



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 3 : Analyse des représentations  
de la vitesse, des effets pressentis et  
ressentis par les usagers des axes  
structurants**



**IFSTTAR**

**MAIRIE DE PARIS**



*Mars 2014*

# SOMMAIRE

Sommaire.....	2
Introduction .....	3
<b>Perceptions de la vitesse et des effets négatifs de l'usage de la voiture.....</b>	<b>9</b>
Une vitesse peu élevée en raison des embouteillages et des feux tricolores.....	10
... mais dépassant la vitesse réglementaire en dehors des heures de pointe .....	13
Le bruit, une composante urbaine bien acceptée .....	20
La pollution : diffuse à l'échelle de Paris, elle gêne les piétons et les cyclistes.....	24
L'insécurité routière liée à la cohabitation du trafic et de la vie locale .....	28
L'appropriation des espaces de circulation limitée par des niveaux de trafic importants .....	43
<b>Limiter la vitesse des axes structurants à 30 km/h .....</b>	<b>53</b>
Une forte acceptabilité suivie d'une forte acceptation.....	54
Limiter la vitesse permettrait d'améliorer la sécurité routière et de réduire la place de la voiture.....	60
Une contrainte supplémentaire pour les automobilistes et des effets minorés sur les conséquences négatives de la présence de l'automobile en ville.....	67
<b>Mise en œuvre et respect de la limitation de vitesse .....</b>	<b>76</b>
Mise en œuvre de la limitation de vitesse à 30 km/h.....	77
L'importance de l'information et des aménagements.....	85
Une mesure qui serait peu respectée par les utilisateurs de modes individuels motorisés défavorables à la réduction de vitesse .....	98
Conclusion.....	103
Références.....	105
Table des figures.....	106
Annexes.....	109
Table des matières .....	135

# INTRODUCTION

## Comprendre les représentations et les effets pressentis et ressentis et ressentis d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants

Le projet de recherche financé par la Fondation Sécurité Routière poursuit l'objectif d'identifier les gains et les difficultés d'une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les axes structurants en milieu urbain. Le projet de recherche propose de répondre aux questions suivantes : quels sont les gains pressentis sur l'évolution de l'insécurité sur ces axes et plus globalement sur les autres effets négatifs de la présence de l'automobile en ville (bruit, congestion) ? Quels sont les gains ressentis par les usagers de ces espaces (conducteurs, passants, résidents) ? La production de connaissance sur les conséquences de la réduction des vitesses en ville et son acceptabilité permet d'identifier de nouvelles pratiques d'aménagement permettant de progresser vers l'objectif « zéro victime » (tué, blessés graves...). Ce rapport provisoire propose les conclusions de la phase 3 de la recherche. Un rapport final proposera une analyse croisée des trois phases de travail :

- Dans une **première phase** de travail, nous nous sommes attachés à comprendre les impacts d'une limitation de vitesse à partir d'un état de la littérature et d'un benchmark s'appuyant sur des exemples européens. Cet état de l'art a montré que si les impacts de la limitation de vitesse à 30 km/h étaient avérés en matière d'amélioration de la sécurité routière, les effets étaient plus discutables sur le bruit et la pollution. Le benchmark a pointé les difficultés de l'acceptabilité sociale et politique des limitations de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants en ville, notamment en raison du caractère discutable des améliorations bruit/pollution d'une limitation à 30 km/h.
- Dans une **deuxième phase**, nous avons dressé une typologie des voies axes parisiens de deux axes sur lesquels la ville de Paris réfléchit à une limitation de la vitesse. Le travail a permis plus précisément de caractériser les pratiques et les perceptions de deux axes parisiens : les Avenues de Clichy et de Saint-Ouen, ainsi que les Grands Boulevards.
- L'objectif de la **troisième phase** est de comprendre les perceptions plus générales de la vitesse en ville, de mesurer l'acceptabilité sociale et politique du projet, ainsi que les effets pressentis et ressentis par les usagers à la suite d'une réduction de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants en ville.

## Cadre d'analyse pour comprendre l'acceptabilité

La notion d'acceptabilité se définit comme un jugement prospectif sans expérience. Elle est à distinguer de la notion d'acceptation qui est le jugement après une expérience effective (Schade et Schlag, 2003). L'acceptabilité, qui se définit comme les attitudes des différents acteurs, renvoie à la faisabilité sociale et politique du projet.

Ces attitudes peuvent varier selon différentes variables dans le cas des politiques de limitation de la vitesse :

- *l'intérêt personnel* d'une vitesse perçue comme efficace pour soi-même,
- *les convictions personnelles* comme la sensibilité écologique ou la lassitude d'une politique en faveur des piétons et des vélos à Paris,
- *le sentiment d'équité sociale* qui peut se décliner selon (Raux et Souche, 2001) :
  - l'équité territoriale (« principe de liberté »)
  - l'équité horizontale (« principe d'égalité des chances »),
  - et l'équité verticale (« principe de différence »).

Autrement dit, l'acceptabilité d'un projet dépend d'une imbrication complexe de variables individuelles et collectives. Cette acceptabilité varie également selon la capacité des pouvoirs publics à communiquer sur les avantages du projet et les modalités politiques de sa mise en œuvre (par exemple, la phase 2 de cette recherche a montré pourquoi le référendum à Strasbourg ou l'initiative « Rues pour tous » en Suisse ont été des échecs). Ce présent rapport permet de mesurer les niveaux d'acceptabilité du projet de limiter certains axes structurants à 30 km/h et d'en comprendre les logiques.

## Une méthode mixte combinant analyses qualitative et quantitative

Les différents types d'usagers étudiés sont les personnes en transit (conducteurs, cyclistes, motocyclistes), les visiteurs qui se promènent et consomment dans l'espace public, les riverains et les actifs. Les deux dernières catégories ont probablement une perception différente en raison de leur temporalité d'usage des espaces publics qui diffèrent : les riverains pratiquent l'axe étudié le matin, le soir et la nuit tandis que l'actif pratique l'axe pendant la journée.

Une première vague d'enquête a été réalisée avant la mise en place d'une limitation de vitesse sur certains grands axes parisiens : ce rapport en dresse le bilan. La limitation de vitesse devrait être réalisée à l'automne 2013 et, sous réserve de la mise en œuvre de la mesure, sera suivie d'une seconde vague d'enquête afin d'évaluer les effets de la limitation de vitesse à 30 km/h. La méthodologie est basée sur une méthode mixte combinant des entretiens semi-directifs auprès d'une trentaine d'usagers et des questionnaires auprès d'un échantillon de 500 personnes

différenciées selon les types d'usagers précédemment décrits afin de monter en généralité quant aux résultats de l'enquête qualitative :

- Une **enquête qualitative** a été réalisée à partir d'entretiens semi-directifs effectués selon une répartition équitable entre des usagers en déplacement, des usagers ayant des pratiques plus locales (commerces, démarches...) et des habitants. Les répondants ont été abordés *in situ* et les entretiens ont été réalisés par 6t-bureau de recherche. Une trentaine d'entretiens a été réalisée avec des usagers. D'expérience, cette taille d'échantillon est suffisante pour avoir une diversité de profils et arriver à saturation. En effet, une redondance dans le discours se ressent au bout d'une vingtaine d'interviews. L'objectif de cette méthode est de recueillir un maximum de diversité de profils et de pratiques. Pour ce faire, l'échantillon se veut le plus exhaustif possible en ce qui concerne les caractéristiques sociodémographiques (âge, sexe, nationalité, formation, etc.).
- Afin de monter en généralité sur les appréhensions de la vitesse en ville et de l'acceptabilité sociale des axes structurants limités à 30 km/h, une **enquête quantitative** a été réalisée. Un questionnaire avec des questions fermées permet de monter en généralité et de préciser les résultats qualitatifs sur les perceptions de la vitesse et les usages des axes structurants. La construction du questionnaire s'est effectuée sur la base des entretiens. La durée du questionnaire était courte : environ 5 minutes soit une vingtaine de questions fermées ou semi-guidées. Les questionnaires ont été réalisés *in situ* dans les espaces publics de déplacements (par la société Test-LH2). Les thèmes abordés seront relatifs aux représentations générales de la vitesse, aux gains et aux difficultés de la mise en place de la limitation de la vitesse et des pratiques de déplacements des usagers.

L'analyse qualitative a pointé l'hypothèse d'une forte variabilité des réponses selon les postes d'enquête. L'enquête quantitative s'est donc déroulée autour de quatre points d'enquête afin de vérifier cette hypothèse.

Une forte proportion de piétons a été interrogée (plus de 80 % soit, 1 731 répondants sont piétons lorsqu'ils ont répondu à l'enquête parmi les 2 020 répondants). Cependant, des quotas sur les modes utilisés lors de l'enquête et les modes régulièrement utilisés permettent d'avoir des données suffisantes sur les utilisateurs de modes individuels motorisés.

