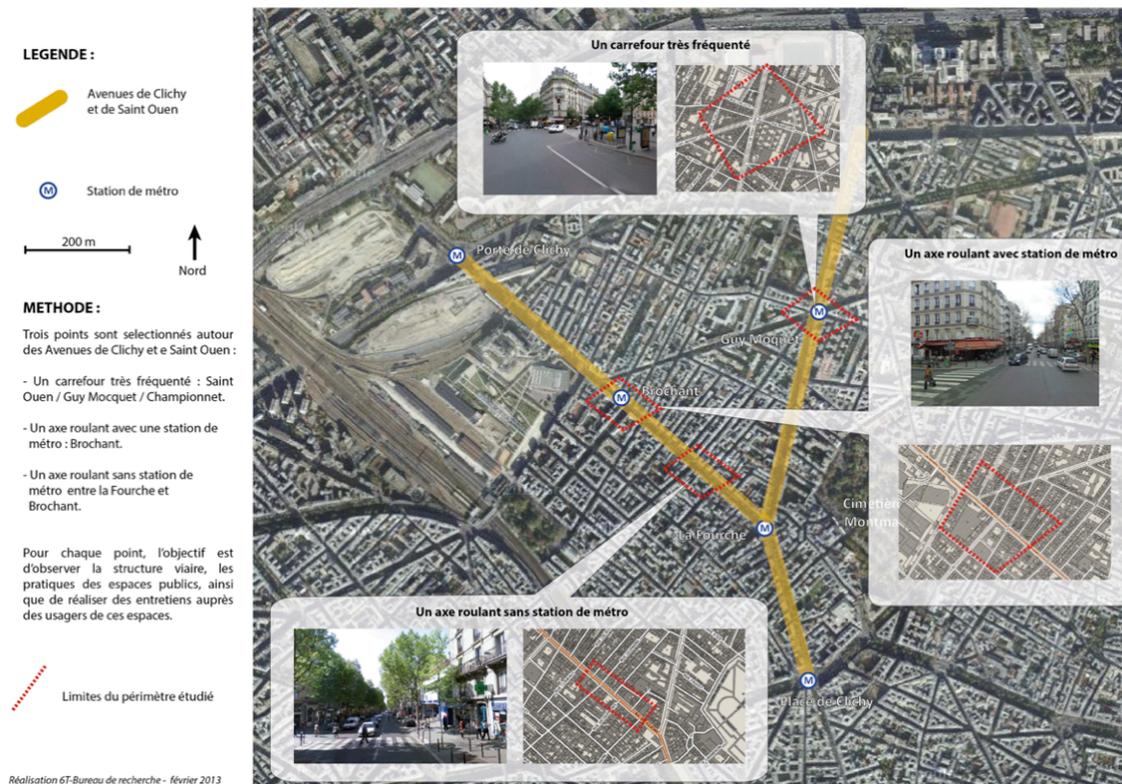
*Aux trois périmètres correspondent des usages différents, l'axe roulant est particulièrement dédié aux voitures, le carrefour constitue un point de rencontre entre différents usages, pouvant poser problème. Enfin, autour d'une station de métro, la problématique du piéton est particulièrement accrue.*

*L'observation aux trois points définis nous a permis de nous rendre compte de la réalité des lieux, de faire jouer notre propre ressenti et de nous placer au niveau des usagers pour ainsi comprendre leurs difficultés et les éventuels problèmes qui se posent dans l'espace public.*

# AVENUE DE CLICHY – SAINT-OUEN

Sur le terrain Avenue de Clichy / avenue de Saint-Ouen, les points d'observation sont :

- L'avenue de Clichy au niveau de la station de métro Brochant
- Le carrefour Saint-Ouen/Guy Moquet/Championnet
- L'axe roulant sur l'avenue de Clichy, entre les stations de métro La Fourche et Brochant

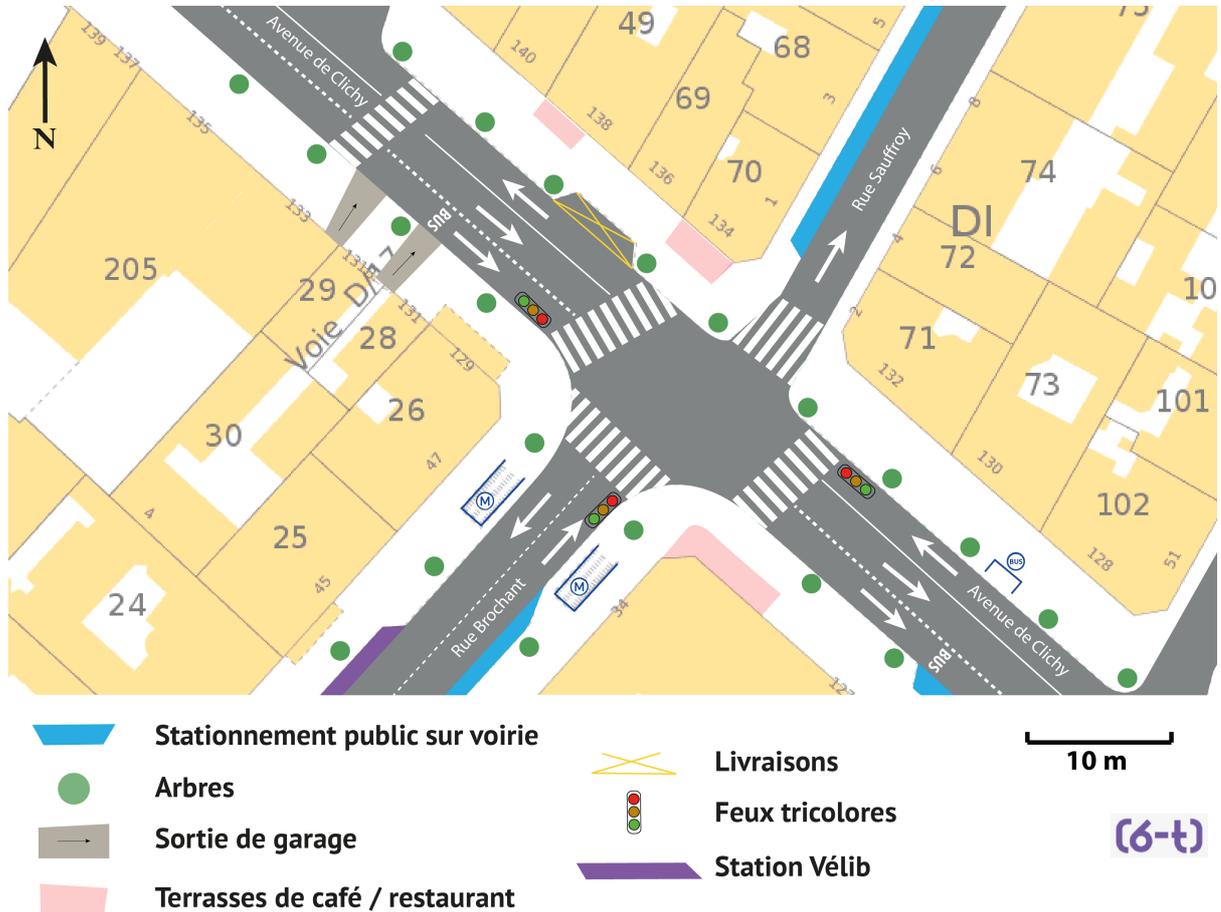


Carte 7 : Localisation des trois points d'observation sur les avenues de Clichy et de Saint-Ouen

## L'avenue de Clichy, au niveau de la station de métro Brochant

### Structure urbaine

Situé dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, le carrefour Brochant, desservant les quartiers Batignolles et Épinettes, est un carrefour en X qui se situe au croisement de l'axe rue Brochant / rue Sauffroy avec l'avenue de Clichy.



Carte 8 : Structure urbaine sur l'avenue de Clichy, au niveau du Métro Brochant

Les rues Brochant et Sauffroy ont un rôle d'axe secondaire, car elles remplissent davantage une fonction de desserte locale des quartiers tandis que l'avenue de Clichy accueille également des flux de transit, et constituant l'axe principal structurant.

Sur ce tronçon, **l'avenue de Clichy**, limitée à 50 km/h (jusqu'en septembre 2013 où la vitesse a été abaissée à 30 km/h), comporte trois voies :

- 1 voie vers le nord-ouest, en direction du boulevard périphérique
- 1 voie vers le sud-est, en direction de la Fourche
- 1 couloir bus, également accessible aux vélos, vers le sud-est, en direction de la Fourche



Photo 1 : Le carrefour Brochant



Photo 2 : La rue Brochant

**La rue Brochant**, qui vient du Sud-Ouest, est à double sens (2 x 1 voie). Elle fait partie d'une zone 30 mise en place pour protéger les abords d'une école primaire et signalisée par du marquage au sol à la sortie du carrefour. Les bouches de la station Brochant de la ligne 13 du métro se situent à proximité immédiate du carrefour, sur la rue Brochant, à l'écart du fort trafic de l'avenue de Clichy. Cependant, la distribution asymétrique des

sorties de métro peut favoriser les traversées piétonnes pour les usagers venant de l'est. Une station de Vélib' a été aménagée à proximité de la sortie du métro, sur la rue Brochant, à l'écart de l'avenue de Clichy.

**La rue Sauffroy** est une voie à sens unique, permettant de rejoindre la rue Guy Moquet au nord-est. Très étroite, cette liaison locale connaît un faible trafic et fait également partie d'une zone 30, signalisée par un panneau de type B30 au niveau du carrefour.



Photo 3 : La rue Sauffroy

Le carrefour est aménagé de feux tricolores qui régulent le trafic. Ils permettent en outre de garantir des traversées sécurisées pour les piétons : quatre traversées encadrent le carrefour et sont signalisées par des passages et des feux piétons.



Photo 4 : Les aménagements du carrefour

Sur l'avenue de Clichy et la rue Brochant, les trottoirs sont larges de 5 m maximum, mais les terrasses de café, les bouches de métro et arrêts de bus, le mobilier urbain et les arbres réduisent l'espace de passage des piétons. L'avenue de Clichy et la rue Brochant sont en effet assez arborées sur l'ensemble du point d'observation (un arbre tous les 5m environ).

Le carrefour présente des garde-corps et des bornes métalliques permettant à la fois de canaliser les flux piétons et de les séparer du trafic routier.

Photos 5 : Garde-corps sur le carrefour



À proximité du carrefour, il existe des espaces de stationnement longitudinaux sur les différents axes. Des espaces réservés aux deux-roues motorisés sont également prévus, notamment le long de la rue Sauffroy. Sur l'ensemble du point d'observation, il n'y a qu'une seule place aménagée pour la livraison des nombreux commerces de l'avenue de Clichy.

### ***Pratiques urbaines – Quand la fonction de transit prend le pas sur les fonctions locales***

Le carrefour Brochant accueille à la fois des flux de transit et de desserte et une vie locale riche. L'avenue de Clichy accueille un trafic routier entre le périphérique et le centre de Paris, composé de voitures et des Poids Lourds. A cette fonction de transit se superpose une fonction de desserte locale importante. En témoignent les panneaux de signalisation directionnels indiquant des destinations locales : « marché Batignolles », « maison des associations » ou encore du « square des Batignolles ». Les nombreux commerces de proximité présents à proximité du carrefour (trois bars à chaque angle, une boucherie, un primeur, un pharmacien, un commerce de téléphonie, Picard, la Poste) nécessitent d'être alimentés par les livreurs ce qui participe également au rôle de desserte du carrefour. Les commerces sont également les marqueurs d'une vie locale très importante et attirent de nombreux piétons, au même titre que les bouches de métro et l'arrêt de bus. La station de Vélib' située rue Brochant ainsi que l'accès autorisé au vélo sur le couloir BUS de l'avenue de Clichy renforce la présence de ce mode actif.

Des caractéristiques structurelles du carrefour et les fonctions qu'il accueille découlent des pratiques modales très diverses (voitures particulières, bus, poids lourds, utilitaires et camions de livraisons, deux roues motorisés, vélos, piétons).



Photos 6 : Diversité des pratiques modales sur le carrefour Brochant

L'observation des pratiques de l'espace montre qu'il existe des conflits d'usage entre les différentes fonctions urbaines du carrefour, notamment entre la fonction de transit et la fonction de desserte et de vie locale. Différentes situations conflictuelles ont été observées.

- Tout d'abord, au cours des différentes observations, l'avenue de Clichy n'est pas apparue saturée malgré un trafic dense et un pic très intense à l'heure de pointe du matin (ouverture des commerces, livraisons, déplacements vers le travail, affluence vers les bouches de métro et les arrêts de bus, trafic routier important, fréquence importante de passage de bus, etc.).

- De plus, lors de l'alternance des feux tricolores, quelques blocages se font parfois sentir, lorsque des véhicules s'engagent trop tard et ne parviennent pas à libérer le centre du carrefour. Les manœuvres de tourne-à-gauche sont particulièrement difficiles.



Photo 7 : Saturation ponctuelle du carrefour

- D'autre part, le stationnement en double file semble favoriser la création de situations de congestion dans le haut de l'avenue de Clichy. De nombreux camions et utilitaires de livraison se garent sur la voie BUS qui devient inutilisable pour les bus et les vélos.



Photos 8 : Mauvais usages des places réservées à la livraisons

- Les places réservées à la livraison, très rares sur ce point d'observation, sont saturées ou utilisées pour déposer les poubelles ou comme espace de stationnement par les particuliers en dehors des heures autorisées.
- Enfin, les stationnements en double file (notamment par les véhicules de livraison) sont si courants que les bus utilisent uniquement la voie BUS pour desservir les arrêts de bus et sont donc pris dans le flux routier important, parfois congestionné. Les vélos sont contraints de circuler sur les voies utilisées par le trafic routier ce qui peut créer des situations de danger. Ces derniers anticipent d'ailleurs le passage au vert des feux tricolores, avançant sur la voie au-delà du passage piéton pour ne pas avoir à circuler derrière les voitures.

Concernant la pratique de l'espace par les piétons, les flux piétons paraissent globalement bien organisés. Le carrefour à feux permet aux piétons de bénéficier de traversées sécurisées qui sont globalement respectées. De manière ponctuelle, nous constatons cependant des traversées « sauvages ». Celles-ci peuvent se situer au niveau des passages piétons, lorsque le feu piéton est rouge, mais que l'axe semble dégagé, ou en dehors des passages piétons, lorsque l'axe est vide ou qu'il est embouteillé.

**Photos 9 : De nombreuses traversées sauvages**



Au niveau du carrefour, les flux sont en lien avec les bouches de métro, qui drainent de nombreux piétons. Le fait que la station Brochant ne comporte qu'un seul accès (situé rue

Brochant) rendant la traversée de l'avenue de Clichy obligatoire pour les usagers venant de l'est. L'importance des traversées augmente le risque de conflits d'usages malgré la présence de traversées sécurisées.

Il apparaît également que les trottoirs sont parfois encombrés. D'une part, les terrasses de café, qui participent grandement à la vie locale, réduisent l'espace piéton. D'autre part, de nombreux deux-roues motorisés (2RM) sont stationnés sur les trottoirs, le seul espace de stationnement, situé rue de Sauffroy pour deux-roues motorisés étant saturé, ce qui peut contraindre les circulations douces.

A l'heure de pointe ou au moment de la sortie de l'école (rue Brochant), les trottoirs s'encombrent, notamment au niveau des traversées, les nombreuses familles, parfois avec poussette, s'ajoutant au flux de piétons. Nous avons ainsi observé des piétons contraints de déborder sur l'avenue de Clichy, avec les risques que cela implique.