## **Questionnaire**

L'enquête a été réalisée en deux phases :

- une première phase d'enquête a été réalisée en mai 2013 avant la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy. Au total, 988 personnes ont été interrogées :
  - 504 répondants sur l'Avenue de Clichy entre la Fourche et la Porte de Clichy autour de quatre points d'enquête répartis le long de l'avenue,
  - et 484 répondants sur les Grands Boulevards de Richelieu-Drouot à Strasbourg-Saint-Denis autour de quatre points d'enquête répartis le long des boulevards.
- une deuxième phase d'enquête a été réalisée en décembre 2013 après la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy. Le tronçon limité à 30 km/h va de la Place de Clichy à la Porte de Clichy, mais seuls le tronçon de la Place de Clichy à la Fourche a été aménagé (trottoirs, places de stationnement). Au total, 1 032 personnes ont été interrogées :
  - 572 répondants sur l'Avenue de Clichy entre la Fourche et la Porte de Clichy autour de quatre points d'enquête répartis le long de l'avenue,
  - et 460 répondants sur l'Avenue de Clichy entre la Place de Clichy et la Fourche autour de quatre points d'enquête.

Au total :

- 55 % d'homme et 45 % de femmes
- Moyenne d'âge = 40 ans, de 14 à 94 ans.
- Usages de l'axe : 27 % d'habitants, 21 % d'actifs, 28 % d'usages récréatifs et 23 % en transit.
- 85 % de piétons interrogés au moment de l'enquête (1 731 répondants)
- 5 % de cyclistes interrogés au moment de l'enquête (101 répondants)
- 5 % d'usagers de deux-roues motorisés interrogés au moment de l'enquête (93 répondants)
- 5 % d'automobilistes interrogés au moment de l'enquête (95 répondants)
- Modes régulièrement utilisé (autrement dit au moins une fois par semaine) :
  - Transport en commun : 73 % (soit 1 479 répondants)
  - Marche : 30 % (soit 612 répondants)
  - Voiture : 15 % (soit 292 répondants)
  - Vélo : 9 % (soit 175 répondants)
  - Deux-roues motorisés : 7 % (soit 375 répondants)

## Hypothèses de recherche

À l'issue des phases d'enquêtes, 6t-bureau de recherche a exploité les résultats dans l'objectif de croiser les représentations de la vitesse, de la sécurité routière et les autres nuisances liées à la présence de l'automobile (bruit, pollution, congestion), ainsi que les gains ou les difficultés de la mise en place de la limitation de la vitesse. Un des objectifs est de comprendre comment les aménagements de l'espace et la vitesse jouent sur les perceptions des usagers selon leur profil (et inversement).

La vaste enquête a été réalisée à partir de terrains différents à des temporalités différentes. Elle permet de s'interroger sur :

- L'influence de la typologie des axes (localisation, aménagement) sur la perception des vitesses pratiquées et des limitations de vitesse en comparant des axes structurants sont limités à 50 km/h (« enquête avant » – 988 répondants - avenue de Clichy avant l'expérimentation et Grands Boulevards).
- **L'influence de la limitation de vitesse** en comparant un axe limitée à 50 km/h devenu limité à 30 km/h (« enquête avant / après » – 1 076 répondants - avenue de Clichy de la Fourche à la porte de Clichy avant et après la limitation à 30 km/h).
- **L'influence des aménagements combinés à une limitation de vitesse** en comparant des axes structurants sont limités à 30 km/h avec ou sans politiques d'accompagnement d'aménagement (« enquête après » – 1 032 répondants - l'avenue de Clichy de la place de Clichy à la Fourche limitée à 30 km/h et aménagée avec l'avenue de Clichy de la Fourche à la porte de Clichy limitée à 30 km/h et non-aménagée).

Les hypothèses de recherche à vérifier sont les suivantes :

- *Sur les perceptions de la vitesse en ville :*
  - La vitesse en ville est perçue comme indispensable pour circuler.
  - En raison de situation de congestion, les vitesses sont perçues comme lentes sur les axes structurants.
- *Sur les limitations de vitesse à 30 km/h :*
  - La réduction de la vitesse est considérée comme une contrainte permettant de limiter la place de la voiture en ville.
  - L'acceptabilité de la réduction de vitesse est plus forte pour les non-usagers de modes de transport individuels motorisés (automobile, deux-roues motorisés) dans la mesure où ils ont un intérêt personnel à voir la vitesse réduite.
- *Sur le respect et les mesures pour faire respecter cette mesure :*
  - Les usagers de modes individuels motorisés ne sont pas prêts à respecter les limitations de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants.
  - Sensibilisation, aménagement et répression sont les trois mesures indispensables à combiner pour le respect d'une vitesse à 30 km/h.

Le rapport se structure en trois parties :

- Nous avons analysé la perception des vitesses et des pratiques associées sur les deux axes structurants étudiés, ainsi que les perceptions des effets négatifs de la présence automobile en ville (bruit, pollution, insécurité routière, appropriation des espaces de circulation) ont été identifiés avant et après la mise en place d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur certains axes structurants parisiens. L'intérêt d'une enquête réalisée avant et après la limitation de vitesse à 30 km/h permettra de voir si la limitation de vitesse a un impact sur les perceptions des effets négatifs de la présence de l'automobile en ville.
- Ensuite, nous nous sommes intéressés à la question de l'acceptabilité du projet de limiter la vitesse à 30 km/h, des effets pressentis et ressentis par les répondants d'une telle mesure, ainsi que leurs perceptions du respect de cette limitation.
- Enfin, la question de la mise en œuvre du projet a retenu notre intérêt concernant les effets ressentis de la limitation de vitesse et les enjeux du contrôle de cette mesure.

# PERCEPTIONS DE LA VITESSE ET DES EFFETS NEGATIFS DE L'USAGE DE LA VOITURE EN VILLE

*La perception des vitesses pratiquées sur les axes structurants est analysée précisément afin de comprendre le lien entre les pratiques et les perceptions des différents usagers, ainsi que l'acceptabilité associée à ces perceptions et ces pratiques. La présence de trafic en milieu urbain contribue à des effets négatifs analysés dans cette recherche à partir des perceptions des usagers. Ainsi, le bruit, la pollution, l'insécurité routière et l'appropriation des espaces sont étudiés à partir d'une méthode mixte combinant une analyse qualitative sur la base d'entretiens semi-directifs et une analyse quantitative à partir de questionnaires.*

## **UNE VITESSE PEU ELEVEE EN RAISON DES EMBOUTEILLAGES ET DES FEUX TRICOLORES...**

La perception des vitesses pratiquées varie fortement selon les moments de la journée : alors que la congestion empêche des vitesses limitées aux heures de pointe, les vitesses pratiquées la nuit ou plus généralement en dehors des heures d'affluence sont perçues comme dépassant les limites autorisées en ville. De manière générale, la présence de nombreux feux tricolores régule les vitesses pratiquées.

### **La congestion ne permet pas une vitesse élevée**

L'Avenue de Clichy, l'Avenue de Saint-Ouen et les Grands Boulevards sont quotidiennement embouteillés. Cette caractéristique est largement citée par les personnes interviewées dans les entretiens semi-directifs. Une des raisons invoquées pour expliquer ces faibles vitesses est la congestion fréquente pendant la journée :

*« Je ne trouve pas que les voitures roulent vite. De l'autre côté du boulevard, il y a beaucoup de voitures. Elles se limitent toutes seules automatiquement. » (Marie-Lee, commerçante, Grands Boulevards, 35 ans).*

*« Il n'y a pas un moment où je me dis que quelqu'un va trop vite. Quand je le prends aux heures de pointe, c'est difficile de dépasser les 50 km/h. » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« L'avenue est plutôt calme entre 6h et 7 h, mais encombré le reste du temps. » (Antoine, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 35 ans).*

Si le trafic est ralenti de manière continue sur les Grands Boulevards, la Fourche est pointée par les répondants comme un point particulièrement sensible provoquant des embouteillages :

*« Il y a aussi l'engagement entre place de Clichy et l'Avenue de Clichy, c'est un goulot jusqu'à la Fourche. » (Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

Les usagers de deux-roues motorisés peuvent s'affranchir des situations de congestion. Ils sont cités comme des usagers qui pratiquent des vitesses élevées et qui sont dangereux pour les autres :

*« Il n'y a plus de vitesse. La seule chose qu'il y a c'est les scooters qui dépassent la ligne et qui sont dangereux. Mais ça a toujours été comme ça » (Jean-Pierre, commerçant,*

*Grands Boulevards, 65 ans).*

**Dans le quartier de Clichy et Saint-Ouen comme dans le quartier des Grands Boulevards, les vitesses ne sont pas élevées en raison de la congestion. L'avenue de Clichy est particulièrement encombrée autour de la Fourche. La congestion gêne les automobilistes, les utilisateurs de deux-roues motorisés et les cyclistes qui utilisent l'axe pour se rendre d'un point à un autre. Elle gêne également les piétons qui subissent les désagréments d'un trafic important, voire presque à l'arrêt aux heures de pointe. En complément de la congestion, l'autre raison invoquée pour expliquer les faibles vitesses pratiquées est la présence de nombreux feux tricolores.**

## **Les feux tricolores régulent les vitesses pratiquées et sont perçus comme aggravant la congestion**

Sur les Grands Boulevards comme sur l'Avenue de Clichy ou de Saint-Ouen, les feux tricolores ralentissent considérablement les flux :

*« On ne peut pas rouler avec tous ces feux. Il y a trop de feux » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

*« Comme il y a beaucoup de feux, la circulation est régulée » (Christian, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 50 ans).*

*« La vitesse est ralentie par les feux rouges » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

*« Je ne suis même pas sûr qu'on arrive à 50 km/h. Il y a tellement de feux que ça s'autorégule. Pas comme à République ou à Grands Boulevard où tu peux aller plus vite » (Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

Pour les usagers en transit, qu'ils soient automobilistes ou cyclistes, les feux tricolores sont à l'origine d'une faible vitesse et d'encombres importants ce qui peut entraîner des infractions de la part des véhicules motorisés :

*« Il y a aussi beaucoup de feux, on ne peut pas s'étonner du ralentissement de la circulation et des bouchons. Ce qui est embêtant, c'est que les feux ne sont pas synchronisés, il y a beaucoup d'accélération et décélération. » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« Les gens respectent peu les feux. C'est générateur d'encombrement. Aujourd'hui à*

*Paris, il n'y a que les trottoirs qui sont vraiment praticables » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans)*

*« Il y a certains feux qui sont gênants et qui ne permettent pas de sortir de la place. Le bus prend toute la largeur du rond-point parfois et je reste bloqué entre 5 et 10 minutes » (Antoine, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 35 ans).*

**Dans les deux quartiers étudiés, la congestion et la présence de feux tricolores ralentissent considérablement les flux. Sur les Grands Boulevards, la vitesse excessive des deux-roues motorisés est ressentie comme dangereuse par certains usagers. En dehors des heures de pointe, les vitesses peuvent être plus importantes.**

## ... MAIS DEPASSANT LA VITESSE REGLEMENTAIRE EN DEHORS DES HEURES DE POINTE

### Un tiers des répondants ne connaît pas la vitesse réglementaire avant la limitation de vitesse

Si 65 % des répondants interrogés sur l'Avenue de Clichy et sur les Grands Boulevards savent que la vitesse est limitée à 50 km/h, 17 % pensent qu'elle est limitée à 30 km/h et 13 % à 40 km/h. Un tiers des répondants n'ont donc pas de connaissance des vitesses réglementaires sur les axes structurants étudiés. Cette méconnaissance n'est pas localisée sur un terrain particulier. Les moins de 20 ans et les plus de 70 ans ont davantage tendance à se tromper, probablement parce qu'ils ne possèdent pas le permis de conduire ou qu'ils conduisent peu.

Figure 1 : Seuls deux tiers des répondants connaissent la vitesse réglementaire

#### Connaissance de la vitesse réglementaire sur les deux terrains

$p = 0,8$  ;  $\text{Khi}^2 = 1,8$  ;  $\text{ddl} = 4$  (NS)

La relation n'est pas significative.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**La vitesse réglementaire est majoritairement connue. Les vitesses ressenties dépendent fortement des moments de la journée dans la mesure où les axes sont fortement congestionnés aux heures de pointe.**

**Seulement deux tiers des répondants connaissent la vitesse réglementaire sur les deux axes étudiés. Après la mise en place de la limitation à 30 km/h, la vitesse réglementaire est-elle mieux connue ?**

## Plus d'un tiers des répondants sait que la vitesse est limitée à 30 km/h après la limitation de vitesse

Sur l'ensemble de l'Avenue de Clichy, 37 % des répondants estiment que la vitesse réglementaire est de 30 km/h après la limitation de vitesse. Une forte différence existe entre les deux parties de l'avenue avec une sur-représentation des répondants estimant que la vitesse réglementaire est de 40 km/h entre la Place de Clichy et la Fourche. Les aménagements ne renforcent pas la connaissance des limitations de vitesse réglementaire.

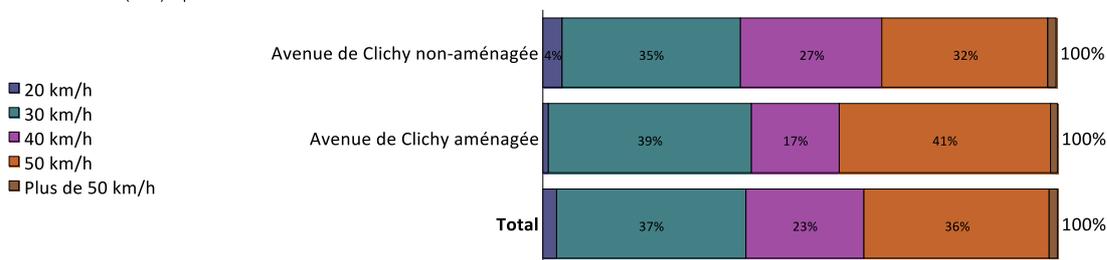
Figure 2 : Plus d'un tiers des répondants savent que la vitesse réglementaire est de 30 km/h

### Connaissance de la vitesse réglementaire Avenue de Clichy

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi2} = 25,7$  ;  $\text{ddl} = 4$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Les usages de l'avenue déterminent fortement la connaissance de la vitesse réglementaire puisque 43 % des habitants savent que la vitesse est limitée à 30 km/h contre 37 % pour l'ensemble des répondants. Si 40 % des répondants en transit connaissent les évolutions de la vitesse réglementaire, 49 % d'entre eux pensent toujours qu'elle est de 50 km/h malgré les panneaux d'information.

La connaissance de la vitesse réglementaire est assez faible avant et après l'expérimentation. Les aménagements ne conduisent pas à une meilleure connaissance de la réglementation, en revanche les usages de l'avenue renforcent la connaissance.

## Près des trois quart estiment que les vitesses, en dehors des heures de congestion, sont d'au moins 50 km/h

### *Une forte différence de vitesses perçues selon la typologie des axes*

Entre les deux terrains, la perception des vitesses en dehors des heures de congestion est très différente : la vitesse est ressentie comme élevée sur l'Avenue de Clichy et beaucoup plus lente sur les Grands Boulevards. En effet, 82 % des répondants de l'Avenue de Clichy estiment que la vitesse est d'au moins 50 km/h (selon 29 % les vitesses sont de 50 km/h et selon 53 % elles dépassent les 50 km/h) en dehors des heures de pointe contre 61 % sur les Grands Boulevards (selon 25 % les vitesses sont de 50 km/h et selon 36 % elles dépassent les 50 km/h).

Le caractère urbain des Grands Boulevards explique en partie cette différence. L'aménagement de la circulation, la présence de nombreux feux tricolores et les larges trottoirs confèrent ainsi aux Grands Boulevards une atmosphère urbaine propice aux ralentissements des vitesses et à une plus grande déconnection entre le trafic et la vie locale. Au contraire, l'avenue de Clichy est dotée de moins de feux tricolores et de trottoirs plus étroits. De plus, ces deux axes n'ont pas la même situation : les Grands Boulevards sont centraux et assurent un transit entre quartiers parisiens alors que l'Avenue de Clichy est un axe pénétrant des communes au nord-ouest de Paris au cœur de la capitale. Les fonctions de transit ne sont donc pas semblables.