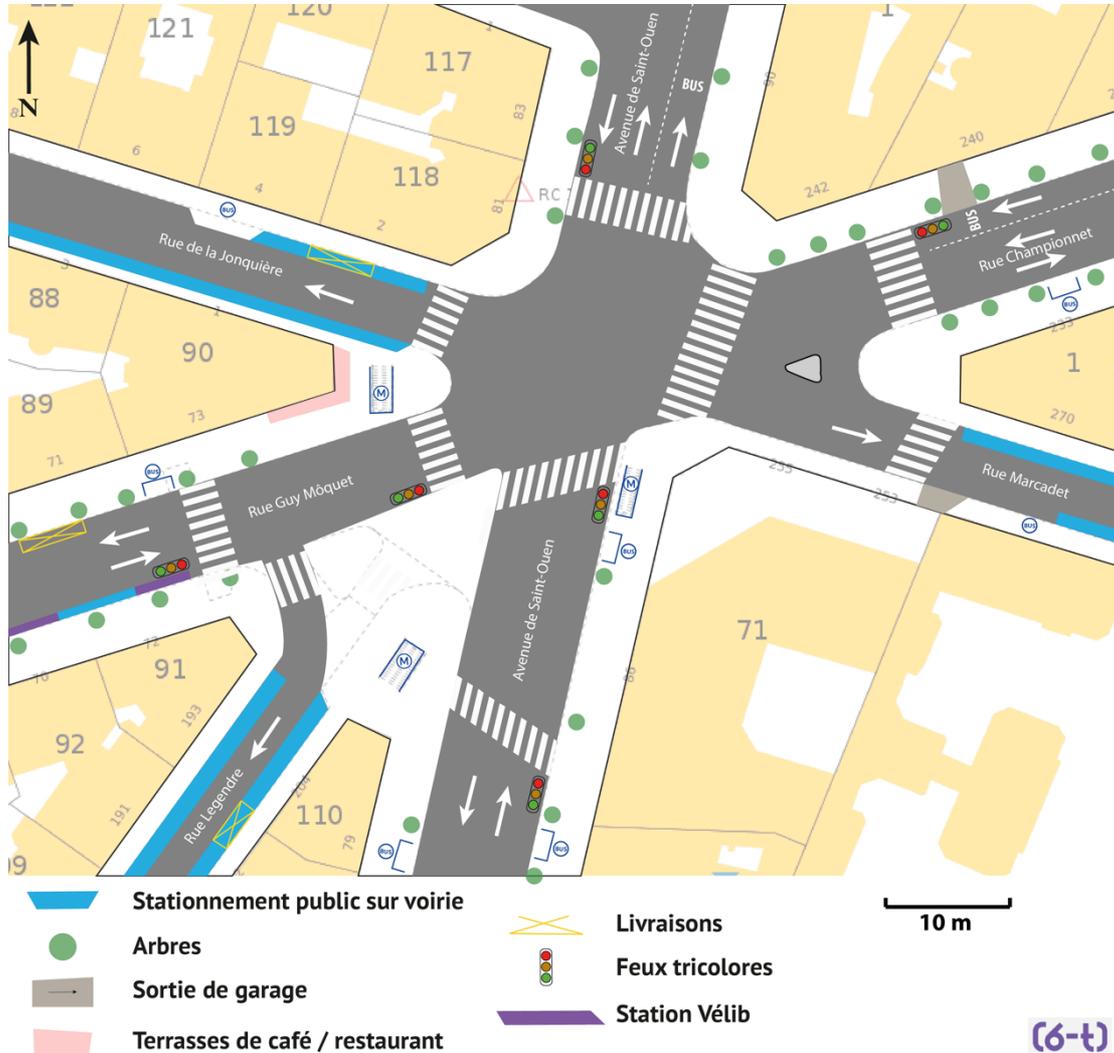


**Photo 10 : Des trottoirs encombrés**

Malgré la présence de trois cafés et de commerces de proximités, les pratiques des piétons tendent à faire penser que ce carrefour reste pourtant un lieu de passage et non de destination. L'absence de mobilier urbain à leur égard participe à ce sentiment.

# Le carrefour Guy Moquet / Saint-Ouen

## Structure urbaine



Carte 9 : Structure urbaine sur carrefour Guy Moquet / Saint-Ouen

Situé à cheval entre le XVII<sup>e</sup> (à l'est) et le XVIII<sup>e</sup> (à l'ouest) arrondissement, le carrefour Guy Môquet (la photo ci-contre présente le carrefour après les travaux de réaménagement de l'été 2014) est un carrefour complexe à sept branches situé au sud du boulevard périphérique et de la porte de St Ouen. Cette position stratégique



Photo 11 : Le carrefour Guy Moquet

entre la banlieue nord, le périphérique et le centre de Paris lui confère un rôle de transit routier important, au même titre que l'avenue de Clichy. Le carrefour est également le lieu

de passage de 3 lignes de bus (lignes 31, 81 et la ligne de quartier « La Traverse » qui relie, en formant une boucle, la porte de Saint-Ouen au quartier des Batignolles). La branche ouest de la ligne 13 du métro, desservant plus au nord l'université Paris 8, dispose d'un arrêt situé au niveau du carrefour.

Le carrefour est organisé selon deux axes majeurs : l'axe avenue de Saint-Ouen (nord-sud) et l'axe rue de Guy Môquet/rue Championnet (ouest-est). En plus de ces quatre branches, trois rues, axes minoritaires, viennent s'y greffer. Elles sont toutes les trois en sens unique et permettent de s'éloigner du carrefour.

Sur l'ensemble du carrefour, tous les axes sont limités à 50 km/h, à l'exception des rues Legendre et de la Jonquière, deux liaisons locales qui se situent en zone 30, signalée par des panneaux de signalisation de type B30.

La **rue de la Jonquière**, qui est constituée d'une voie en sens unique en direction du boulevard Bessières au nord-ouest, dessert le quartier des Épinettes. La **rue Legendre**, très étroite, est également à sens unique et rejoint l'avenue de Clichy au sud-ouest.

L'**avenue de Saint-Ouen**, au sud du carrefour, est une 2x1 voie à double sens. Au nord du carrefour, l'axe est toujours à double sens et un couloir bus, utilisable par les cyclistes, y est intégré dans le sens sud-nord.

La **rue Guy Môquet**, qui commence au niveau de l'avenue de Clichy, vient de l'est et est également en double sens. Une station Vélib' y est aménagée.

Photo 12 : Rue Legendre



Photo 13 : L'avenue de Saint-Ouen



Photo 14 : Rue Guy Moquet

À l'ouest du carrefour, dans le prolongement de Guy Môquet, la **rue Championnet** comporte 3 voies, dont un double sens et une voie réservée aux bus (et accessible aux vélos) dans le sens est-ouest. Elle dessert tout le nord du XVIII<sup>e</sup> arrondissement jusqu'à la rue des Poissonniers.

Enfin, au niveau du carrefour commence la **rue Marcadet**, en sens unique vers l'est, qui tient un rôle de desserte locale au cœur du XVIII<sup>e</sup> arrondissement.



Photos 15 : À gauche rue Marcadet (source Google Maps) ; à droite rue Championnet

Les quatre branches majeures sont équipées de feux tricolores qui permettent d'alterner les flux et garantissent ainsi des traversées sécurisées pour les piétons. Au total, dix passages piétons sont présents sur l'ensemble du carrefour et sont tous équipés de feux piétons.

Les récents travaux réalisés sur le carrefour ont permis de supprimer les gardes corps auparavant présents le long du carrefour pour séparer trottoir et voirie. L'espace piéton a également été réaménagé, notamment à l'angle Saint-Ouen, Legendre et Guy Môquet, où la place accordée aux piétons a considérablement augmenté, comme le montre la photo ci-contre, prise après les travaux. Ces réaménagements ont amélioré le visuel du carrefour, ont donné un sentiment de plus grande fluidité, voire de plus grand partage modal. L'absence d'arbres sur la place lui donne un aspect minéral fort, notamment au sud. Les axes majeurs sont eux bordés d'arbres.

Photo 16 : Réaménagements récents du carrefour



Sur les axes principaux, les trottoirs sont larges de 4 à 5 mètres et sont bien dégagés. Ils sont beaucoup plus étroits sur les liaisons secondaires (1 à 1,5 mètre).



Photo 17 : Le stationnement sur la rue Legendre

Des espaces de stationnement longitudinaux sont présents le long des rues Guy Môquet, Marcadet, Legendre et Jonquière pour les voitures et les deux-roues motorisés, mais ne semblent pas constituer un nombre de places suffisant.

### ***Pratiques urbaines – Carrefour ou place, une confusion marquée entre espace de transit et espace de destination***



Photo 18 : Un trafic dense le matin sur le carrefour Guy Moquet

Le carrefour Guy Môquet accueille un trafic plus important (plus dense et plus diversifié) que le carrefour de Brochant. Pour autant, les vitesses semblent assez lentes et on perçoit peu de conflits entre les usagers de la route (peu de coups de klaxon, etc.). La circulation est dense, mais fluide, à l'exception de l'heure de pointe, qui connaît certains blocages, comme le montre la photo ci-contre. En

effet, malgré la présence de feux rouges, censés réguler le trafic, les voitures allant du nord vers la Fourche forment une file continue du nord jusqu'au sud du carrefour. Les liaisons est-ouest sont alors coupées ce qui contraint fortement la circulation des bus sur cet axe.

**Photo 19 : Une signalisation à l'attention des usagers en transit**

Au niveau du carrefour, la fonction de transit semble prendre le pas sur la fonction de vie locale. En témoignent les panneaux directionnels. La signalisation est en effet destinée à l'usage des véhicules motorisés. Sur le carrefour, des panneaux indiquent aux usagers de la route la direction de la porte de St Ouen, du périphérique et des autoroutes A1 et A13. D'autres panneaux permettent aux véhicules de s'orienter sur le carrefour avec un rappel des noms de rue à chacun des branchements. D'autres panneaux, situés à chaque passage piéton appellent à la vigilance des conducteurs en rappelant que la zone accueille un flux piéton important.



**Photo 20 : Les commerces alimentaires**



Si le transit est important, la fonction de destination du quartier n'en demeure pas moins forte. À hauteur du carrefour, l'avenue de St Ouen draine une animation portée par les commerces alimentaires du quartier très présents au nord du carrefour : primeurs, traiteur, crèmerie, cafés. Au sud du carrefour, en direction de la Fourche, on trouve des magasins d'équipement à la personne et plus généralement des commerces de services (banques, magasin d'optique, agences immobilières, etc.). La vie locale est donc importante. En découle une pratique piétonne forte. Cependant, le mobilier urbain (bancs, etc.) est rare ce qui ne favorise pas la pratique piétonne de l'espace, les haltes et la flânerie.

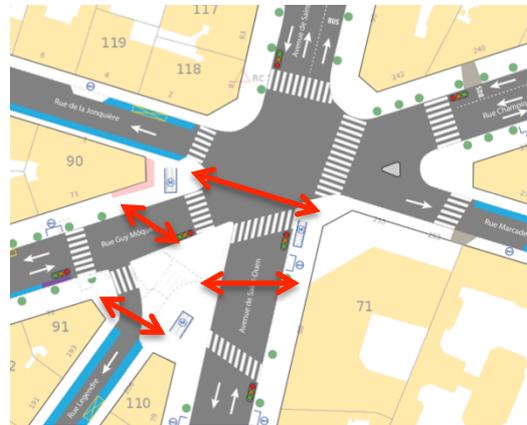
Le stationnement en double file des véhicules de livraison constitue un autre problème. Tout au long de l'observation, on remarque qu'à plusieurs endroits, les voies de bus de l'avenue sont utilisées pour les livraisons.

Le stationnement de véhicules particuliers ou de taxis sur le carrefour a également été observé.



**Photos 21 : Stationnement sauvage et conflits d'usages**

Au regard des pratiques, l'organisation des flux routiers semble avoir prévalu sur le confort de la circulation des piétons. En effet, l'emprise du carrefour est très importante et les nombreux axes routiers qui le composent rendent des cheminements piétons longs et difficiles. Pour palier les problèmes de sécurité, des terre-pleins permettent des traversées sécurisées en deux temps. Pour autant, afin de gagner du temps, de nombreux piétons préfèrent continuer leur cheminement plutôt que de s'arrêter sur ces espaces. De nombreuses traversées « sauvages » (en dehors des passages piétons) ont également été observées à plusieurs endroits. Pour diminuer les distances parcourues et le temps passé à traverser, certains piétons « coupent » et empruntent la chaussée. On retrouve ces pratiques sur l'avenue de Saint-Ouen, la rue Legendre, la rue Guy Moquet et également entre la rue de la Jonquière et la rue Marcadet.



Carte 10 : Localisation des traversées sauvages



Si les conflits entre les pratiques routières et piétonnes de l'espace créent une confusion marquée, il existe également des différences d'usage au sein des piétons. L'angle entre la rue Guy Môquet et la rue de la Jonquière apparaît comme un lieu de rencontre et d'arrêt pour habitants du quartier qui y discutent auprès du kiosque. Il est également un lieu de passage, car il situe à côté d'une bouche de métro et devient donc vite encombré, le kiosque

et les personnes

Photo 22 : Des traversées sauvages sur le carrefour

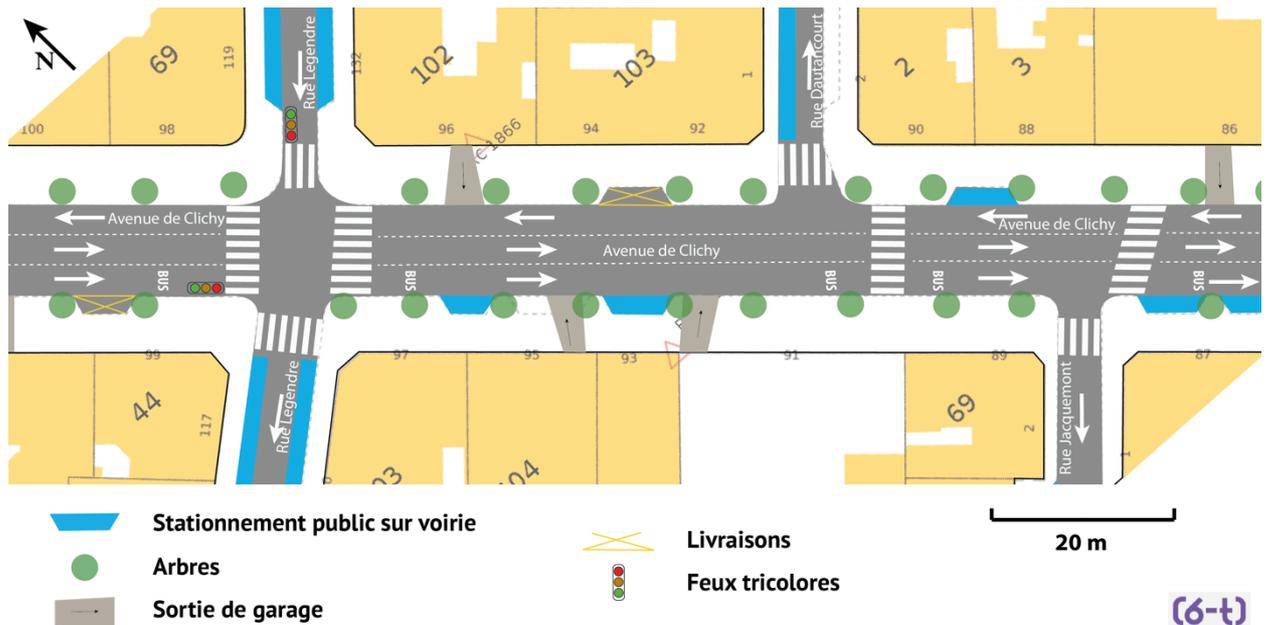
statiques gênant le flux. L'incidence de cet encombrement reste mineure, mais nous avons observé des personnes se déporter sur la chaussée afin de pouvoir passer.

Le passage de deux-roues motorisés est assez fréquent (2 ou 3 par feu). Le nombre de cyclistes est plus également plus important qu'au carrefour Brochant (environ 1 tous les deux feux).

# L'avenue de Clichy, axe roulant entre les stations de métro de la Fourche et Brochant

## Structure urbaine

Ce point d'observation se situe sur l'avenue de Clichy entre les stations de métro de la Fourche et Brochant dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris.