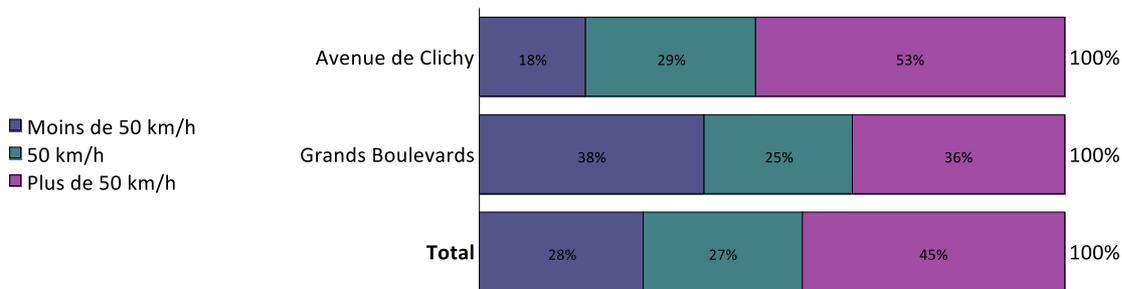
Figure 3 : Des vitesses perçues comme élevées à Clichy et lentes sur les Grands Boulevards

Perception de la vitesse en dehors des heures de congestion selon les deux terrains

$p = <0,1$  ;  $Khi2 = 51,9$  ;  $ddl = 2$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Les vitesses sont perçues différemment selon les deux terrains, notamment en raison de leur aménagement et de leur situation dans Paris.**

### *Des vitesses perçues comme très élevées Avenue de Clichy*

Autour de l'Avenue de Clichy et de Saint Ouen, l'enquête qualitative a identifié que les perceptions des vitesses pratiquées varient fortement selon les moments de la journée et particulièrement selon les heures de pointe. Le soir, les vitesses pratiquées sont perçues comme

étant élevées :

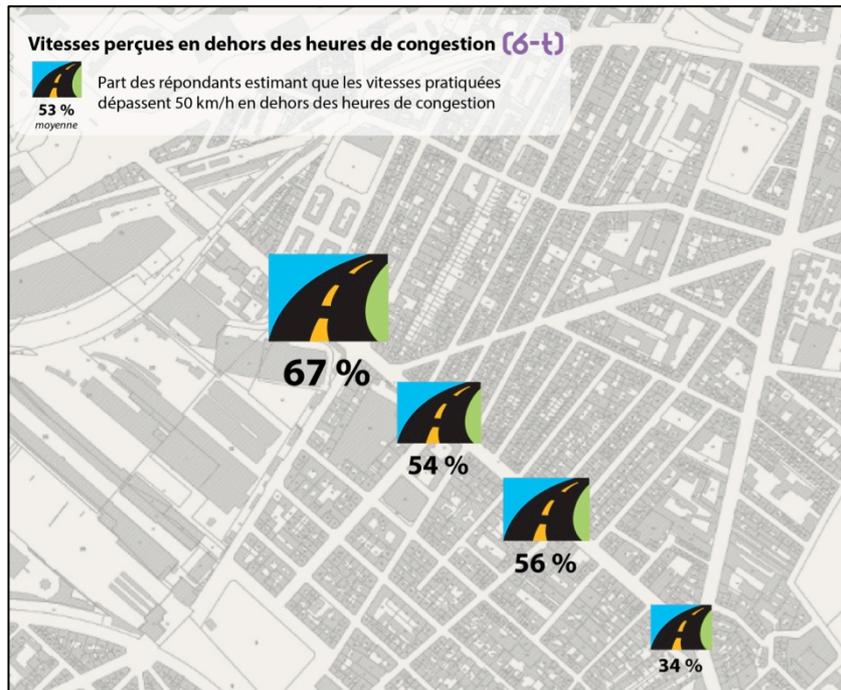
*« Ça dépend des moments dans la journée. Parfois y a des moments dans la journée où vous avez l'impression d'être sur l'autoroute, surtout le soir après l'heure de pointe. D'autres moments c'est complètement bouché et rien n'avance plus » (Marc, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 34 ans).*

En effet, sur l'Avenue de Clichy, en dehors des heures de congestion, la vitesse est perçue comme très élevée : 53 % des répondants de l'enquête quantitative estiment que les vitesses pratiquées en dehors des heures de congestion dépassent les 50 km/h. L'âge du répondant, les modes de transports qu'il utilise, les usages de l'Avenue de Clichy et le poste d'enquête sont des variables qui déterminent fortement les réponses :

- Les moins de 20 ans ont une perception fortement différente des autres classes d'âge : 50 % d'entre eux estiment que la vitesse est inférieure à 50 km/h en dehors des heures de congestion (contre 18 % des enquêtés de l'Avenue de Clichy). L'enquête montre que **les moins de 20 ans ont une perception d'une vitesse plutôt lente** en ville. Leur représentation des vitesses en milieu urbain est liée à un manque d'habitude de conduite.
- La perception des vitesses varie selon les modes de transports régulièrement utilisés : **58 % des automobilistes et 59 % piétons réguliers estiment que la vitesse pratiquée dépasse 50 km/h** (contre 53 % pour l'ensemble des usagers). Les automobilistes ont une connaissance fine des pratiques de vitesses et ne respectent peut-être pas eux-mêmes les limitations réglementaires. Les piétons, qui circulent en moyenne à 4 km/h, perçoivent plus facilement des vitesses pratiquées comme rapides.
- Les différents usages de l'espace modifient également la perception des vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe : 58 % des habitants et 57 % des usagers en loisirs récréatifs estiment que les vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe dépassent les 50 km/h (contre 53 % pour l'ensemble des usagers). Leur usage de l'Avenue de Clichy est davantage nocturne (les habitants rentrent chez eux, les usagers locaux fréquentent les commerces de bouche) que diurne, influençant sûrement les réponses.
- Le poste d'enquête détermine également les perceptions des vitesses : **la proximité du boulevard périphérique renforce les perceptions d'une vitesse rapide** avec 67 % des répondants qui estiment que les vitesses pratiquées dépassent les 50 km/h vers la porte

de Clichy, alors qu'autour de la Fourche, seulement 34 % estiment que les vitesses pratiquées dépassent les 50 km/h en dehors des heures de pointe.

Figure 4 : Les vitesses perçues déclinent selon l'éloignement à l'entrée du périphérique



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (504 répondants Avenue de Clichy)

**En dehors des heures de congestion, les vitesses ressenties sont élevées avec plus de la moitié des répondants de l'Avenue de Clichy qui estiment qu'elles dépassent les 50 km/h. La proximité du boulevard périphérique renforce cette perception.**

### ***Des vitesses élevées aux entrées et sorties des Grands Boulevards***

Sur les Grands Boulevards, en dehors des heures de congestion, la vitesse est perçue comme élevée : 36 % des répondants estiment que les vitesses pratiquées en dehors des heures de congestion dépassent les 50 km/h et 25 % que les vitesses pratiquées respectent les 50 km/h. En dehors des heures de pointe, les vitesses pratiquées sur les Grands Boulevards sont perçues comme plus lentes que sur l'Avenue de Clichy.

L'enquête qualitative a révélé les dimensions de transit et de desserte locale qui caractérisent l'axe des Grands Boulevards :

*« La vitesse est bien trop élevée, d'autant que le boulevard est un lieu de transit pour les voitures, il y a peu d'arrêts » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

*« Les voitures roulent trop vite. Elles devraient encore plus faire attention. » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

Comme pour l'Avenue de Clichy, **les jeunes répondants** pensent que les vitesses pratiquées ne dépassent pas les vitesses réglementaires (mais dans la mesure où ils ne connaissent pas toujours les vitesses réglementaires, ils ont dans l'ensemble une mauvaise estimation des vitesses des véhicules). Les modes de transport utilisés font également varier les réponses : **environ 45 % des automobilistes et 44 % des cyclistes réguliers estiment que les vitesses pratiquées dépassent 50 km/h** (contre 36 % pour l'ensemble des répondants). Si les piétons estiment que les vitesses sont élevées Avenue de Clichy, il s'agit plutôt des cyclistes sur les Grands Boulevards. Contrairement aux résultats de l'Avenue de Clichy, les usages des Grands Boulevards ne modifient pas les réponses.

Comme pour l'Avenue de Clichy, la perception des vitesses pratiquées varie fortement selon les postes d'enquête révélant des vitesses pratiquées plus faibles au centre des Grands Boulevards et **des vitesses élevées à l'entrée et à la sortie des Grands Boulevard autour des carrefours de Strasbourg-Saint-Denis et Richelieu-Drouot**. Ces perceptions de vitesses rapides peuvent s'expliquer par la morphologie des voies : le croisement de l'Avenue de Strasbourg avec le boulevard Saint-Martin a une emprise particulièrement large et après Richelieu-Drouot, l'espace roulant s'élargit vers le boulevard des Italiens et le boulevard Haussmann. De plus, la forte vie locale sur les Grands Boulevards peut également expliquer une perception des vitesses plus faible.

Figure 5 : Des vitesses élevées aux extrémités des Grands Boulevards



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (484 répondants Grands Boulevards)

**Les vitesses sont perçues comme moins rapides sur les Grands Boulevards que sur l'Avenue de Clichy. Les plus jeunes évaluent faiblement les vitesses et les automobilistes réguliers estiment que les vitesses sont élevées.**

### **La perception d'une vitesse excessive inchangée après la limitation à 30 km/h**

Malgré le passage à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy, les perceptions d'une vitesse excessive demeurent : entre la Fourche et la Place de Clichy après la mise en place du 30 km/h, 81 % des répondants estiment que les vitesses pratiquées en dehors des heures de congestion sont d'au moins 50 km/h alors que cette part était de 82 % avant la mise en place du 30 km/h.

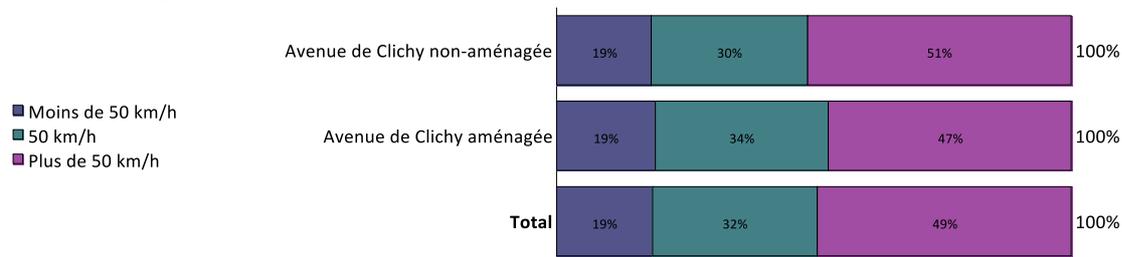
Le tronçon entre la Fourche et la Place de Clichy a été aménagé contrairement au tronçon entre la Fourche et la Porte de Clichy. Les aménagements des espaces ne semblent pas jouer sur les perceptions d'une vitesse excessive puisqu'aucune différence n'est observée entre les deux parties de l'Avenue de Clichy.

**Figure 6 : Des vitesses perçues inchangées malgré le passage à 30 km/h de l'Avenue et une absence de différence entre les deux parties de l'Avenue de Clichy**

Perception de la vitesse pratiquée en dehors des heures de congestion

$p = 0,4$  ;  $\text{Khi}^2 = 1,8$  ;  $\text{ddl} = 2$  (NS)

La relation n'est pas significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

**La perception d'une vitesse dépassant les 50 km/h persiste après la limitation de vitesse et ne varie pas selon les deux sections de l'Avenue de Clichy.**

## LE BRUIT, UNE COMPOSANTE URBAINE BIEN ACCEPTEE

### Le bruit, « une mélodie urbaine »

Le bruit est une composante urbaine diffuse qui n'est pas spécifique aux axes de transit. Le bruit est général à Paris et n'est pas spécifique à la présence des avenues de Clichy et de Saint-Ouen. La plupart des personnes interrogées sur leur perception du bruit n'incriminent pas les axes de transit :

*« Pas plus qu'ailleurs à Paris » (Ninon, cycliste en transit, Clichy/Saint Ouen, 22 ans).*

*« Pas plus qu'ailleurs » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

Si elles sont parfois gênées dans leur quotidien par du bruit lié au transit (moteurs, klaxons, alarmes), les personnes enquêtées disent s'être habituées au bruit :

*« C'est un peu bruyant et pollué, j'entends le bruit depuis le magasin. Je m'y suis habituée, ça fait 20 ans que je travaille ici » (Kim, commerçante, Clichy/Saint-Ouen, 38 ans).*

*« Les ambulances sont bruyantes, il y en a en moyenne trois par demi-heure, mais je m'y suis habitué » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 40 ans).*

Pour beaucoup, le bruit est une composante urbaine qui n'est pas dérangeante pendant la journée. Évoluer en milieu urbain signifie être soumis au bruit. Les personnes interrogées s'attendent à avoir du bruit lorsqu'ils se déplacent ou fréquentent les axes étudiés :

*« Pour moi le bruit des voitures c'est un bruit urbain, ça devient une mélodie urbaine, ça ne me gêne pas » (Marc, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 34 ans).*

*« J'aime le bruit. Si y a pas de bruit, ça m'inquiète c'est qu'il s'est passé quelque chose. Si il n'y a pas de bruit, c'est qu'il n'y a personne » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

*« Le bruit est considérable, mais bon sur des grands axes comme ça on n'imagine pas le silence. Et encore c'est goudronné, ça serait pire avec des pavés. Les grands boulevards ont toujours été bruyants » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans).*

Les deux-roues motorisés sont pointés comme particulièrement bruyants en raison des

accélération et décélération fréquentes :

*« Sur ce genre d'axe, les accélérations saccadées, les gros cylindrés des deux-roues font du bruit. En même temps c'est un axe qui se veut vivant et le bruit en fait partie. Seulement quand on entend que le bruit des deux-roues ça devient une gêne plus qu'autre chose » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

Habiter au calme et circuler dans le bruit est acceptable en milieu urbain :

*« Au niveau du calme je suis très bien, je suis un peu en dehors de l'avenue je suis très privilégiée. Mon appartement donne sur le cimetière, les jardins. Je ne suis pas du tout concernée par le bruit. Par contre la circulation et le cafouillage avenue de Clichy oui. Après en général, l'avenue de Clichy est extrêmement bruyante, plus que l'avenue de St Ouen. » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« J'habite dans un appartement calme, donc non. Mais si j'habitais avenue de Clichy, ce ne serait pas la même. Il y a du bruit, mais on s'y attend puisqu'on passe ou on se balade sur un grand axe. Cela ne me choque pas qu'il y ait du bruit en plein Paris » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

*« Mon appartement est en fond de cour » (Jérémie, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

Si certaines personnes interrogées se sont habituées au bruit, cette tolérance n'est pas unanime et, pour certains, le bruit est une gêne qui empêche la communication et le dialogue :

*« Le point le plus négatif c'est le bruit, c'est vrai qu'on s'assied en dehors aussi. Mais c'est un problème dans tout Paris » (Medhi, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 44 ans).*

*« C'est apocalyptique. Par exemple, c'est difficile de parler à un enfant dans la rue parce qu'il y a tellement de bruit qu'il n'entend pas. Y a aussi un truc c'est qu'il y a une gare d'autobus à la porte de Clichy et ils n'atteignent jamais leurs moteurs entre deux tournées. » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« Parfois je n'arrive pas à entendre mon ami. Mais bon, on ne peut rien y faire » (Medhi, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 44 ans).*

**Si le bruit gêne pour communiquer lors d'une promenade sur les axes ou lors d'une pause à la terrasse d'un café, cet élément négatif de la présence d'un trafic important est attendu par les personnes interrogées : il est donc plutôt bien accepté.**

## **Le bruit... n'est pas forcément lié à la circulation**

La source du bruit n'est pas forcément la circulation automobile, il peut être induit par les travaux :

*« C'est bruyant à cause des travaux » (Solange, habitante, Clichy/Saint Ouen, 70 ans).*

*« C'est plutôt bruyant comme coin et notamment du fait des travaux qui ont eu lieu cette année. Mais ça reste supportable. » (François, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

*« Le bruit des travaux oui grandement, surtout qu'on est en face et qu'ils y sont toute la journée » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

Ou les activités récréatives diverses (restauration, bars, etc.):

*« Sinon il y a la rue des Dames du côté du 17e. C'est plus sympathique, y a des petits restaurants à la mode, mais ils sont bruyants la nuit » (Solange, habitante, Clichy/Saint Ouen, 70 ans).*

*« Non, il y a même moins de bruit qu'avant où on était dérangé toute la journée par des ambulances » (Christian, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 50 ans).*

*« J'habite côté cour. Parfois le samedi soir, on entend les sorties du Rex Club, mais sinon c'est calme » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

*« La journée on s'en fiche, mais le soir, en tant qu'habitant oui. J'entends le bus de nuit, et les bruits des bagarres. Y a quand même 4 boîtes de nuit à proximité » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

**Le bruit n'est pas forcément associé à la circulation. Les personnes interrogées citent également les travaux et la présence d'activités nocturnes comme les bars ou les restaurants. Dans la mesure où le bruit est plutôt bien accepté en milieu urbain, les individus seront peu sensibles à son éventuelle diminution dans le cadre d'une limitation de vitesse à 30 km/h.**

## Une perception du bruit inchangée après la limitation à 30 km/h

Les entretiens semi-directifs réalisés après la mise en place de la limitation à 30 km/h montre que la perception du bruit est inchangée :

*« Il y a du bruit partout à Paris, ce n'est pas pire ici qu'ailleurs et ce n'est pas mieux maintenant qu'avant sur l'Avenue de Clichy. Entre les voitures, les camions, les motos, les travaux, c'est sûr que c'est bruyant, et c'est normal on est sur une rue de passage. » (Jérôme, usager deux-roues motorisé en transit, Clichy/Saint Ouen, 34 ans).*

*« Ça ne change rien au bruit de cet endroit, il y a beaucoup de camions, des arrêts et des redémarrages fréquents avec ou sans ralentissement. » (Camille, habitante, Clichy/Saint Ouen, 29 ans).*

*« Atrociement mais pas seulement ici, c'est partout dans Paris. Je ne crois pas que la vitesse ne change grand-chose.. » (Daniel, habitant, Clichy/Saint Ouen, 55 ans).*

*« Le bruit est insupportable, et les motos contribuent grandement à ce bruit ambiant. A 30 km/h, le bruit sera moins gênant, mais il restera toujours le bruit des camions qui font du bruit même quand ils ne vont pas vite. », (Marie-Claire, usage récréatif, Clichy/Saint-Ouen, 63 ans).*

**La limitation de la vitesse à 30 km/h ne semble pas avoir changé la perception d'un axe urbain bruyant en raison des volumes de trafic importants. Ce bruit est estimé comme normal en ville pour les personnes interrogées.**