Carte 11 : Structure urbaine de l'avenue de Clichy entre la Fourche et Brochant

Cette partie de l'**avenue de Clichy** en ligne droite constitue un axe roulant important. Limitée 50 km/h jusqu'en septembre 2013 puis à 30 km/h, elle comprend 2 voies dans le sens nord-sud (vers la Fourche) dont une voie réservée aux bus et aux cyclistes et une voie de circulation dans le sens sud-nord (vers le périphérique). Axe structurant, elle dessert plusieurs liaisons secondaires d'échelle locale et accueille de nombreux commerces de services (téléphonie, agences immobilières) et de restauration. Lors de nos observations, nous avons également remarqué la présence de commerces vacants sur ce tronçon de l'avenue, une certaine impression de désuétude s'en dégage.



Photo 23 : L'avenue de Clichy entre la Fourche et Brochant

La **rue Legendre**, à sens unique, prend sa source au niveau du carrefour Avenue de Saint-Ouen / Guy Moquet et coupe l'Avenue de Clichy. Plus au sud, elle dessert le quartier des Batignolles et atteint le Parc Monceau au cœur du 17<sup>e</sup> arrondissement. Elle comprend un contresens cyclable sur sa partie nord (vers l'avenue de Saint-Ouen) et une station Vélib au sud du carrefour.



Photo 24 : Rue Legendre



Photo 25 : Rue Jacquemont à gauche et Dautancourt à droite

La **rue Jacquemont**, à sens unique également, dessert le sud de l'avenue de Clichy dans le quartier des Batignolles et dispose d'un contresens cyclable.

Enfin, la **rue Dautancourt**, rue pavée particulièrement étroite, remonte vers l'avenue de Saint-Ouen et dessert le quartier des Épinettes.

Le principal carrefour du point d'observation est au croisement de la rue Legendre avec l'avenue de Clichy. À ce carrefour, les feux tricolores permettent des traversées sécurisées pour les piétons. Sur le reste de l'axe roulant, on trouve des passages piétons sans feux.

Les trottoirs sont larges sur tout le linéaire. Ils accueillent des platanes qui bordent l'avenue de Clichy sur toute la longueur du point d'observation.

### ***Pratiques urbaines : Quand les livraisons contraignent la circulation***

Le conflit majeur concerne le stationnement illicite de véhicules de livraisons en double file qui vient ralentir un trafic déjà très dense. Le couloir bus, est fortement utilisé pour les livraisons ainsi qu'une des deux voies circulant dans l'autre sens. Sur les trois voies qui composent



Photo 26 : Stationnement sauvage pour les livraisons

l'axe, une seule parfois dégagée (photo ci-contre).

Cela contraint l'ensemble de la circulation et le couloir bus ne joue plus son rôle de fluidification du réseau de bus, qui doit s'insérer dans un flux de circulation parfois très dense.

En cause, les zones de livraisons existantes ne semblent pas suffisantes au regard de la demande. De plus, celles-ci semblent parfois utilisées à d'autres fins.

Les zones de livraisons « sanctuarisées », où le stationnement est exclusivement réservé aux livraisons des professionnels, sont utilisées comme des zones de livraisons « partagées » (dans lesquelles le stationnement de tous les véhicules est autorisé à certaines heures, de 20h à 7h le plus souvent) par les automobilistes qui cherchent à se garer sur l'avenue. La désuétude du marquage au sol peut induire en erreur, mais la pratique du stationnement sauvage semble courante.



Photo 27 : Stationnement sauvage sur les places de livraison

Le stationnement en double file (principalement lié aux livraisons) obstrue la visibilité des véhicules en provenance des rues adjacentes, démunies de feux tricolores au carrefour avec l'avenue de Clichy. Cela s'avère d'autant plus dangereux pour les piétons qui, sur une grande partie du linéaire, doivent traverser sur les passages piétons non équipés de feux : les véhicules de livraison en double file les rendent invisibles des véhicules en circulation et leur cache la vue si bien qu'ils doivent s'avancer sur la chaussée.

On remarque également des stationnements sauvages de deux-roues motorisés qui ne semblent pas gêner la circulation piétonne du fait de la largeur des trottoirs, mais créent cependant un « effet paroi » qui ne participe pas à rendre le cheminement piéton agréable. Les piétons sont d'ailleurs peu présents sur cette partie de l'avenue (en comparaison à la Fourche) dont les commerces sont faiblement attractifs et la fonction très routière.



Photo 28 : Stationnement sauvage des 2RM



**Photo 29 : Situation de congestion**

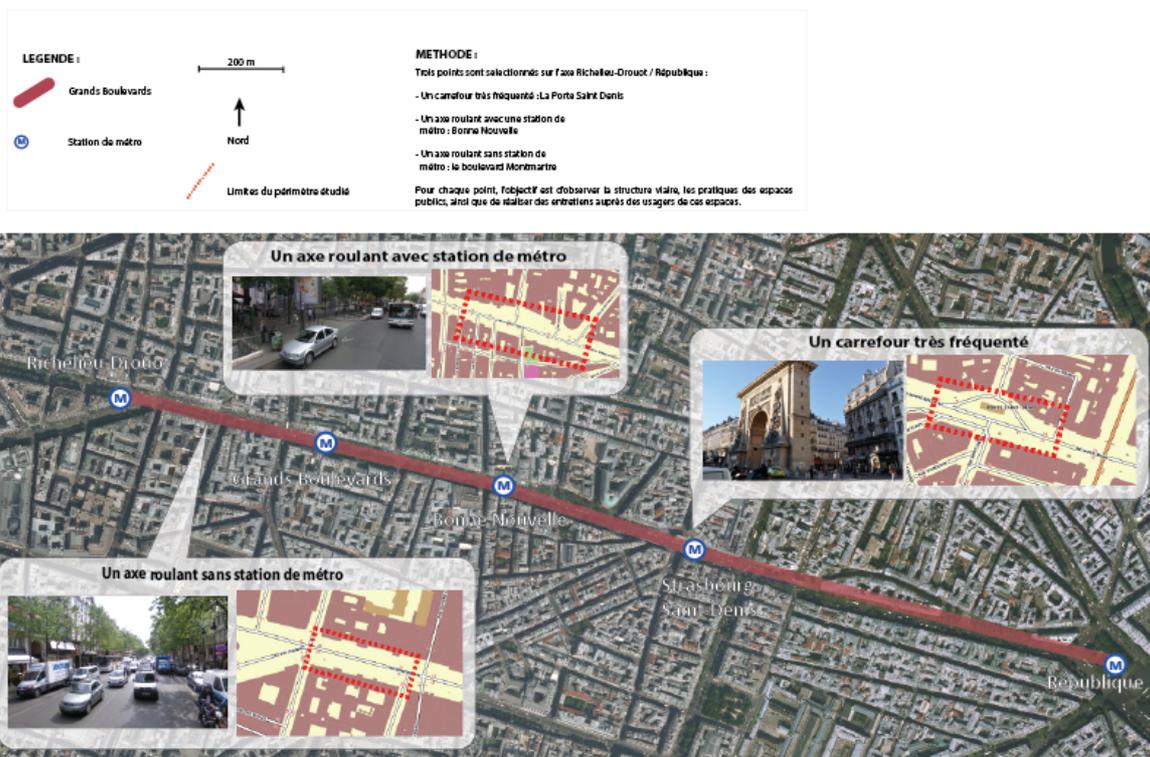
Les bouchons qui se forment en amont de la Fourche bloquent ou rendent difficile la circulation des modes actifs qui choisissent parfois, voyant le flux de voitures à l'arrêt, de slalomer entre elles pour couper et raccourcir leurs trajets.

Cet axe apparaît comme une « autoroute urbaine » où le piéton n'a pas une place très affirmée. Sous l'effet de la ligne droite, les voitures accélèrent et ne sont pas contraintes par des feux aux intersections. En l'absence de feux, les traversées sont délicates, voire dangereuses. En outre, les nuisances générées par le manque de propreté (des débris jonchent le sol) de l'avenue et la circulation automobile (bruit et pollution) contribuent à faire de cet espace un lieu assez désagréable pour le piéton.

# LES GRANDS BOULEVARDS

Sur les Grands Boulevards, les points d'observation sont :

- Le boulevard de Bonne Nouvelle, au niveau de la station de métro « Bonne Nouvelle »
- Le carrefour Strasbourg-Saint-Denis, au croisement du Boulevard de Sébastopol / Boulevard Saint-Denis
- L'axe roulant sur le Boulevard Montmartre entre les stations de métro « Richelieu-Drouot » et « Grands Boulevards ».

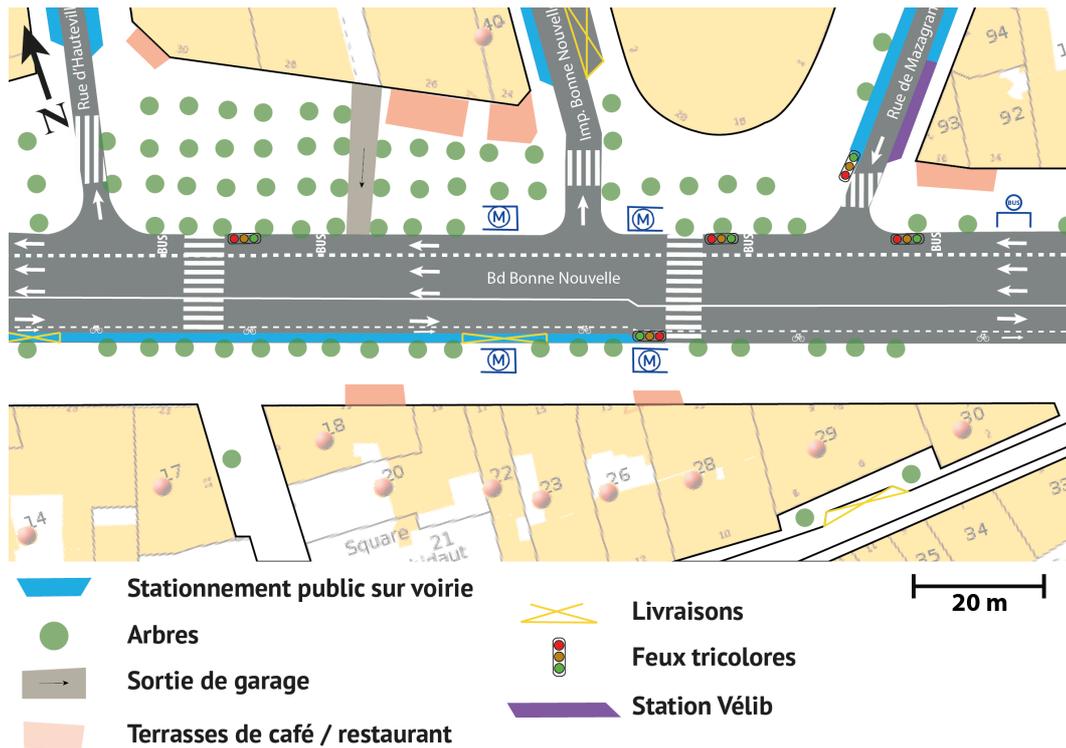


Carte 12 : Localisation des trois points d'observation sur les avenues de Clichy et de Saint-Ouen

# Le boulevard Bonne Nouvelle au niveau du métro Bonne Nouvelle

## Structure urbaine

Le boulevard Bonne Nouvelle est à la limite entre les 2<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> arrondissements de Paris. Il constitue une partie des Grands Boulevards et se situe entre le carrefour de la Porte Saint-Denis et la rue du Faubourg-Poissonnière. Le tronçon étudié contient la station de métro Bonne Nouvelle et comporte des trottoirs larges (notamment au nord) et très arborés.



Carte 13 : Structure urbaine du Bd Bonne Nouvelle (au niveau du métro)

Le profil en travers du tronçon étudié du **Boulevard de Bonne Nouvelle** diffère peu du reste des Grands Boulevards :

- 3 voies dans le sens est-ouest (en direction du quartier de la Chaussée d'Antin) dont un couloir bus accessible aux vélos.
- 1 voie et une bande cyclable dans le sens ouest-est (en direction de la Place de la République).
- À l'ouest de la station de métro Bonne Nouvelle, des places de stationnement longitudinal (comprenant également des espaces de stationnement pour deux-roues motorisés et une station Autolib') sont aménagées et réduisent l'emprise des voies de circulation.



Photo 30 : Boulevard Bonne Nouvelle

Sur le tronçon étudié, il existe trois rues adjacentes toutes situées au nord des Grands Boulevards qui sont des liaisons locales à l'échelle du quartier qui concentrent l'essentiel des espaces de stationnement du tronçon étudié.



Photo 31 : Rue du Mazagran (Google Maps)

La **rue du Mazagran** est une voie étroite à sens unique qui débouche sur le boulevard Poissonnière (sens nord-sud). De chaque côté de la voie, elle comprend, à proximité du boulevard, de nombreux espaces de stationnement pour deux-roues et une station de Vélib'. Au nord, ils sont remplacés par du stationnement longitudinal pour voitures.

La **rue Bonne Nouvelle** est une rue pavée sans issue, qui dessert principalement les locaux de la Poste.



Photo 33 : rue Bonne Nouvelle



Photo 32 : Rue d'Hauteville (google maps)

Enfin, la **rue d'Hauteville** est un sens unique composé d'une voie dans le sens sud-nord. De plus grande échelle que les deux autres rues, elle permet de relier les Grands Boulevards à la rue Lafayette à proximité de la Gare du Nord. Elle comprend, à proximité du boulevard, des stationnements pour deux-roues. Plus au nord, une station Vélib' ainsi que des places de stationnement pour voitures sont présentes.

Les Grands Boulevards sont indéniablement un espace de transit. Cela dit, le boulevard-Poissonnière comporte des trottoirs très larges, notamment au nord (plus de 20 mètres), et très arborés. De plus, la mairie de Paris a récemment installé un nouveau parcours de mobilier urbain design pour promouvoir les haltes, la flânerie et la pratique piétonne de l'axe. Ce mobilier semble cependant assez peu mis en valeur.



Photo 34 : Mobilier urbain du bd Bonne Nouvelle

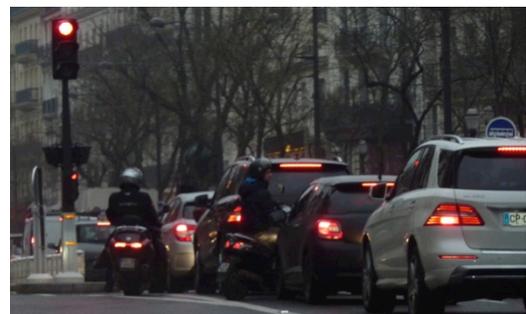
Les commerces présents sur le tronçon étudié du boulevard Poissonnière sont des commerces locaux, ce qui montre que les Grands Boulevards ne sont pas simplement un axe de transit, mais aussi un espace de proximité, fréquenté par les touristes, notamment sur ce tronçon où la place accordée aux piétons est importante. On retrouve principalement : l'imposant bâtiment de la poste, un hôtel trois étoiles, quelques restaurants et cafés ainsi qu'une pharmacie et des commerces de proximité (alimentation, etc.).

### **Pratiques urbaines**

Tout d'abord, du point de vue de la circulation, la vitesse pratiquée sur les grands boulevards nous est apparue moins rapide que sur les autres points d'observation de l'axe, le trafic étant plus dense. Le rétrécissement des voies de circulation sur ce tronçon peut être à l'origine de cette concentration accrue de véhicules.

La mise en double sens des Grands Boulevards étant encore récente lors de nos observations, le flux est-ouest est davantage chargé que le flux ouest-est qui est principalement composé de véhicules de livraison, de deux-roues motorisés et de vélos.

La congestion dans le sens est-ouest incite les deux-roues motorisés (ainsi que quelques cyclistes) à remonter les files en empruntant le boulevard à contresens, le flux étant moins chargé sur l'axe ouest-est. Les deux-roues motorisés se rabattent ensuite sur leur voie en amont des feux rouges (voir photo ci-contre). La remontée de file est une pratique très accidentogène qui peut s'avérer dangereuse notamment lors de manœuvres de tourne-à-gauche de la part d'utilisateurs restés sur leur voie.