# LA POLLUTION : DIFFUSE A L'ECHELLE DE PARIS, ELLE GENE LES PIETONS ET LES CYCLISTES

## Une pollution ambiante

Comme le bruit, la pollution est diffuse partout dans Paris :

*« C'est difficile à dire comme on baigne dedans, ben oui un peu quand même. »  
(Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« Pas plus qu'ailleurs. À Paris, tout est pollué de toute façon » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

*« Pas plus qu'ailleurs à Paris » (Ninon, cycliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 22 ans).*

*« C'est indolore et incolore » (Antoine, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 35 ans).*

*« Je pense que ça va, pas plus que dans d'autres quartiers » (Marie-Lee, commerçante, Grands Boulevards, 35 ans).*

*« Y a aussi la pollution. Je la sens, je travaille dans le bâtiment à l'extérieur. Mais comme partout à Paris » (Medhi, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 44 ans).*

La pollution semble plus gênante sur les Grands Boulevards que dans le quartier de Clichy/Saint-Ouen :

*« Le soir nos employés ont des barres de poussière sur le front » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

*« Comme j'habite aujourd'hui en banlieue, je vois la différence quand je rentre dans Paris » (Christophe, cyclomotoriste en transit, Grands Boulevards, 24 ans).*

Les cyclistes semblent plus gênés que les autres usagers par la pollution :

*« C'est partout comme ça. Je me déplace beaucoup à vélo et globalement c'est très pollué. L'avenue de Saint-Ouen n'est pas plus polluée qu'ailleurs. » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« Il y a des axes qu'on essaye d'éviter à vélo et il est fait partie. On sait très bien que les bus fonctionnent au pétrole dans la ville, et quand on se retrouve coincé entre bus et voitures, on se mange les particules. Et puis comme ça monte et ça descend, la circulation est saccadée et ça favorise des nuages de poussières et particules que seul un cycliste peut ressentir. Le cycliste a la tête dans le pot d'échappement. En tant que piéton, on peut l'éviter, quand on est cycliste on est obligé de le remarquer » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

De manière générale, les personnes interrogées sont gênées par la pollution, mais cette gêne n'est pas spécifique aux quartiers, elle est généralisée à l'échelle de Paris :

*« Le point négatif, mais ça je pourrais le dire de tout Paris, c'est la pollution. La pollution, je ne supporte plus. Le boulevard des Batignolles est pire que l'avenue de Clichy » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

Comme pour le bruit, certains usagers s'habituent à la pollution, sauf si Marc a joué sur le double sens de « ne plus la sentir » :

*« J'ai le sentiment que la pollution on est en plein dedans, on finit par ne plus la sentir » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

**La pollution semble moins acceptée que les nuisances sonores. Elle est diffuse à l'échelle de Paris.**

## **La pollution est due à la circulation...**

La circulation automobile est incriminée :

*« Par la pollution des voitures. Regardez mes yeux pleurent à chaque fois que je sors, mais jamais chez moi. C'est la pollution » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

*« Ouais un peu surtout en tant que cycliste. En plus d'être sale, le quartier n'est pas très respirable. » (François, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

*« La pollution est due à la circulation, y'a beaucoup trop de voitures » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« La pollution par contre ça me gêne. Je le sens, j'ai le nez noir fin de journée. C'est un*

*couloir ici, y en a beaucoup » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 40 ans).*

*« Sur Paris, c'est quand même très pollué. Ce n'est pas la campagne, mais ce n'est pas non plus Pékin. Elle vient surtout des voitures, des bus » (Kim, commerçante, Clichy/Saint-Ouen, 38 ans).*

*« Surtout si on compare par rapport à Rennes, je suis plus gênée par la pollution ici. Il y a de nombreux passages de voiture. Ça explique la concentration forte » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

*« La pollution elle vient des ordures, des transports. Il y a beaucoup de scooters et de camions aussi » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

**La pollution émane principalement de la circulation : voitures, scooters, camions sont cités et est moins supportée aux heures de congestion et pendant les mois d'été.**

## **... et encore plus gênante lors des encombrements aux heures de pointe**

La gêne créée par les émissions polluante est décuplée lors des heures de pointe quand les voitures sont à l'arrêt, pris dans les embouteillages :

*« Si vous prenez la partie haute de l'avenue de St Ouen, comme les gens sont arrêtés au feu rouge, je peux vous dire que les gaz d'échappement ça y va. Encore pire quand il fait beau » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« La gêne est plus importante vers 18h bien sûr, c'est très important et le matin aussi vers l'avenue de Clichy » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« Pendant les arrêts des voitures aux feux » (Christian, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 50 ans).*

*« C'est partout et c'est tout le temps. Ça pourrait être partout. J'y pense tout le temps, ça pue partout. Elle vient principalement des voitures ou des motos. Quand les voitures font du sur place, la pollution est encore pire. Mais je ne suis pas représentative... je rêve d'un Paris sans voiture » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

La pollution semble également accentuée en été, lors des mois chauds :

*« Pollution, oui surtout en été. Elle provient des voitures. Plutôt la journée que la nuit » (Jérémie, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« Souvent l'été à scooter, ça devient irrespirable » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

**La pollution est diffuse à l'échelle de Paris et est associée à la circulation automobile. Elle est moins acceptée que les nuisances sonores. Dans le contexte d'une éventuelle diminution de la pollution dans le cadre d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes étudiés, les individus seraient sensibles à cette amélioration.**

## **Une perception de la pollution inchangée après la limitation de vitesse**

Les entretiens semi-directifs réalisés après la mise en place de la limitation à 30 km/h montre que la perception de la pollution est inchangée :

*« Pas plus qu'un autre. Elle fait partie de la ville et du coup de nous. » (Marc, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 34 ans).*

*« C'est parfois irrespirable, mais c'est partout dans Paris et pas spécialement le cas ici, Avenue de Clichy. J'imagine qu'en roulant moins vite comme on consomme moins, on doit polluer moins. Mais bon, là, on ne voit pas franchement la différence. » (Marie-Claire habitante, Clichy/Saint Ouen, 63 ans).*

*« La pollution est également un problème, mais je crois qu'il y a de gros progrès réalisés dans le domaine des carburants. C'est vrai que ça peut être une solution que les carburants polluent moins. Je ne pense pas que ça changerait grand-chose si les voitures roulaient vraiment à 30 km/h. » (Mireille, usage récréatif, Clichy/Saint Ouen, 42 ans).*

**La limitation de la vitesse à 30 km/h ne semble pas avoir changé la perception d'un axe urbain pollué. La limitation de vitesse ne leur semble pas être efficace pour réduire cette forte pollution locale.**

# L'INSECURITE ROUTIERE LIEE A LA COHABITATION DU TRAFIC ET DE LA VIE LOCALE

## Une vigilance décuplée sur les axes structurants parisiens

### ***Une vigilance particulièrement décuplée avenue de Clichy***

À Paris en général, la circulation est jugée dangereuse :

*« A Paris, la circulation est dangereuse. Mais moi je regarde partout et je fais très attention. Je n'ai jamais eu d'accident ou de problème particulier, mais c'est vrai qu'il faut faire attention » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

L'analyse qualitative montre que les piétons et les cyclistes disent être très attentifs :

*« Je fais très attention, mais il y a des feux et je peux traverser plus sécurisée. Je fais attention aux motos surtout. C'est sur que c'est pas facile de traverser entre les camions, les bus et les motos. » (Kim, commerçante, Clichy/Saint-Ouen, 38 ans).*

*« Je fais attention quand je traverse, mais je n'ai jamais eu de soucis » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

*« Ici il faudrait être très vigilant. On est dans un lieu de passage, il y a beaucoup de commerces et de piétons, les voitures devraient faire encore plus attention. » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

D'autres élaborent des stratégies pour se protéger :

*« Je gare le camion derrière moi l'après-midi (sur le passage réservé au bus) parce que j'ai peur des voitures ou des agressions. Y a des PV, mais bon, ceux qui me reconnaissent dans la police ne m'en mettent pas. Ils savent qu'on n'a pas d'emplacement pour décharger les produits. Ça fait 11 ans que ça dure » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 40 ans).*

Pour d'autres, l'insécurité routière est réduite par des vitesses lentes. En effet, les voitures ne peuvent pas circuler très vite ce qui limite les risques d'accident :

*« Les gens ne roulent pas vite ici et les piétons font attention. De toute façon, il y a tellement de feux qu'on ne peut pas rouler vite. Les plus dangereux sont les flics : ce sont de vrais cowboys ! Ils grillent les feux et roulent à fond ». (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

« Pas vraiment, les voitures ne peuvent pas aller très vite. » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).

Certains automobilistes estiment qu'il y a peu de conflits potentiels entre les piétons, les cyclistes et les voitures en raison de larges trottoirs et d'aménagement de pistes cyclables :

« Les voies piétonnes sont assez larges sur l'avenue et les voies de vélos sont bien dématérialisées, je ne trouve pas qu'il y a trop de croisement de flux » (Antoine, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 35 ans).

L'enquête quantitative a permis de montrer que l'Avenue de Clichy est ressentie comme plus dangereuse pour les répondants que les Grands Boulevards : 48 % des répondants de l'Avenue de Clichy estiment que l'axe structurant est dangereux (pour 26 % « très dangereux » et pour 22 % « plutôt dangereux »), alors qu'ils ne sont que 39 % sur les Grands Boulevards (pour 16 % « très dangereux » et pour 23 % « plutôt dangereux »). Le sentiment de danger est fortement lié à la perception des vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe.

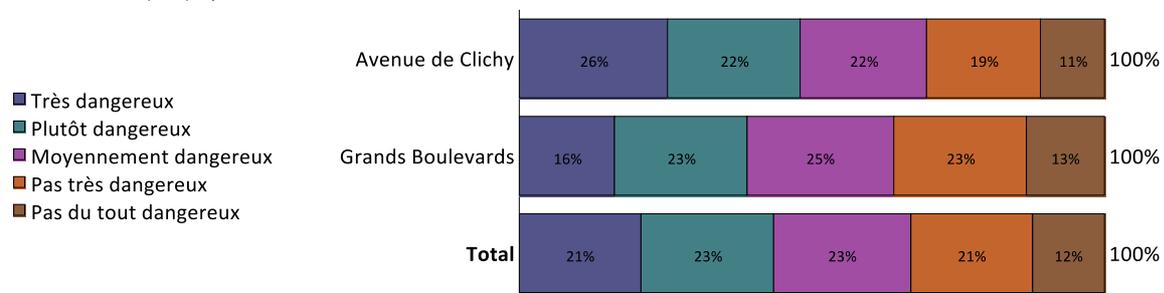
Figure 7 : Un fort danger ressenti Avenue de Clichy

Perception du danger selon les deux terrains

$p < 0,1$  ;  $Khi2 = 13,7$  ;  $ddl = 4$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Comme la pollution et le bruit, l'insécurité routière est un effet négatif global. Toutefois, contrairement à la pollution et au bruit, les répondants l'associent également à des lieux précis en citant des exemples localisés.**

## Vitesse élevée et complexité des intersections conduisent à un fort sentiment d'insécurité autour de l'Avenue de Clichy

48 % des répondants de l'Avenue de Clichy estiment que l'axe de transit est très dangereux (26 %) et plutôt dangereux (22 %). L'âge, le genre et la catégorie socioprofessionnelle n'influencent pas les réponses.

L'enquête réalisée en amont a montré que **les usages différenciés de l'axe** déterminent fortement le sentiment d'insécurité : les habitants de l'Avenue de Clichy ont davantage tendance à estimer l'avenue dangereuse (34 % contre 26 % de l'ensemble des répondants), alors que les usagers d'activités récréatives ne la trouvent pas très dangereuse (33 % contre 19 % de l'ensemble des répondants). Cette tendance va de pair avec les fréquences d'usage de l'avenue avec **un sentiment d'insécurité qui croit avec les fortes fréquentations de l'Avenue de Clichy**. Une hypothèse explicative de cette tendance est que les habitants sont davantage témoins d'accidents ou d'altercations entre les usagers de l'espace public.

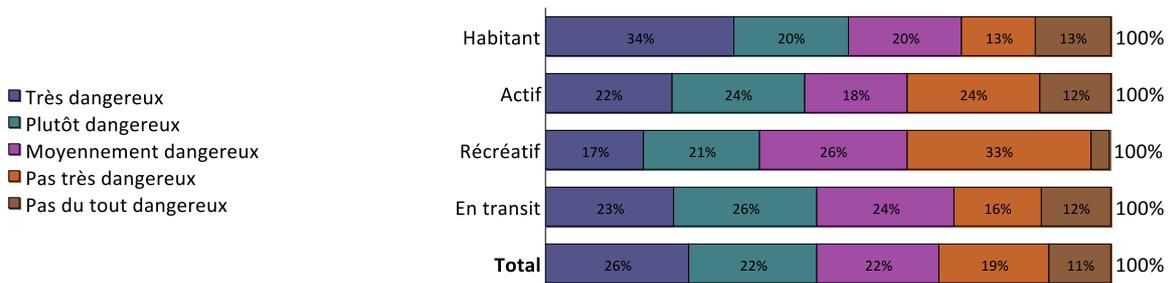
Figure 8 : Un danger ressenti par les habitants et les personnes en transit

Axe dangereux selon l'usage de l'axe (Avenue de Clichy)

$p = <0,1$  ;  $\text{K}hi2 = 30,9$  ;  $\text{ddl} = 12$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (504 répondants Avenue de Clichy)

En effet, l'analyse qualitative a montré que certains répondants ont été témoins d'accidents :

« Une fois il y a eu un accident un dimanche et la voiture est arrivé jusqu'au passage piéton (bout de son stand) » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 40 ans).

« J'ai même assisté à un accident de moto. Il pleuvait ce jour-là, il a glissé. » (Medhi, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 44 ans).

« Il y en a certains qui se croient sur l'autoroute surtout sur l'avenue de St Ouen. Même les motos. J'ai déjà vu deux accidents : une fois entre deux voitures, une autre fois entre voiture et moto et je ne travaille ici que depuis deux mois » (Aline, serveuse, Clichy/Saint Ouen, 28 ans).

L'enquête réalisée après la mise en place du 30 km/h sur l'Avenue de Clichy a montré que les personnes en transit considéraient l'Avenue de Clichy comme dangereuse : 39 % la considèrent comme « très dangereuse » et 23 % comme « dangereuse ».

**Figure 9 : Un danger surtout ressenti par les personnes en transit**

**Axe dangereux selon l'usage de l'axe (Avenue de Clichy)**

p = <0,1 ; Khi2 = 36,3 ; ddl = 12 (T5)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



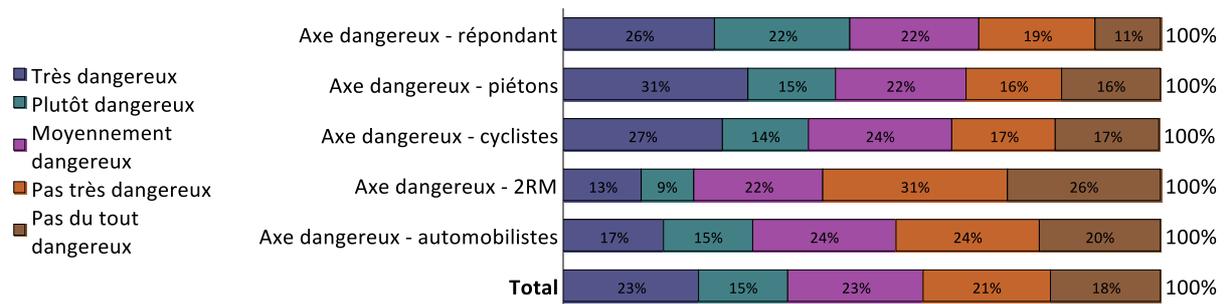
Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

L'Avenue de Clichy est jugée très dangereuse pour les piétons et les cyclistes par l'ensemble des répondants, qu'ils soient ou non piétons ou cyclistes. Les répondants se sentent davantage en danger sur l'Avenue de Clichy que ce qu'ils supposent pour les autres usagers : 48 % des répondants trouvent que l'Avenue de Clichy est dangereuse pour eux-mêmes, alors qu'ils ne sont que 46 % à estimer que l'Avenue est dangereuse pour les piétons, 41 % pour les cyclistes, 22 % pour les usagers de deux-roues motorisés et 32 % pour les automobilistes. Le sentiment de danger est donc plus fort pour soi-même que pour les autres.