Photos 35 : Remontées de files de 2RM



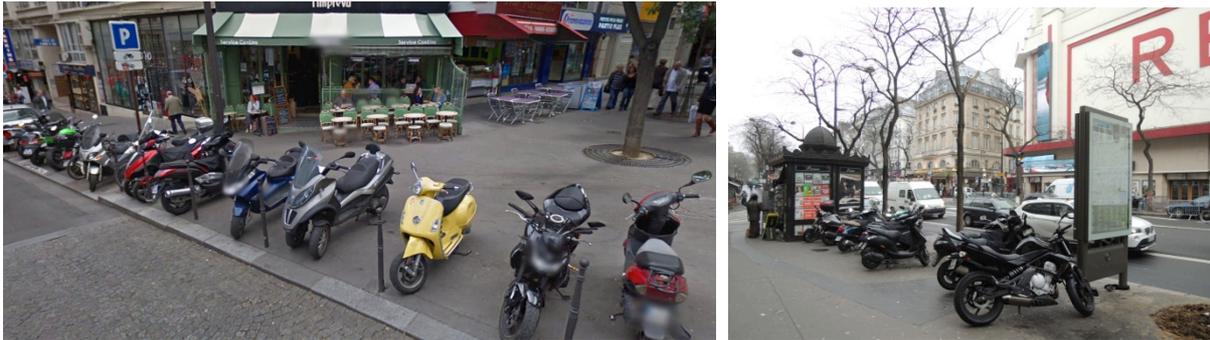
Le couloir bus est également très utilisé par les deux-roues motorisés ce qui n'a pas d'influence majeure sur la circulation des bus. Les comportements irréguliers de conducteurs de deux-roues constituent des pratiques très courantes et observées à maintes reprises lors des observations de terrain.

La livraison est également une problématique du boulevard. Le stationnement en double file de poids lourds et d'utilitaires est fréquent et perturbe un trafic déjà très dense. Dans le sens est-ouest, ils stationnent sur le couloir bus,

Photo 36 : Encombrement de la voie Bus par les livraisons

obligeant les bus et les vélos à se déporter sur les autres voies de circulation, provoquant des situations accidentogènes et des ralentissements. De nombreux cyclistes choisissent de se déporter sur le trottoir pour plus de sécurité, causant à leur tour des conflits d'usage avec les piétons.

L'offre de stationnement pour deux-roues motorisés (située dans les rues adjacentes, mais également sur le boulevard) est importante. Cela dit, elle est apparue saturée comme en témoignent les espaces de stationnement pour deux-roues motorisés qui débordent sur les trottoirs, très utilisés pour le stationnement.



Photos 37 : Stationnement sauvage de 2RM (google maps à gauche)

Malgré des problèmes relatifs à la circulation et à la fonction routière de l'axe, cet espace semble agréable pour les piétons. Une ambiance conviviale s'en dégage. La largeur des trottoirs, la présence de nombreux arbres, le mobilier urbain et les nombreuses aménités urbaines du quartier sont favorables à la flânerie, aux échanges, aux rassemblements de personnes, à la pratique de l'espace public.

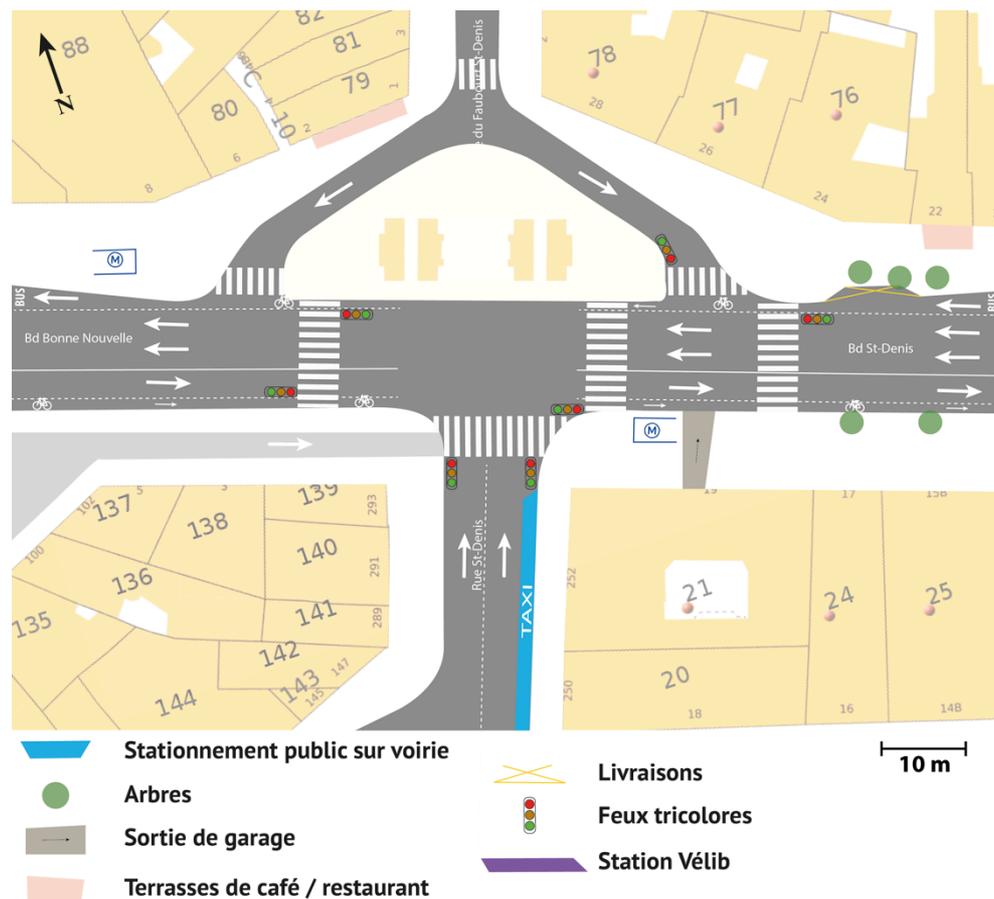


Photos 38 : Une pratique piétonne d'un lieu favorable à la flânerie

## Le carrefour de la porte Saint-Denis

### Structure urbaine

À cheval entre le 2<sup>e</sup> et le 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris, le carrefour de la porte de Saint-Denis se situe au croisement des rues du Faubourg-St-Denis / St-Denis (Axe nord-sud) avec les Grands Boulevards (boulevards Saint-Denis et Bonne Nouvelle selon l'axe est-ouest). La porte de St-Denis, vestige des anciennes enceintes de Paris, est au cœur du carrefour, sur un îlot positionné au nord des Grands Boulevards.



Carte 14 : Structure urbaine du carrefour de la porte de Saint-Denis

Sur le tronçon étudié, l'axe garde un profil en travers similaire au reste des Grands Boulevards :

- 2 voies dans le sens est-ouest, en direction de l'Opéra
- 1 voie dans le sens ouest-est, en direction de la place de la République
- Une bande cyclable pour chaque sens de circulation
- Un rétrécissement de la chaussée au niveau du carrefour supprime les espaces de stationnement le long des voies ainsi que la voie réservée aux bus et aux cyclistes, présente sur toute la longueur des Grands Boulevards.

Photo 39 : rue Saint-Denis



La **rue Saint-Denis**, qui vient du sud (elle commence au Châtelet et remonte vers le Nord parallèlement au boulevard Sébastopol), compte deux voies à sens unique. Elle permet d'accéder aux Grands Boulevards depuis le sud (rue Réaumur ou rue de Turbigo). Le long de la rue Saint-Denis, un espace de stationnement réservé aux taxis est aménagé.

En face de la rue Saint-Denis, la **rue du Faubourg Saint-Denis** constitue une petite rue en sens unique du nord vers le sud qui débouche sur les Grands Boulevards. Elle est très peu fréquentée par les automobilistes et dispose d'un contresens cyclable. Bordée de bars, de restaurants, de commerces d'alimentation, de théâtres, elle apparaît comme étant réellement populaire et tient un rôle important dans la vie locale.



Photo 41 : rue du Faubourg-Saint-Denis



Photos 40: Porte Saint-Denis (à droite) et son îlot central (à gauche)

À l'approche des Grands Boulevards, la rue du Faubourg-St-Denis se divise en deux rues pavées pour laisser la **porte Saint-Denis**, située sur un îlot central pavé, au cœur du carrefour. La porte, élément patrimonial de Paris, a un attrait touristique important.

Le carrefour de la porte Saint-Denis est aménagé de feux tricolores qui régulent le trafic. Il permet en outre de garantir des traversées sécurisées pour les piétons : au total, sur l'ensemble du point d'observation, sept traversées piétonnes sécurisées encadrent le carrefour et sont signalées par des passages et des feux piétons. Sur les Grands Boulevards, des refuges ont été aménagés pour faciliter la traversée des piétons.

De plus, une place importante est accordée au vélo dans l'aménagement : sur les Grands Boulevards, on trouve en effet une bande cyclable dans chaque sens et des doubles sens cyclables sur les autres axes du carrefour. En outre, le marquage au sol d'une bande verte cyclable parallèlement à un passage piéton sur les Grands Boulevards permet une traversée sécurisée de l'axe principal par les vélos et garantie la continuité des aménagements.

**Deux espaces sont différenciables** au sein du carrefour, tant par leurs usages que par leur structure.

D'une part, l'axe des Grands Boulevards et le sud du carrefour constituent un **lieu de transit** entre la place de la République et l'Opéra. Il existe une nette séparation entre les différents modes de transports : la fonction routière est favorisée, les bandes cyclables sont nettement identifiées, les trottoirs sont larges et séparés par endroits de garde-corps. La gestion des flux de déplacements est l'objectif principal de ce premier espace.

D'autre part, le nord du carrefour, délimité par la porte de Saint-Denis (l'îlot de la porte de Saint-Denis, les trottoirs adjacents et le début de la rue du Faubourg de St-Denis) constitue un **espace partagé (type zone de rencontre) entre les différentes pratiques et modes de transports**. Le revêtement de la chaussée et des trottoirs, uniformisé et principalement composé de pavés, participe grandement de cet effet.



Photos 42 : les deux facettes d'un même carrefour, entre transit et vie locale

Le nord du carrefour, et notamment la rue du Faubourg-Saint-Denis, accueille de nombreux commerces de proximité, des restaurants, des bars, et de nombreux théâtres, dans une rue populaire et très vivante où l'espace est avant tout dédiée au piéton (larges trottoirs pavés, rue à sens unique, mais à double sens vélo) et à la flânerie.

Ce carrefour est ainsi à la fois un lieu de transit, mais aussi un lieu d'attraction touristique (la porte de St Martin n'est d'ailleurs pas loin) et un lieu de vie locale fort tant pour les habitants du quartier (commerces de proximité, bars, etc.) que pour les badauds de passage (théâtres, restaurants, porte St-Denis).

## **Pratiques urbaines : une lecture difficile de l'espace pour les modes actifs**



Photo 43 : Un trafic très chargé sur le bd Saint-Denis

Le trafic est très chargé et bruyant sur les Grands Boulevards ce qui contribue au sentiment d'insécurité ressentie au niveau du carrefour. On y remarque beaucoup plus de vélos que sur les terrains d'études de l'avenue de Clichy/St-Ouen : 16 vélos à l'arrêt sur les Grands Boulevards au niveau du feu rouge à l'ouest du carrefour. Cet usage important du vélo au niveau du carrefour est sécurisé par les nombreux aménagements énumérés plus haut.



Photo 44 : Traversées sauvages des cyclistes et de piétons

Pour autant, on observe certaines traversées sauvages de cyclistes, notamment sur l'axe des Grands Boulevards. Ces traversées dangereuses concernent quelques cyclistes qui souhaitent passer rapidement de la rue Faubourg Saint-Denis à la rue St Denis (sens nord-sud) ou sur le boulevard St Denis direction République (sens nord-est, en tourne-à-gauche). On observe également des cyclistes utilisant le passage piéton situé à l'est du carrefour au lieu d'emprunter la traversée sécurisée pour vélo située à l'ouest, ce qui peut gêner la traversée des piétons.

Les traversées piétonnes sont par ailleurs longues et parfois difficiles (17 m de long). Les piétons, passants ou cyclistes semblent concentrés sur les trottoirs longeant les Grands Boulevards. On ne remarque que quelques traversées sauvages dans la direction sud-nord. Ces comportements sauvages sont plus nombreux au niveau de la traversée de la rue de Saint-Denis.

De nombreux stationnements sauvages de deux-roues motorisés et de vélos (attachés aux garde-corps) impactent la circulation des



Photo 45 : Stationnement illégal de 2RM

piétons. Les déplacements des piétons sont aussi contraints par le stationnement de certaines voitures garées de manière illicite à proximité des traversées piétonnes. Ils constituent un masque à la visibilité des piétons qui souhaitent traverser et des usagers de la route (TC, voitures, vélos, 2RM) ce qui peut générer des situations accidentogènes.



Photo 46 : Stationnement sauvage et livraisons sur la voie BUS

De nombreux véhicules de livraison (véhicules utilitaires ou camions) ont été observés stationnant sur la voirie, les bandes cyclables ou les trottoirs. Une seule place de livraison est aménagée sur les Grands Boulevards au niveau du carrefour ce qui limite les possibilités de livraison. Ces

pratiques peuvent s'avérer dangereuses, car elles limitent la visibilité des autres usagers. Lorsqu'elles se situent sur les bandes cyclables, les vélos sont obligés de se déporter sur les voies et de se confronter au flux dense de circulation routière.

Comparées à la rue du Faubourg St Denis, peu de personnes s'arrêtent du côté de l'axe roulant pendant l'observation matinale. La situation est un peu différente lors de notre seconde observation durant laquelle davantage de promeneurs ont été observés à l'image d'un couple de touristes ayant pris des photos, demandé son chemin et étant passé à plusieurs reprises. Davantage de personnes statiques ont également été observées (groupes d'hommes discutant par exemple) notamment côté nord.

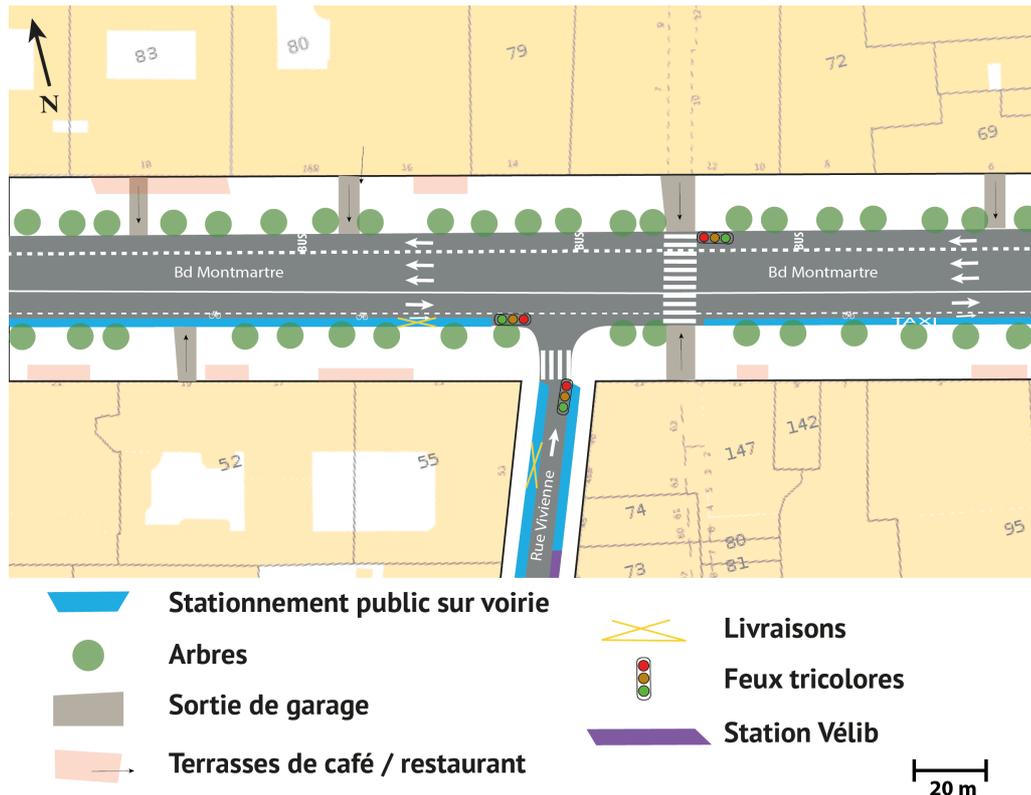


Photo 47 : pratique piétonne du lieu, promenade

## Axe roulant Richelieu / Bd Montmartre

### Structure urbaine

Ce point d'observation est situé sur le boulevard Montmartre (le plus à l'ouest des Grands Boulevards, à la limite entre le 2<sup>e</sup> et le 9<sup>e</sup> arrondissement) entre les stations de métro Richelieu Drouot et Grands Boulevards. Il présente l'intérêt d'être une section roulante n'étant pas entrecoupée de carrefours majeurs et sans station de métro.



Carte 15 : Structure du boulevard Montmartre entre les stations de métro Richelieu Drouot et Grands Boulevards

Comme l'ensemble des Grands Boulevards, le **boulevard Montmartre** est composé de :

- Trois voies dans le sens est-ouest (en direction du quartier de la Chaussée d'Antin) dont un couloir bus accessible aux vélos.
- Une voie et une bande cyclable dans le sens ouest-est (en direction de la Place de la République).
- Une bande de stationnement longitudinal côté sud de l'axe.



Photo 48 : Boulevard Montmartre

Un seul carrefour mineur est présent sur cette section. La **rue Vivienne** est une rue à sens unique qui vient du sud (Palais Royal, Bourse) et débouche sur le boulevard Montmartre. Elle est bordée de deux bandes de stationnement principalement dédié aux voitures.



Photo 49 : Rue Vivienne (Google Street

Photo 50 : musée Grévin



Le boulevard Montmartre est la partie la plus touristique des Grands Boulevards. Le musée Grévin et le passage Jouffroy ont une attractivité touristique internationale. Leur impact sur les usages du boulevard est important.

Ce caractère touristique est prédominant et se ressent fortement dans les commerces implantés le long de l'axe. Boutiques-cadeaux, bars et restaurants (grandes franchises comme Hard-Rock Café, Starbucks, etc.), théâtres et banques composent l'essentiel de ces commerces de cette section.

Les commerces et services de proximité, qui participent grandement à la vie locale des quartiers, sont absents. Sur l'ensemble de la section courante, les trottoirs sont larges (environ 5m). Les terrasses des nombreux cafés et restaurants réduisent par endroits leur emprise.



Photo 51 : grande largeur de trottoirs



Photo 52 : Un manque de places de livraison

Si le boulevard Montmartre dispose de places de stationnement longitudinal, seulement deux places de livraison sont aménagées (une sur l'axe, une dans la rue Vivienne) malgré les nombreux commerces et l'attractivité touristique de l'axe.

## **Pratiques urbaines : remontées de file et stationnement en double file**



Le boulevard Montmartre est marqué par les conflits d'usages : en témoignent les klaxons, les appels de phare, etc. qui sont récurrents.



Le flux de voitures est continu sur le boulevard Montmartre qui est parfois saturé malgré l'emprise de la voirie. La vitesse y paraît donc peu élevée (la présence de nombreux feux tricolores réduit aussi fortement la vitesse). L'attractivité touristique internationale du site renforce la fréquentation et la congestion de l'axe. Deux principaux comportements accidentogènes sont associés à cette saturation : la remontée de file de la part des deux-roues et le stationnement en double file.



Tout d'abord, la saturation de l'axe n'est pas égale selon les sens de circulation. Vers l'ouest, le flux est beaucoup plus dense que vers l'est, comme le montrent les photos ci-contre. Ainsi, de nombreux deux-roues (deux-roues motorisés principalement, mais aussi vélos dans une moindre mesure) pratiquent la remontée de file en empruntant la voie dégagée en contresens. Ces situations sont dangereuses, car imprévisibles par les autres usagers, notamment lors des manœuvres de tourne-à-gauche.



De plus, le boulevard accueille un flux piéton important : aux usages locaux s'ajoute une pratique touristique importante qui implique de nombreuses traversées pour relier les différents lieux touristiques (Musée Grévin, passage Jouffroy, bars et restaurants, etc.). Cette forte pratique piétonne est favorisée par la largeur des trottoirs. On observe un encombrement des passages piétons, notamment des refuges centraux (permettant une traversée en deux temps) et quelques traversées sauvages.



En outre, les parkings existant pour les deux-roues motorisés ne sont pas suffisants pour casser l'« effet paroi » qui se crée avec le stationnement « sauvage » de ces derniers sur de larges portions du trottoir.

Photos 53 : Remontées de file, traversées et stationnement sauvages

Enfin, le stationnement en double file est une pratique

extrêmement courante. Le couloir de bus et la bande cyclable sont fortement encombrés de véhicules en stationnement :

- L'attrait touristique du site amène de nombreux cars de tourisme qui stationnement devant le musée Grévin sur le couloir bus.
- Les bars, restaurants et autres commerces sont livrés, mais les places de livraison étant insuffisantes, des utilitaires ou poids lourds se garent en double file.
- Les taxis attendent leurs clients (des touristes pour la plupart) sur la bande cyclable.
- Des véhicules particuliers sont également en stationnement sur le couloir bus, qui semble dans l'usage devenir un espace exclusivement dédié au stationnement.



Photos 54 : Stationnement en double file

# L'ACCIDENTOLOGIE

*Le stationnement en double file, le stationnement sauvage de deux-roues sur les trottoirs, les traversées sauvages de piétons et de cyclistes, les livraisons, le trafic routier important, la cohabitation de fonctions de proximité et de fonctions de transit, peuvent engendrer des conflits d'usages se traduisant par des situations accidentogènes. Il apparaît donc important d'analyser l'accidentologie des terrains d'étude au regard de la situation moyenne à Paris.*

# L'AVENUE DE CLICHY

## Une avenue particulièrement accidentogène

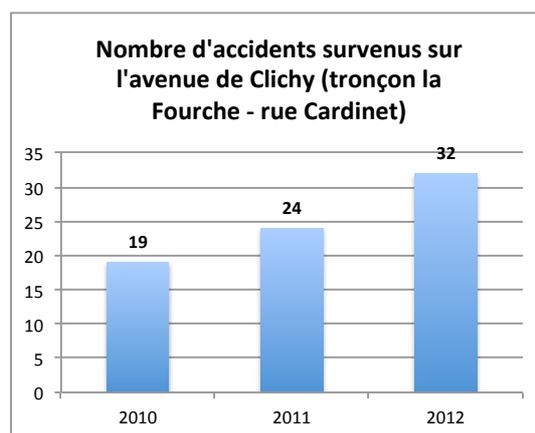
L'avenue de Clichy concentre un nombre important d'accidents. Entre 2010 et 2012, 126 accidents se sont produits sur l'avenue de Clichy entre la Fourche et la Porte de Clichy. Cela représente environ 36,5 accidents/km/an contre une moyenne de 5 accidents/km/an sur l'ensemble du réseau viaire de Paris (chiffre de 2007 à 2009).

L'avenue de Saint-Ouen est relativement peu accidentogène par rapport à l'avenue de Clichy avec 21 accidents/km/an (69 accidents entre 2010 et 2012), mais accidentogène par rapport à la moyenne parisienne.

La partie sud de l'avenue de Clichy (entre la Fourche et de la rue Cardinet) est le tronçon le plus accidentogène : entre 2010 et 2012, on dénombre 75 accidents ayant fait 85 victimes dont 1 tué, 12 blessés hospitalisés et 72 blessés non hospitalisés. L'indice de gravité urbain (IGU), qui équivaut au rapport entre le nombre de blessés hospitalisés ou de tués et le nombre d'accidents, est de 17,3 sur l'avenue de Clichy. L'IGU moyen à Paris intra-muros est de 10.

## Le tronçon La Fourche – rue Cardinet concentre davantage d'accidents

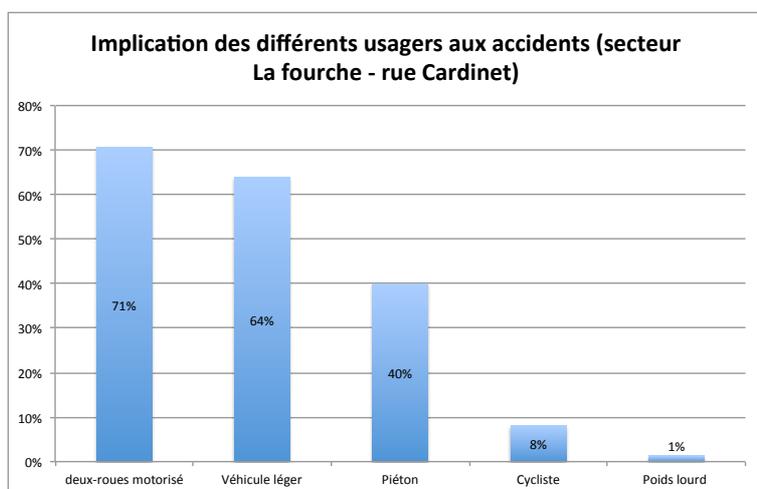
Sur la base des données existantes, il semble pertinent de s'intéresser à ce tronçon particulièrement accidentogène, de comprendre les usagers les plus impliqués dans les accidents et les plus vulnérables.



Graphique 1 : Nombre d'accidents survenus sur l'avenue de Clichy entre 2010 et 2012

Les accidents survenus sur l'avenue de Clichy (sur le tronçon étudié) marquent une forte augmentation entre 2010 et 2012 : 70 % d'accidents de plus en 2012 qu'en 2010.

## Une forte implication des modes motorisés dans les accidents



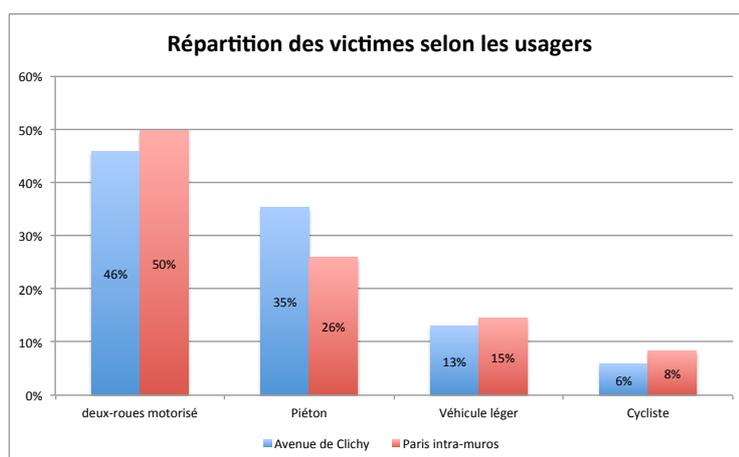
Graphique 2 : Implication des différents types d'usagers dans les accidents

Entre 2010 et 2012, les deux-roues motorisés ont été les usagers les plus fortement impliqués dans les accidents : au moins un deux-roues motorisé a été impliqué dans 71 % des accidents.

Les véhicules légers ont, eux, pris part à 64 % des accidents. Les piétons, quant à eux, sont impliqués dans 40 % des accidents. Les cyclistes, moins nombreux, ont participé à 8 % des accidents.

## Davantage de victimes chez les deux-roues motorisés et les piétons

Sont appelées « victimes » des accidents les personnes ayant été blessées (hospitalisées ou pas) ou tuées. Sur l'avenue de Clichy, les deux-roues motorisés sont, sans surprise, les plus sujets aux accidents (46 % des victimes sont des deux-roues motorisés) même si cela n'atteint pas la moyenne

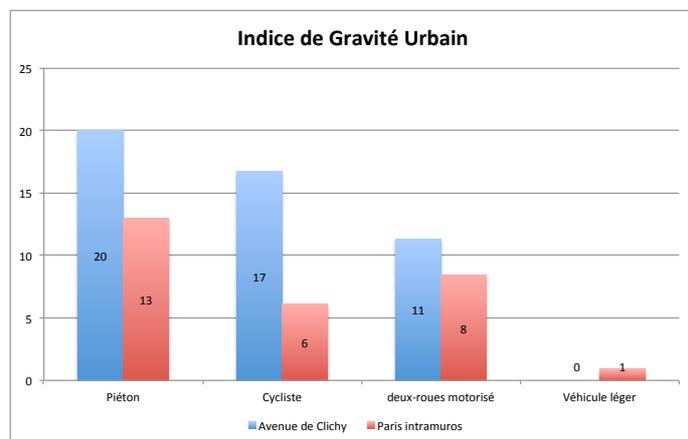


Graphique 3 : Répartition des victimes selon les usagers

parisienne (50 %).

Les véhicules légers, qui sont impliqués dans 64 % des accidents, ne représentent que 13 % des victimes d'accidents. Cela montre l'invulnérabilité des usagers de ce mode et le danger que représente la voiture pour les autres modes de transports. Les piétons, quant à eux, représentent 35 % des victimes. Au regard de la moyenne parisienne, il apparaît que les piétons sont plus vulnérables sur l'avenue de Clichy : la part de victimes d'accidents étant des piétons est beaucoup plus élevée sur l'avenue de Clichy qu'en moyenne. Enfin, les cyclistes représentent 6 % des victimes contre 8 % en moyenne à Paris.

## Grande vulnérabilité des piétons et les cyclistes



Graphique 4 : indice de gravité urbaine par mode

L'Indice de Gravité Urbaine équivaut au rapport entre le nombre de blessés hospitalisés et de tués et le nombre d'accidents. En ce sens, il est un bon indicateur de la gravité des accidents. Il apparaît que les piétons ont l'indice de gravité le plus fort (20). Ce sont donc les usagers les plus vulnérables. Ils sont suivis de près par les cyclistes (17). Les 2RM, qui sont particulièrement impliqués dans les accidents et représentent une grande part des

victimes d'accidents, ont un IGU de 11. Les poids lourds et les véhicules légers ont, quant à eux, un IGU égal à 0.

Pour tous les modes, l'indice de gravité est plus fort sur l'avenue de Clichy que sur l'ensemble de Paris. Il est trois fois plus fort en ce qui concerne le vélo et près de deux fois plus fort pour les piétons.

## Les circonstances des accidents

- 85 % des accidents se sont déroulés en intersection et 35 % des accidents se sont passés de nuit ce qui est supérieur à la moyenne parisienne (29,5%). Les circonstances des accidents sont clairement en lien avec les pratiques sauvages des deux-roues motorisés : 40 % des accidents ont été causés par des infractions de deux-roues motorisés (refus de priorité à droite, refus de priorité à piétons engagés dans une traversée, dépassements à gauche d'un véhicule tournant à gauche, défauts de maîtrise de la vitesse). D'une manière générale, les refus de priorité à droite (13 % des accidents) et les refus de priorité à piéton (13 %) sont les infractions les plus accidentogènes. Les traversées irrégulières ont causé 12 % des accidents.
- Le défaut de maîtrise de la vitesse ne concerne que 8 % des accidents (6 accidents) alors que ce chiffre s'élève à plus de 15 % sur l'ensemble de Paris.

L'avenue de Clichy apparaît fortement accidentogène en comparaison à Paris. Les accidents recensés entre 2010 et 2013 mettent en cause de nombreux deux-roues motorisés et véhicules légers. Les usagers les plus victimes des accidents sont les deux-roues motorisés et les piétons. Les deux-roues motorisés sont cependant rarement blessés hospitalisés ou tués (comme le monde leur IGU). Au contraire, les piétons, et les cyclistes encore davantage,

sont particulièrement vulnérables sur l'avenue de Clichy, qui représente un réel danger par rapport à l'ensemble de Paris, leurs IGU respectifs étant deux à trois fois plus élevés qu'en moyenne. La vitesse n'est cependant responsable que d'une faible part des accidents.

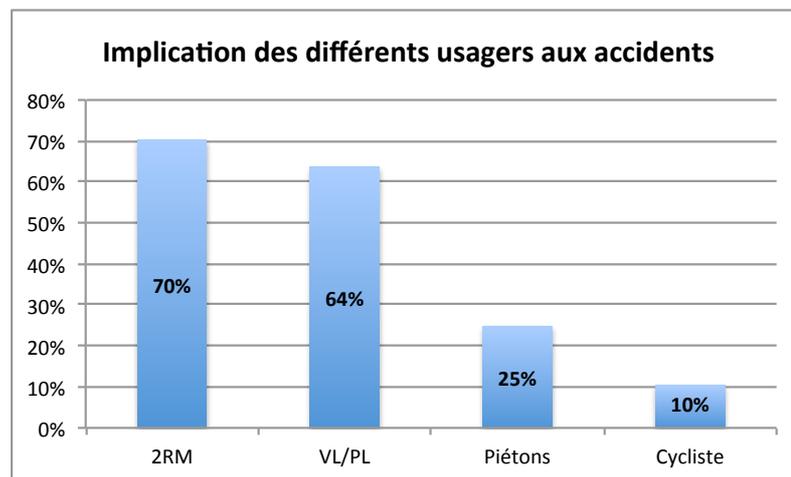
# LES GRANDS BOULEVARDS

## Une accidentologie moyenne et des accidents de faible gravité

Les données d'accidentologie disponibles pour les Grands Boulevards datent d'avant la mise à double sens de l'axe. (Données accidentologie 2007, 2008, 2009).

Entre 2007 et 2009, 181 accidents ont été recensés entre la place de la République et Richelieu Drouot. Cela représente 33 accidents/km/an, la moyenne parisienne étant de 5 accidents/km/an sur la même période : **il y a en six fois plus d'accidents sur les Grands Boulevards qu'en moyenne à Paris** (ensemble du réseau viaire). Cette comparaison fait des Grands Boulevards un axe fortement accidentogène. Pour autant, « pondéré par le trafic automobile, le taux d'accidents ne sort pas de la moyenne parisienne ». (Fiche accidentologie, Les Grands Boulevards, de Place de la République à Bd Haussmann, Période d'étude 2007, 2008, 2009). Le nombre élevé de situations d'accidents est donc principalement dû au trafic élevé sur cet axe très animé.

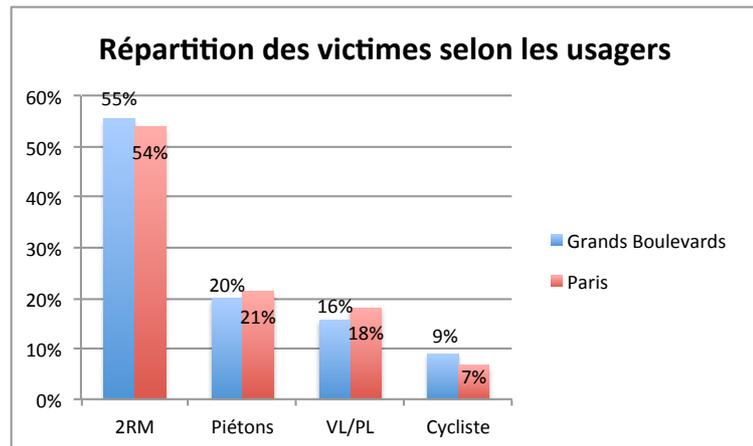
Les 181 accidents survenus sur les Grands Boulevards ont fait 211 victimes (dont 15 blessés hospitalisés, 196 blessés non hospitalisés, 0 mort). L'Indice de Gravité Urbaine, qui correspond au rapport entre le nombre de blessés hospitalisés et de morts et le nombre d'accidents, est de 8,3 (15/181) ce qui est inférieur à la moyenne parisienne sur les 3 ans (9,9). Les Grands Boulevards, bien que fortement accidentogènes, ne sont pas le lieu d'accidents graves.



Graphique 5 : Implication des différents modes aux accidents

**Les 2RM sont impliqués dans 70 % des accidents** étant survenus entre 2007 et 2009 sur les Grands Boulevards. C'est 64% en ce qui concerne les quatre roues motorisés (VL, VU, pl, etc..). Les modes actifs sont assez peu impliqués dans les accidents (25 % pour les piétons et 10 % pour les cyclistes).

La distribution des victimes d'accidents par mode de transport est globalement similaire à la moyenne de Paris. Sur les Grands Boulevards, comme sur l'ensemble de Paris, **les deux-roues motorisés représentent plus de la moitié des victimes d'accidents.**



Graphique 6 : Répartition des victimes selon les modes

Les VL/PL ne représentent que 16 % des victimes alors qu'ils sont impliqués dans 64 % des accidents. Au contraire, 55 % des victimes sont des 2RM. Cela montre la **vulnérabilité des 2RM relativement aux VL**. Les 2RM sont un danger pour eux-mêmes.

**Contrairement à l'avenue de Clichy, les piétons sont beaucoup moins victimes d'accidents** (20 % des victimes sont des piétons contre 35 % sur l'avenue de Clichy). Au contraire, 9 % des victimes sont des cyclistes sur les Grands Boulevards contre 6 % sur l'avenue de Clichy.

Cela peut s'expliquer par les différences morphologiques et fonctionnelles des axes. Les avenues de Clichy et de Saint-Ouen ont un rôle important dans la vie locale. Les commerces de proximité et les marchés y sont nombreux et participent fortement à la fréquentation de l'axe par les piétons. L'emprise, plus faible que sur les Grands Boulevards, incite aux traversées sauvages et la fonction locale est importante. Les piétons ont donc moins le sentiment d'être sur un axe routier, comme c'est le cas sur les Grands Boulevards, et leur vigilance diminue. Au contraire, les trottoirs larges des Grands Boulevards coupent les piétons des usagers de la route ce qui peut renforcer leur sécurité. En ce qui concerne les cyclistes, la vitesse pratiquée sur les Grands Boulevards, l'encombrement systématique du couloir bus, le stationnement longitudinal présent continuellement sur l'axe, et la forte fréquentation routière, peuvent expliquer une la plus grande proportion de cyclistes parmi les victimes d'accidents.

Les trois principaux conflits sont :

- Les conflits entre véhicules légers (ou utilitaires) et deux-roues motorisé : 33 % des accidents
- Les conflits entre véhicules légers et piétons : 13% des accidents.
- Les conflits entre deux-roues motorisés et piétons : 12 %

Les trois principales causes d'accidents sont :

- Les défauts de maîtrise de la vitesse : 31 % des accidents (à 70 % de 2RM et à 30 % de VL ou VU)

- Les traversées irrégulières de chaussées par des piétons : 14 %
- le changement de direction dangereux ou sans avertir : 12 %

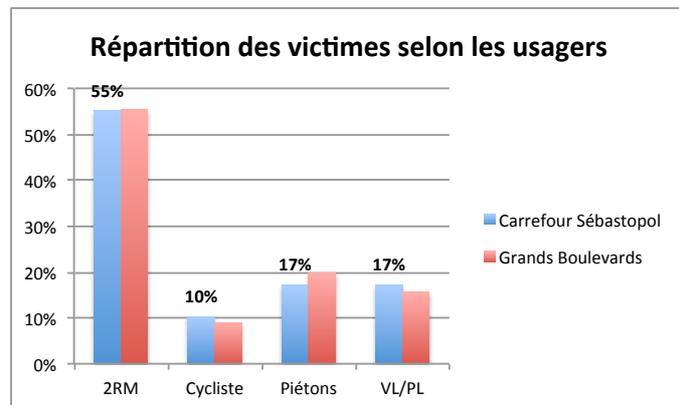
## **Le carrefour Boulevard de Strasbourg / Boulevard de Sébastopol particulièrement accidentogène**

Entre 2007 et 2009, 26 accidents sont survenus (soit environ 14 % des accidents sur l'ensemble des Grands Boulevards et plus d'un quart des accidents survenus en intersection).

Ces 26 accidents ont causé 29 victimes, dont 4 blessés hospitalisés. L'indice de Gravité Urbaine (IGU) est donc de plus de 15 contre 10 à l'échelle de Paris et 8,3 en moyenne sur les Grands Boulevards. Ce carrefour est donc particulièrement dangereux.

La répartition des victimes des accidents varie très peu entre les grands boulevards et ce carrefour en particulier.

Sur ce carrefour, 77 % des accidents impliquent un deux-roues motorisé.



**Graphique 7 : Répartition des victimes selon les usagers (zoom sur le carrefour Sébastopol/Strasbourg)**

# LE BRUIT ET LA POLLUTION : VERS UNE DIMINUTION DES NUISANCES

*La circulation routière un impact fort sur les pratiques urbaines des lieux. Elle a également des conséquences en matière de congestion, de conflits d'usages, et d'accidentologie. D'un autre point de vue, les flux routiers dégradent le cadre de vie par le bruit et la pollution locale de l'air. À l'échelle globale, ils participent grandement au réchauffement climatique par d'importantes émissions de gaz à effet de serre.*

## DE FORTES REDUCTIONS DES EMISSIONS EN DIX ANS

La ville de Paris est un département qui présente de spécificités fortes : il est de faible superficie, est entièrement et très densément habité. En revanche, certains secteurs ne sont pas ou très peu représentés : industrie, secteur de l'énergie, des plates-formes aéroportuaires, traitement des déchets, agriculture, émissions naturelles. L'ensemble des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre (GES) est réparti en une faible partie des secteurs d'émissions répertoriés au niveau régional.

Le trafic routier et le résidentiel-tertiaire sont les deux secteurs d'activités qui émettent le plus de polluants et de GES en raison de la densité du réseau routier, de la congestion liée à l'attractivité de Paris et au manque d'espace et de la densité de population (donc de logements, de locaux, d'équipements).

D'une manière générale, on remarque à Paris, tous secteurs d'activités confondus, une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES. Ces réductions sont particulièrement fortes dans le secteur du trafic routier qui représente une source importante d'émissions.

**Tableau 2 : Evolution des émissions dans le secteur du trafic routier (source : AirParif ; Réalisation 6t)**

		Contribution du trafic routier aux émissions en 2000	Contribution du trafic routier aux émissions en 2010	Baisse des émissions dans le secteur du trafic routier entre 2000 et 2010	Causes de la baisse des émissions
<b>Polluants atmosphériques</b>	Oxyde d'Azote (Nox)	78%	66%	-53%	Renouvellement et amélioration du parc technologique
	Composés organiques volatils (COVNM)	65%	27%	-85%	Renouvellement et amélioration du parc technologique
	Dioxyde de soufre (SO2)	20%	1%	-97%	Diminution de 90% du taux de soufre dans les carburants routiers
	Monoxyde de carbone (CO)	97%	89%	-78%	Diminution du parc essence au profit du diesel
	Ammoniac (NH3)	70%	80%	-52%	Baisse des émissions du trafic routier
<b>Particules</b>	PM10	69%	56%	-60%	Renouvellement et amélioration du parc technologique (filtre à particules) Baisse du trafic routier
	PM2,5	72%	58%	-63%	
	PM1	79%	62%	-68%	
<b>Gaz à effet de serre</b>	Dioxyde de carbone	41%	35%	-32%	Diminution du trafic routier Diésélisation du parc roulant, amélioration de la consommation unitaire de carburant
	Méthane (CH4)	-	7%	-	
	Protoxyde d'azote (N2O)	-	3%	-	
	Somme des GES	41%	35%	-32%	

Les émissions de gaz à effet de serre par le trafic routier ont diminué de 32 % en dix ans à Paris. La démocratisation des moteurs diesel, la diminution du trafic routier, et l'amélioration de la consommation des moteurs, en sont les principales causes.

Les émissions de polluants atmosphériques et de particules, qui impactent fortement la santé, ont encore plus fortement diminué à l'échelle de Paris. Les causes de ces réductions sont multiples, même si la diminution du trafic automobile joue un rôle essentiel. Par exemple, en 10 ans, les émissions de dioxyde de soufre ont été divisées par deux grâce à la modification des composants du carburant routier. La diminution du parc essence au profit du diesel a permis de diminuer les émissions de monoxyde de carbone de près de 80%. Enfin, le renouvellement et les améliorations technologiques du parc automobile ont engendré une forte baisse des émissions d'oxydes d'azotes (-53 %) et les composés organiques volatils (-85%) et les particules (-65% environ).

## LES ENJEUX DE LA REDUCTION DES EMISSIONS DANS LE SECTEUR DU TRAFIC ROUTIER

La réduction des émissions associées aux transports comporte plusieurs enjeux. Tout d'abord, elles ont un enjeu global de protection de l'environnement de ralentissement du dérèglement climatique. À l'échelle mondiale, les transports sont en effet la deuxième source d'émissions de CO<sub>2</sub> (après l'énergie), molécule qui représente 95% des émissions de GES (source : IFP, 2009).

Le deuxième enjeu est un enjeu de santé publique dont l'échelle d'analyse est plus locale. Une mauvaise qualité de l'air a en effet des impacts négatifs sur la santé. Le projet Aphekom, mené dans 25 villes de 12 pays européens (39 millions d'habitants au total, a mesuré les impacts de la pollution atmosphérique sur la santé.

Il est estimé qu'en moyenne, plus de 50 % de la population de ces villes résidait à moins de 150m des axes empruntés par plus de 10 000 véh/jour et était donc exposée à des niveaux importants de pollution. Dans ces villes, il apparaît que le fait d'habiter à proximité de grands axes de circulation pourrait être responsable d'environ 15 à 30 % des nouveaux cas d'asthme de l'enfant, et, de proportions similaires ou plus élevées de maladies pulmonaires et de maladies coronariennes chez les adultes âgés de 65 ans et plus. Elle montre également que si le taux de particules fines (PM<sub>2,5</sub>) préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé était respecté à Paris, le gain d'espérance de vie à 30 ans atteindrait quasiment six mois<sup>1</sup>.

Le troisième enjeu est celui de la qualité de vie qui peut bien entendu se rapprocher du point précédent. Les odeurs et la pollution visible créées par les particules peuvent impacter la qualité du cadre de vie. Au-delà d'être dangereuses pour la santé, celles-ci sont désagréables pour les usagers de modes actifs, qui le subissent directement. Les particules se fixent, noircissent les



Photo 55 : Pollution atmosphérique au-dessus de Paris

---

<sup>1</sup> A Paris, le taux de PM<sub>2,5</sub> moyen sur la période 20004-2006 est de 16,4 µg/m<sup>3</sup>. L'OMS préconise 10 µg/m<sup>3</sup>.

façades et couvrent les végétaux dont la photosynthèse est plus difficile. La pollution par particules est également présente visuellement et nuit à la qualité paysagère.



Carte 16 : Émissions sonores à Paris

dB). La nuit, la part des Parisiens habitant des immeubles exposés à plus de 65 dB est passée de 7 % à 4,5 %.

Dans l'enjeu de la qualité de vie urbaine, le bruit causé par le trafic automobile joue également un rôle important.

L'analyse (par la ville de Paris) des évolutions du bruit à Paris montre une nette diminution du bruit routier. On enregistre, entre 2004 et 2007, une baisse de 2% de la population soumise à un bruit de plus de 70 dB et une hausse de 6% de la population habitant dans des zones calmes (moins de 60

## **LE ROLE DES POLITIQUES PUBLIQUES DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS DE POLLUANTS ET DU BRUIT**

La majorité des évolutions à la baisse des émissions de polluants atmosphériques, de particules, de gaz à effet de serre s'explique par les évolutions des modes de transport. Les améliorations technologiques, le renouvellement du parc automobile (avec l'aide de la prime à la casse notamment), l'apparition des filtres à particules, la modification de la composition des carburants et la part de marché grandissante du diesel au détriment de l'essence sont les principaux facteurs de réductions des émissions.

La diminution du trafic automobile joue également un rôle global sur la réduction des émissions. C'est sur ce facteur que les politiques publiques mises en places ont fortement joué leur rôle : réduction de la place de la voiture en ville, politiques en faveur des transports en commun et des modes actifs, aménagements de voirie, etc.

Les mesures de réduction de la vitesse à Paris (abaissement de la vitesse sur le boulevard périphérique, multiplication des zones 30) ont quant à elles, un impact direct sur les émissions sonores des véhicules en circulation. Elles peuvent en outre permettre de diminuer les situations de congestion, fortement émettrices de pollution.

## RESSENTIS GENERAUX

*Des entretiens qualitatifs ont été réalisés sur les deux terrains d'étude. L'objectif principal était de comprendre les perceptions des habitants, commerçants, passants et usagers en transit, sur la vitesse et l'adhésion à la limitation de vitesse à 30 km/h. Ces entretiens ont également permis de comprendre les perceptions des usagers du quartier, le rôle des axes étudiés dans le quartier ainsi que l'identification d'éléments gênants dans le quartier.*

## RESSENTIS GENERAUX CONCERNANT L'AVENUE DE CLICHY

Le premier terrain étudié est apparu, au cours des entretiens, comment un quartier populaire et animé, porté par le commerce et structuré autour de deux avenues, les avenues de Clichy et Saint-Ouen, mais dont les travaux et la saleté le rende désagréable.

### Un quartier populaire et animé

Le dynamisme du quartier s'explique par ses caractéristiques populaires et cosmopolites :

*« C'est un quartier sympa Guy Môquet, je m'y sens bien. Y a un peu de tout. C'est vachement cosmopolite. Au café on a un peu de tout, des touristes, des personnes âgées du quartier » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

*« C'est un quartier avec peu de bureaux, très populaire avec une population très différente au niveau des âges » (Christian, commerçant et habitant, Clichy/Saint Ouen, 50 ans).*

*« C'est un quartier très vivant et cosmopolite » (Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

Le quartier est un village à taille humaine pour les habitants et les usagers locaux :

*« Les commerces de ce coin de boulevard, c'est rare à Paris les petits commerces comme ceux-ci, ça donne une impression de petit village » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

*« Le côté humain de l'avenue me plaît » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« Mais après le travail, on vient toujours prendre un café ici, on a nos amis par ici avec mon ami. J'aime le quartier » (Medhi, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 44 ans).*

*« J'aime bien avoir des relations avec les petits commerces et il y a pas mal de petits commerces. » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

*« C'est un quartier vivant » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 40 ans).*

### Un quartier commerçant structuré autour de ses deux avenues

Le quartier Clichy / Saint-Ouen est perçu comme un quartier dynamique avec de nombreux

commerces de proximité :

*« J'aime bien l'avenue de St Ouen, elle est sympa, on peut y faire ses courses. » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

*« C'est un quartier agréable, très vivant. Il y a des espaces verts et une vie locale intéressante avec de nombreux commerces » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« C'est vivant, y a tout à proximité. De chez moi je suis à équidistance d'une pharmacie, d'une boulangerie, de plusieurs supermarchés » (François, habitant, Clichy/Saint Ouen, 21 ans).*

*« C'est agréable. C'est un petit quartier avec des commerçants qui sont ici depuis longtemps » (Kim, commerçante, Clichy/Saint-Ouen, 38 ans).*

Globalement, les personnes enquêtées citent le quartier et les avenues comme des lieux vivants et commerciaux sans distinguer ce qui relève du quartier de ce qui relève des avenues. Les avenues de Clichy et de Saint-Ouen font partie du quartier ou constituent un quartier à elles seules. Les mêmes qualificatifs sont employés pour le quartier ou pour les avenues : « encombrés », « populaire », « vivant », « sympa » :

*« C'est bien comme avenue, on y trouve tout ce dont on a besoin. Parfois en sortant du travail, après le verre je vais faire mes courses ici avant de rentrer chez moi. Y a des supermarchés, des commerces de quartier » (Medhi, usager local, Clichy/Saint Ouen, 44 ans).*

*« L'avenue de Saint-Ouen est une avenue agréable tant qu'ils nous laissent nos commerces » (Christian, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 50 ans).*

*« C'est populaire et encombré. J'y passe pour aller au cinéma et pour 3 ou 4 magasins bien précis. Il y a notamment des boutiques de vêtements dégriffés qui sont très bien ou des bazars. Je vais à pied au cinéma et ça me prend 5 minutes » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

Si les avenues font partie intégrante du quartier, l'avenue de Clichy est citée comme un lieu de passage avec d'importants trafics :

*« On est bien situé, il y a quand même pas mal de commerçants. Il y a des bus, métro et beaucoup de passages. » (Kim, commerçante, Clichy/Saint-Ouen, 38 ans).*

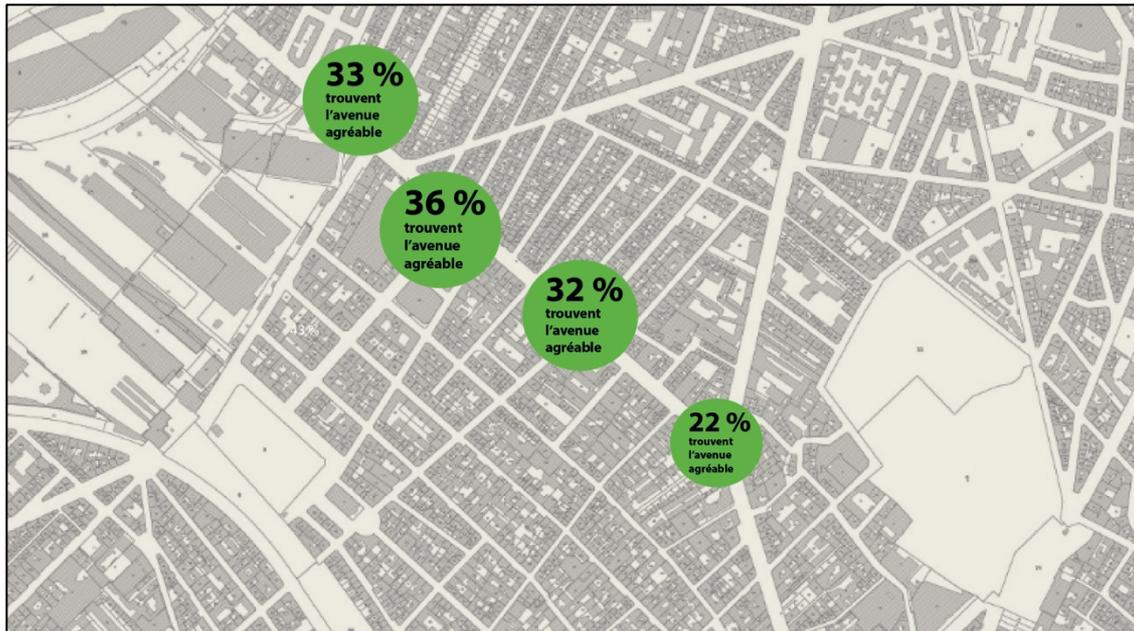
Populaires, vivants, dynamiques... les qualificatifs employés par les personnes interrogées pour décrire leur quartier, qui incluent largement les avenues de Clichy et de Saint-Ouen, pointent l'importance de la vie locale. La vie locale animée par les petits commerces et le caractère populaire des lieux sont les points positifs de ce quartier pour les habitants, comme pour les usagers locaux (actifs, fréquentation du quartier pour les loisirs ou les achats...).

## **Une avenue peu agréable en raison des travaux et de la saleté**

L'enquête quantitative a été réalisée seulement autour de l'Avenue de Clichy, 30 % des personnes 504 personnes interrogées Avenue de Clichy jugent l'avenue « plutôt agréable » (17 %) ou « très agréable » (13 %). 30 % la jugent « moyennement agréable » et 40 % « pas du tout agréable » (21 %) ou « pas très agréable » (19 %). Les différents usages et les fréquences d'usage de l'avenue n'influencent pas le fait de trouver l'avenue agréable. L'Avenue de Clichy est un axe routier plutôt agréable pour les automobilistes : les répondants estiment en effet que l'Avenue de Clichy est « moyennement agréable » pour les piétons (30 % des répondants), « pas du tout agréable » pour les cyclistes (39 %) et « plutôt agréable » pour les automobilistes (19 %). En revanche, les modes effectivement utilisés par les répondants ne déterminent pas les réponses : les cyclistes n'estiment pas plus que les autres répondants que l'Avenue de Clichy ne soit pas agréable.

Si l'âge ou le genre ne déterminent pas les réponses, la catégorie socioprofessionnelle influence les réponses : les cadres et professions intellectuelles supérieures ont tendance à trouver l'Avenue de Clichy pas très agréable alors que les ouvriers et les employés trouvent que l'avenue est agréable.

Le poste d'enquête influence fortement le sentiment que les boulevards sont agréables : à proximité de la rue Pouchet, le sentiment est très contrasté avec une forte part des répondants qui trouvent que l'avenue est « très agréable » (21 %) et une forte proportion qui estime que l'avenue n'est « pas du tout agréable » (29 %). À proximité de la rue Legendre, les répondants ont tendance à trouver l'avenue agréable.



Carte 17 : Part des répondants qui trouvent l'avenue de Clichy agréable selon les postes d'enquête

Les travaux s'enchaînent dans le quartier de Clichy/ Saint-Ouen. Les personnes interrogées montrent leur lassitude face à cette situation chronique :

« Plein de travaux depuis des mois. Ils s'arrêtent, ils reprennent et on ne sait pas trop quand ça va se terminer » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).

« Le côté négatif, c'est les travaux qui viennent de commencer sur le carrefour. Ils souhaitent rétrécir les routes » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).

« Peut-être les travaux, j'ai l'impression qu'il y en a tout le temps. Ils construisent un rond-point, je crois » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).

« Les travaux c'est assez chiant, notamment pour la clientèle qui ne fera pas forcément l'effort d'arriver jusqu'ici. Mais si on réfléchit à plus long terme, je me dis que si ça peut amener de la qualité urbaine et un décor plus agréable, ça sera positif. Y a pas que les clients, y a aussi les gens qui y vivent et ça serait positif. » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).

L'autre aspect négatif du quartier est sa saleté :

« Le quartier est sale » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).

Pour certains, cette saleté s'explique par des comportements de personnes qui jettent leurs papiers dans la rue :

*« L'avenue de Clichy n'a jamais été très propre. Même si les gens viennent nettoyer, je pense que le problème vient des gens qui ne sont pas propres et jettent leurs papiers par terre. » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« C'est aussi souvent un peu sale, je vois régulièrement des gens qui balancent des cannettes, des papiers. Ça se dégrade souvent en l'espace d'une journée » (François, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

Pour d'autres, il s'agit d'une mauvaise organisation ou d'un mauvais ramassage des ordures par les services de la Ville de Paris :

*« Le dimanche, le nettoyage de la rue est fait très tardivement dans la journée. Le samedi soir il y a beaucoup de monde ce qui est très bien, mais du coup c'est sale une partie du dimanche. C'est gênant quand on se promène avec des amis, ça fait la zone » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« Saleté (poubelles mal ramassées, toujours des trucs qui traînent...) » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

Par ailleurs, le caractère populaire du quartier peut également être synonyme d'activités de prostitution ou de petites délinquances. Les personnes interrogées signalent ces activités comme négatives pour le quartier, mais ne sont pas gênées :

*« C'est aussi un quartier où il y a beaucoup de prostitution avec des conditions de logement très difficile » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« Le quartier est mal fréquenté même si ne ce sent pas en danger, ce n'est pas agréable » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

L'insécurité civile est également une réalité :

*« Je me suis fait arracher le collier récemment alors qu'il ne mettait rien arrivé depuis 37 ans que je vis dans ce quartier » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

Pour la plupart des personnes interrogées, cette insécurité n'est pas agréable, mais ne les dérange pas :

*« Il y a des Roms et des gens qui traînent, mais je ne me sens pas en danger. » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

*« Même si c'est populaire, je me sens en sécurité. Il y a de la prostitution rue des Dames, mais comme il y a du monde, je ne pense jamais que je vais me faire agresser » (Sonia, usager local, Clichy/Saint Ouen, 46 ans).*

*« C'est plus craignos que du côté des Batignolles où j'habite, mais je m'y sens bien. Ce n'est pas gare du nord, il y a moyennement un sentiment d'insécurité » (Ninon, cycliste en transit, Clichy/Saint Ouen, 22 ans).*

L'importance du trafic automobile, la pollution ou les vitesses pratiquées ne sont pas citées comme élément négatif du quartier de Clichy/ Saint-Ouen. La multiplication des travaux, la saleté et la pauvreté concentrent largement les plaintes des personnes interrogées.

## RESSENTIS GENERAUX CONCERNANT LES GRANDS BOULEVARDS

Le quartier des Grands Boulevards est apparu, au cours des entretiens, comme un quartier central et historique de Paris, centré sur les différents boulevards qui le structurent. Ils sont perçus comme étant agréables, mais sont le trafic important participe grandement à les rendre gênants.

### Un quartier central et touristique centré sur l'axe

Le quartier des Grands Boulevards est également perçu comme un quartier dynamique et vivant, mais par pour les mêmes raisons que le quartier de Clichy/Saint-Ouen. Le quartier des Grands Boulevards est central, au cœur de Paris, animé par des restaurants et des bars :

*« C'est central, très bien desservi avec de nombreux transports en commun. Ensuite, il y a tout : magasins, restaurants, lieux pour sortir le soir. C'est aussi un point négatif, c'est assez bruyant et bondé. Il y a du monde tout le temps, c'est le rush. C'est pour ça que j'aime le dimanche, comme c'est un quartier de bureaux, ça redevient calme. » (Jérémie, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« J'aime bien ce quartier, c'est le cœur de Paris » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

*« C'est quand même une des artères principales de Paris. C'est celle qui a le plus d'histoire. Elle a plein de monuments fabuleux pour ceux qui connaissent Paris entre les théâtres comme celui du Gymnase ou des cinémas comme le grand Rex » (Jean-Pierre, commerçant, Grands Boulevards, 65 ans).*

*« Il est très animé et vivant » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

Le quartier est très touristique :

*« J'aime beaucoup et j'ai beaucoup de chance. J'habite côté cour, alors c'est très calme, j'entends parfois le chant des oiseaux. Ça me donne l'impression d'être à la campagne. Et puis quand je sors, j'ai l'impression parfois d'être en vacance, car il y a beaucoup de touristes » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

*« On a de la chance d'avoir cette artère fantastique tant pour l'architecture que pour les commerçants, culturelle avec les librairies et les théâtres ? Je parle aussi du tourisme*

*parce que le boulevard représente la plus grosse concentration d'hôtels de Paris dans le style 3 étoiles » (Jean-Pierre, commerçant, Grands Boulevards, 65 ans).*

*« C'est un endroit touristique, on est en face des passages historiques de la ville et aussi de lieux comme le musée Grévin. Si vous y venez dans la matinée, c'est un endroit agréable, très parisien » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

Comme pour le quartier de Clichy/Saint-Ouen, la dimension populaire et cosmopolite est également mise en avant :

*« C'est un quartier cosmopolite avec de nouveaux visages tous les jours » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

*« C'est un quartier agréable depuis le passage à la circulation à deux voies. C'est un quartier très populaire. Je le trouve arboré, plutôt calme dans les petites rues qui l'entourent » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

*« C'est un quartier populaire, animé avec beaucoup de commerces et de cafés » (Christophe, cyclomotoriste en transit, Grands Boulevards, 24 ans).*

Le quartier des Grands Boulevards est central, touristique et animé de bars et de restaurants. Si la vie locale du quartier de Clichy/Saint-Ouen était structurée par des commerces de proximité et des habitués des lieux (habitants, actifs...), le quartier des Grands Boulevards a une influence beaucoup plus vaste, à l'échelle de l'Île-de-France (les bars et restaurants attirent des parisiens et les Franciliens) à l'échelle internationale (les musées et passages attirent des touristes du monde entier).

## **Les Grands Boulevards sont plutôt agréables...**

L'enquête quantitative a été réalisée entre Richelieu-Drouot et la porte Saint-Martin. 41 % des personnes 484 personnes interrogées sur les Grands Boulevards jugent le boulevard « plutôt agréable » (22 %) ou « très agréable » (19 %). 33 % la jugent « moyennement agréable » et 27 % « pas du tout agréable » (12 %) ou « pas très agréable » (15 %).

Les différents usages influencent peu le fait de trouver le boulevard agréable : les habitants ont davantage tendance à trouver le boulevard agréable (28 % contre 19 % pour l'ensemble des répondants). Cette tendance va de pair avec les fréquences d'usage du boulevard : les répondants qui fréquentent au moins une fois par semaine le boulevard estiment que le boulevard est agréable.

Si les Grands Boulevards sont perçus comme un axe agréable pour les piétons (25 % des répondants estiment que les Grands Boulevards sont « plutôt agréables » pour les piétons et 18 % « très agréable »), il ne l'est pas pour les cyclistes (29 % des répondants estiment que les Grands Boulevards ne sont « pas du tout agréables » pour les cyclistes et 27 % « pas très agréable »). Ce résultat s'explique par de larges trottoirs accueillant les piétons, tandis que les cyclistes circulent sur la même voie que les bus et les taxis.

L'âge, le genre et la catégorie socioprofessionnelle ne déterminent pas les réponses.

Le poste d'enquête influence fortement le sentiment que les boulevards sont agréables : autour de la Porte Saint Martin, le sentiment est très contrasté avec une forte part des répondants qui trouvent que les boulevards sont « très agréables » (30 %) et une forte proportion qui estime que les boulevards ne sont « pas du tout agréables » (18 %).



Carte 18 : Part des répondants qui trouvent les Grands Boulevards agréables selon le poste d'enquête

### ...mais l'importance du trafic est gênante

Au contraire, la dimension circulatoire du quartier des Grands Boulevards est perçue comme un élément gênant. Les Grands Boulevards sont un endroit de passage accueillant un trafic important de transit :

*« ça reste un boulevard à 4 voies, je ne vais pas m'y installer avec un transat pour regarder les gens » (Jérémie, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« C'est un quartier qui est bien situé, il y a beaucoup de circulation et de passage. »  
(Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

*« Je le trouve super, très vivant, mais il y a trop de circulation. Mais avec les passages cloutés et les feux, je trouve que ça va mieux. Franchement, par rapport à avant les travaux, c'est plus simple de traverser. Ça réduit un peu la circulation » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

Comme pour l'Avenue de Clichy, la saleté est citée comme un des points négatifs du quartier des Grands Boulevards :

*« Ce n'est pas toujours très propre. Nous ne venons pas à Paris souvent avec mon mari, mais on est toujours impressionné par l'état de certaines rues » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

*« Il faut dire que les boulevards sont sales. Ils ne nettoient pas. Y a des débris partout. Il y a un énorme problème de saleté. Y a un problème dans la gestion des poubelles dans le quartier entre le 2e et le 9e. D'un côté ils viennent les chercher le soir, de l'autre le matin vers 6h » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

L'animation du quartier est également son point faible : les bars et restaurants génèrent du bruit et de la saleté :

*« Le gros problème ce sont les bars. Le boulevard est assez sale à cause de ça. Parfois le matin, il y a du vomir, de la pisse dans le coin des magasins. C'est dégueulasse. Le gros problème c'est la propreté » (Marie-Lee, commerçante, Grands Boulevards, 35 ans).*

Les bars et les restaurants animent le quartier. Mais certains déplorent la présence de commerces de proximité :

*« Il est mort dans le sens où c'est une grande rue et il n'y a que des magasins merdiques. Regarder en face, avant c'était une boîte de nuit pour vieilles, la mairie a fermé l'immeuble depuis 5 ans et il n'y a toujours rien. Ici vous n'avez que des franchises, des SFR. Il manque des commerces de proximité. Si vous voulez acheter des fleurs y a pas, aller chez le traiteur y a pas. Il manque quelque chose. Par exemple, vous ne viendrez pas faire vos courses sur les grands boulevards, alors que c'est l'un des plus grands boulevards de Paris. Vous irez plutôt dans un centre commercial » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

Comme observé dans le quartier de Clichy/ Sain Ouen, le côté populaire peut induire de la prostitution et de la petite délinquance :

*« Vers Strasbourg St Denis, c'est devenu un quartier populaire au sens négatif avec des problèmes de prostitution, de banlieusards qui viennent faire du trafic. Je ne vais même plus jusqu'au Monoprix » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

Pour la plupart des personnes interrogées, cette insécurité n'est pas agréable, mais ne les dérange pas :

*« Moi personnellement personne ne me dérange. Je vois les personnes à problème de l'autre côté de la rue, mais ça ne me dérange pas. » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

*« Sinon y a aussi les bandes de Roumains. Mais je ne peux pas dire que je ressens de l'insécurité. Ils ne viennent pas nous voir » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

Entre le Rex et la Porte Saint-Martin, l'insécurité civile semble relativement importante :

*« La journée pas du tout, la nuit je ne traîne pas trop, surtout à côté des boîtes » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

*« La nuit dans le coin du grand Rex » (Jérémy, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« Vers le boulevard St Martin, y a souvent des squatteurs et je trouve ça dangereux » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

Comme pour le quartier de Clichy / Sain Ouen, la saleté, la prostitution et la petite délinquance sont citées comme des points négatifs du quartier des Grands Boulevards. En revanche, l'importance du trafic est abordée par les personnes interrogées, parfois comme un point négatif, parfois comme un élément caractéristique de ce boulevard. En effet, pour les personnes interrogées, les axes font partie intégrante de leur définition du quartier.

## CONCLUSION

Les deux axes étudiés sont très différents, à la fois par leur contexte historique et sociodémographique, leurs fonctions urbaines, mais également par leur organisation (structure) et leurs pratiques urbaines.

Les avenues de Clichy et de Saint-Ouen se situent au cœur d'un quartier populaire et animé par la présence de nombreux commerces de proximité. La vie locale y est intense ainsi que la pratique piétonne, stimulée par le commerce de proximité et les arrêts de métro (ligne 13). Les deux avenues sont composées de 2 voies de circulation. Une voie BUS s'y ajoute sur l'avenue de Clichy. Au total un peu moins de 25000 véhicules circulent par jour sur chacun de ces axes structurants (moins sur l'avenue de Saint-Ouen) qui relie Paris à la proche couronne.

Les Grands Boulevards constituent un axe routier majeur à l'échelle de Paris. Il permet de relier l'est du cœur d'agglomération à au cœur du quartier central des affaires de Paris. Ils sont constitués de 3 voies vers l'ouest (dont une voie bus) et d'une voie vers l'est. Contrairement à l'avenue de Clichy, ils n'ont pas un rôle de vie locale porté par les commerces de proximité, mais présentent tout de même un attrait important pour les piétons grâce aux théâtres, bars, restaurants et boîtes de nuit qu'ils accueillent. Ils disposent en outre d'une forte concentration en emploi (ce qui n'est pas le cas de l'avenue de Clichy).

Les deux terrains d'études sont donc très différents par leur morphologie, mais aussi, et surtout, par les usages. Cela dit, tous les deux cumulent des fonctions qui s'opposent : le transit (flux routier important), la desserte (attractivité du métro, livraison de marchandises, etc.), et la vie locale (commerces de proximité pour l'avenue de Clichy, sorties nocturnes pour les Grands Boulevards). Les conflits d'usages observés sont une conséquence de la multiplication des fonctions caractéristique des espaces urbains denses et présentent donc des similitudes entre des deux axes étudiés. Bien sûr, suivant les points d'observation, il existe des différences, mais d'une manière générale, la pratique piétonne et cyclable du lieu se confronte au trafic routier, le trafic routier et la circulation des bus se heurtent à la livraison de marchandise, la livraison de marchandise est contrainte par la structure urbaine et le stationnement sauvage, etc.

Les Grands Boulevards sont globalement plus marqués que l'avenue de Clichy par le problème de stationnement en double file. Il concerne à la fois des véhicules de livraison (poids lourds ou véhicules utilitaires), les cars de tourisme et les véhicules particuliers en stationnement. Sur une grande partie du linéaire des Grands Boulevards, la voie réservée aux bus et accessible aux cyclistes est occupée par le stationnement en double file. Cela contraint la circulation des transports en commun et oblige les cyclistes à se déporter sur la voie ou à circuler sur les trottoirs. Sur l'avenue de Clichy, le stationnement en double file concerne exclusivement la livraison de marchandise, mais cela engendre les mêmes problèmes. D'une manière générale, un manque important de places de stationnement réservées à la livraison a été observé dans des quartiers pourtant très commerciaux.

D'autres conflits ont également été observés. Les traversées sauvages de piétons et de cyclistes sont particulièrement récurrentes sur les avenues de Clichy et de Saint-Ouen. Tout d'abord, l'emprise de la chaussée est plus faible que sur les Grands Boulevards ainsi que la vitesse pratiquée. Les piétons y sont également plus nombreux dans ce quartier imprégné d'une vie locale intense. La problématique des deux-roues motorisés est également prégnante sur les deux terrains. De nombreuses remontées de files, parfois à contresens, et du stationnement sauvage (sur les trottoirs principalement) ont été observées durant les périodes de congestion ou aux feux.

Ces conflits d'usages se traduisent par des situations accidentogènes. D'une manière générale, l'avenue de Clichy/Saint-Ouen et les Grands Boulevards sont fortement accidentogènes, mais, au regard de leur fréquentation, ils sont assez proches de la situation moyenne à Paris. Il existe cependant entre les deux axes étudiés des différences fortes dans le profil des accidents. En moyenne, davantage d'accidents se produisent chaque année sur l'avenue de Clichy que sur les Grands Boulevards alors que le trafic y est plus faible. Sur l'avenue de Clichy, les piétons représentent environ 35 % des victimes des accidents contre 20 % sur les Grands Boulevards. L'Indice de Gravité Urbaine se situe à 8,3 sur les Grands Boulevards et à 17,5 sur l'avenue de Clichy pour une moyenne parisienne de 10. Les accidents sont donc beaucoup plus graves sur l'avenue de Clichy, ce qui est une conséquence de l'intense pratique piétonne et de leur forte implication dans les accidents. Pour autant, seulement 8 % des accidents sont dus à un défaut de maîtrise de la vitesse contre 31% sur les Grands Boulevards.

La linéarité des Grands Boulevards ainsi que la forte emprise de la chaussée peuvent expliquer la propension des automobilistes à pratiquer des vitesses plus élevées. Cependant, elles ne se traduisent pas par une accidentologie particulièrement importante ni par la gravité des accidents. En outre les piétons sont faiblement concernés par les accidents. Cela s'explique par la largeur des trottoirs, l'emprise importante de la chaussée et le fort trafic, qui participent à la séparation entre les différents usagers dans des espaces dédiés à chaque mode.

Sur l'avenue de Clichy, axe fortement accidentogène, la vitesse n'est responsable que d'une faible part des accidents. La vitesse pratiquée est en effet souvent peu élevée à cause d'un trafic très dense. Pourtant, les accidents sont nombreux, les piétons sont fortement impliqués et les accidents beaucoup plus graves que la moyenne.

Une vitesse pratiquée importante n'est donc pas forcément génératrice d'une forte accidentologie ni d'accidents plus graves. La structure des axes, les fonctions et les contextes urbains participent également à la variabilité de l'accidentologie.

## REFERENCES

AIRPARIF, 2013, Bilan des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre à Paris pour l'année 2010 et historique 200/2005.

AIRPARIF, 2013, Evolution de la qualité de l'air à Paris entre 2002 et 2012

APUR, Le quartier centres des affaires de Paris, octobre 2007.

APUR, Suivi des mutations commerciales sur 56 avenues commerçantes parisiennes, rapport BDrues 2010, 2010.

APUR, Tisser des liens entre neuf et ancien autour du quartier Batignolles / Épinettes, octobre 2009, 53p.

CHADYCH D., LEBORGNE D., Atlas de Paris, Parigramme, 2002

Mairie de Paris, Présentation de la réunion publique « Mise à double sens des Grands Boulevards », 30 Mars 2011

Mairie de Paris, Fiche accidentologie, Les Grands Boulevards, de Place de la République à Bd Haussmann, Période d'étude 2007, 2008, 2009

PASCAL M., MEDINA S., Résumé des résultats du projet Aphekom 2008-2011. Des clefs pour mieux comprendre les impacts de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en Europe. Saint-Maurice: Institut de veille sanitaire; 2012. 6 p.

[www.clichy-batignolles.fr](http://www.clichy-batignolles.fr)

[www.paris.fr](http://www.paris.fr)

[www.stif.org](http://www.stif.org)

[tempsreel.nouvelobs.com](http://tempsreel.nouvelobs.com) (interview de Rémy Féraud du 09/12/2012)

# TABLE DES MATIERES

Sommaire .....	2
Introduction .....	3
<b>Histoire urbaine et évolutions récentes .....</b>	<b>4</b>
L'avenue de Clichy / Saint-Ouen .....	5
<b>Les Grands Boulevards .....</b>	<b>7</b>
<b>Les fonctions urbaines.....</b>	<b>9</b>
<b>L'avenue de Clichy, un axe multiscalair qui cumule les fonctions .....</b>	<b>10</b>
Un axe de transit structurant du nord de l'Île-de-France.....	10
Un axe de desserte locale et de proximité.....	11
L'avenue de Clichy, un axe multiscalair qui cumule les fonctions .....	13
<b>Les Grands Boulevards, entre pratique piétonne et trafic routier.....</b>	<b>14</b>
Une liaison routière forte entre l'est et ouest de Paris .....	14
Rôle de desserte locale et de proximité.....	15
Les Grands Boulevards, entre pratique piétonne et fonction de transit .....	17
<b>La structure et les pratiques de l'axe .....</b>	<b>18</b>
<b>Avenue de Clichy – Saint-Ouen.....</b>	<b>19</b>
L'avenue de Clichy, au niveau de la station de métro Brochant.....	20
Le carrefour Guy Moquet / Saint-Ouen .....	25
L'avenue de Clichy, axe roulant entre les stations de métro de la Fourche et Brochant .....	30
<b>Les Grands Boulevards .....</b>	<b>34</b>
Le boulevard Bonne Nouvelle au niveau du métro Bonne Nouvelle.....	35
Le carrefour de la porte Saint-Denis.....	39
Axe roulant Richelieu / Bd Montmartre .....	44
<b>L'accidentologie .....</b>	<b>48</b>
<b>L'avenue de Clichy .....</b>	<b>49</b>
Une avenue particulièrement accidentogène.....	49
Le tronçon La Fourche – rue Cardinet concentre davantage d'accidents.....	49
<b>Les Grands Boulevards .....</b>	<b>53</b>
Une accidentologie moyenne et des accidents de faible gravité.....	53
Le carrefour Boulevard de Strasbourg / Boulevard de Sébastopol particulièrement accidentogène .....	55
<b>Le bruit et la pollution : vers une diminution des nuisances.....</b>	<b>56</b>
<b>De fortes réductions des émissions en dix ans.....</b>	<b>57</b>
<b>Les enjeux de la réduction des émissions dans le secteur du trafic routier .....</b>	<b>58</b>
<b>Le rôle des politiques publiques dans la réduction des émissions de polluants et du bruit .....</b>	<b>60</b>
<b>Ressentis généraux.....</b>	<b>61</b>
<b>Ressentis généraux concernant l'avenue de Clichy .....</b>	<b>62</b>

Un quartier populaire et animé.....	62
Un quartier commerçant structuré autour de ses deux avenues.....	62
Une avenue peu agréable en raison des travaux et de la saleté.....	64
<b>Ressentis généraux concernant les Grands Boulevards .....</b>	<b>68</b>
Un quartier central et touristique centré sur l'axe.....	68
Les Grands Boulevards sont plutôt agréables.....	69
...mais l'importance du trafic est gênante.....	70
<b>Conclusion.....</b>	<b>73</b>
<b>Références.....</b>	<b>75</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>76</b>