**Figure 10 : L'Avenue de Clichy est perçue comme très dangereuse pour les piétons et les cyclistes**

**Perception du danger pour soi-même et les autres usagers de l'Avenue de Clichy**

p = 0,0 ; Khi2 = 148,0 ; ddl = 16 (T5)

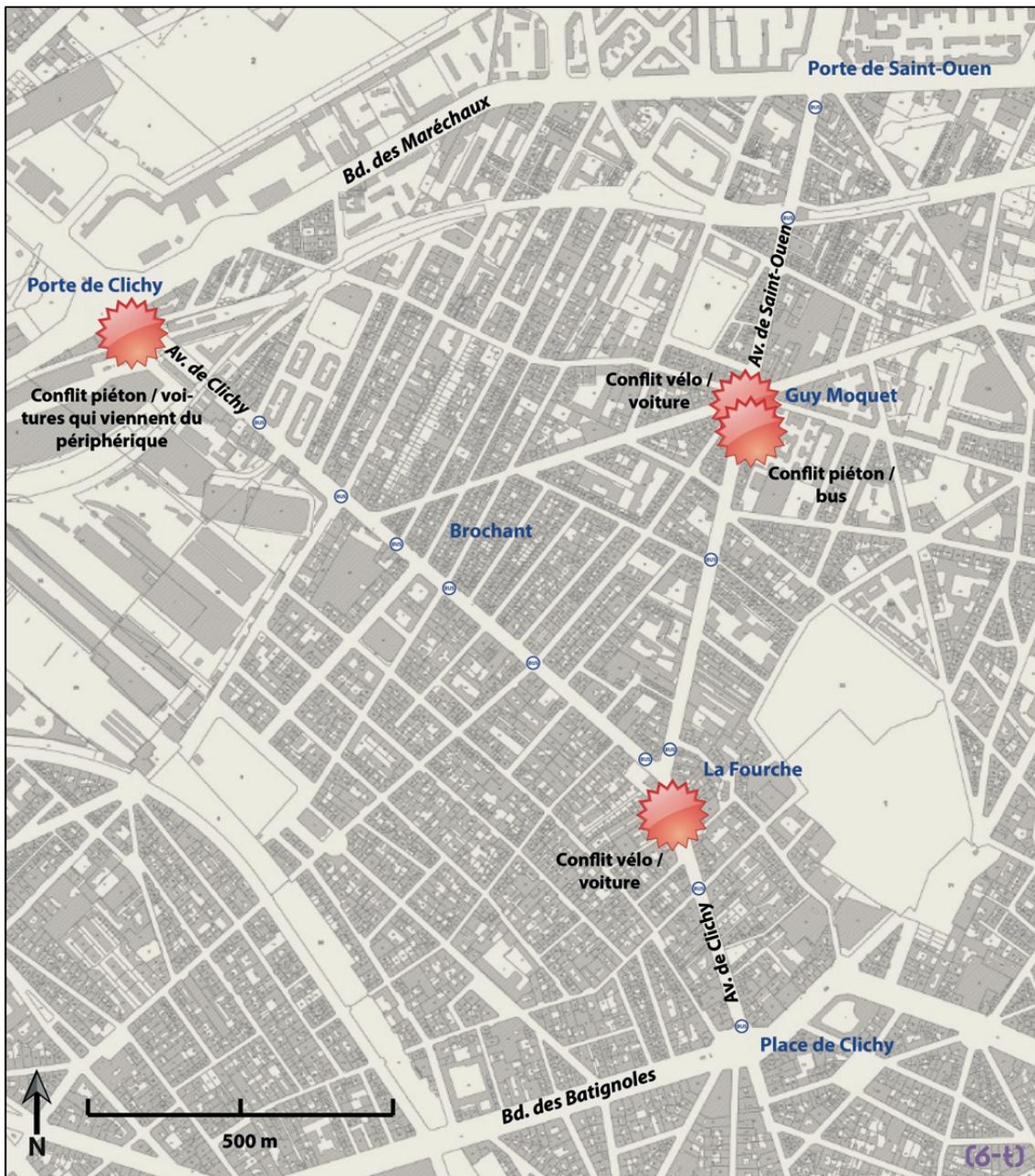


Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (504 répondants Avenue de Clichy)

Cette tendance confirme le caractère routier de l'Avenue de Clichy.

Lors des entretiens qualitatifs, les carrefours sont ressortis comme particulièrement dangereux : la Fourche, la porte de Clichy et le carrefour Guy Moquet sont en effet identifiés comme accidentogènes par les personnes interrogées. Dans l'ensemble du quartier, les larges trottoirs permettent aux piétons d'évaluer la vitesse sans prendre de risque lorsqu'ils traversent et la congestion limite les dangers ressentis par la vitesse.

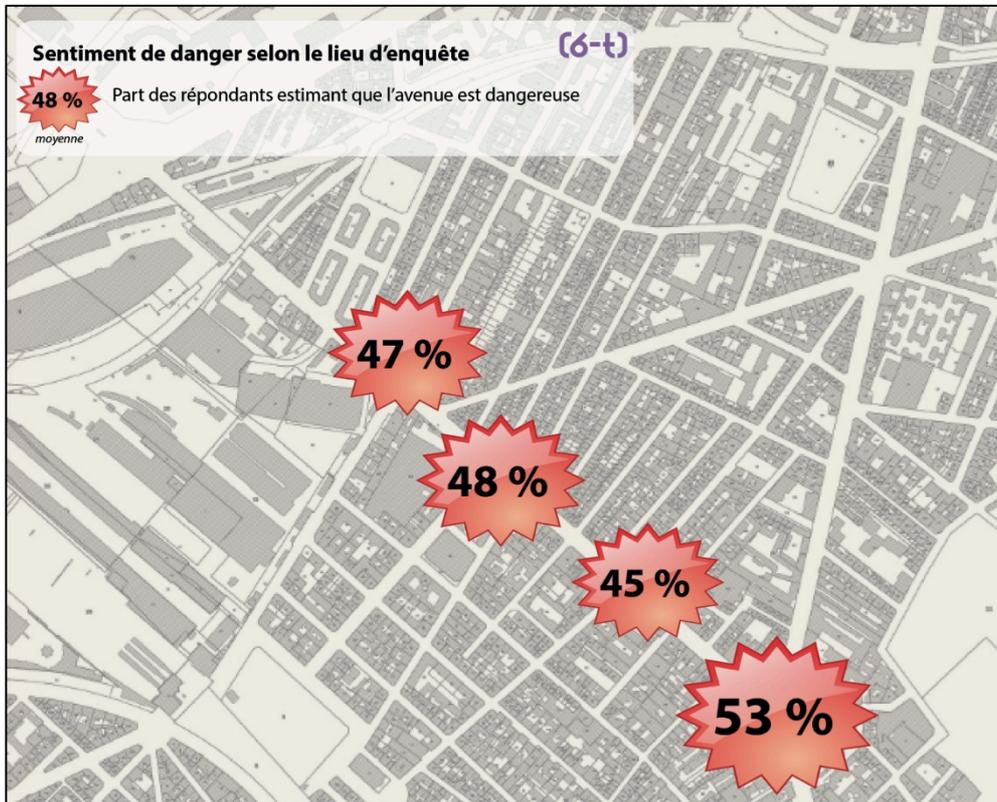
Figure 11 : Lieux ressentis comme dangereux dans le quartier Clichy/Saint-Ouen



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête qualitative AVANT

L'enquête quantitative a confirmé ces lieux pressentis de concentration d'accidents en pointant précisément que plus de la moitié des répondants autour de la Fourche estimaient l'Avenue de Clichy dangereuse. Si la vitesse est ressentie comme élevée à proximité du périphérique, un plus fort sentiment de danger est associé à la complexité du trafic autour du carrefour de la Fourche.

Figure 12 : Insécurité ressentie de l'Avenue de Clichy selon le poste d'enquête



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (504 répondants Avenue de Clichy)

Un facteur particulièrement cité par les personnes interrogées dans l'enquête qualitative est les aménagements des voies, notamment autour des carrefours complexes :

« Au niveau de la Fourche surtout, il y a une conjonction de ces deux avenues qui est épouvantable, au niveau de la circulation en tout cas Pour traverser, il y a les voitures qui passent, même au rouge. » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).

« Le passage des bus à la transversale (quand ils rejoignent la rue Marcadet) est très difficile, les bus créent souvent des bouchons. » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).

La proximité du périphérique joue également un rôle important qui contribue à un fort sentiment d'insécurité :

*« Parfois j'ai l'impression que les voitures prennent l'avenue pour une autoroute. On n'est pas loin du périph, ils ne ralentissent pas facilement, sauf quand la circulation est bouchonnée. Je fais attention quand je sors du métro » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

*« Ca devrait être limité à 30 km/h dès la sortie du périphérique pas à partir du début de l'avenue. Il ne faut pas considérer que l'avenue commence à l'avenue de Clichy, elle commence avant. Il y a des immeubles, des enfants, des travailleurs. Ils ne sont pas nombreux et pauvres. » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

La vitesse est citée comme un facteur d'insécurité :

*« Au niveau de la porte de Clichy (vers l'avenue du cimetière des Batignolles), le problème c'est que cette partie est très dangereuse pour les piétons, les voitures vont hyper vite entre le périphérique et le premier feu (sur une 100 de mètres). Les passages piétons ne sont absolument pas respectés par les voitures. C'est très insécurisant avec les enfants, on est parfois obligé de faire des détours importants. Un autre aspect est que cette partie-là est vraiment dégueulasse, mal entretenu. Je me suis plaints à la mairie et la réponse est que comme un grand projet est prévu, il faut attendre 10 ans. Mon gamin, il a peur quand il traverse et je ne vais pas attendre 10 ans. Il suffirait de mettre un feu pour réguler. » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« C'est très dangereux comme passage. Surtout tard le soir quand il y a moins de trafic. À ce moment tu peux avoir des gens qui font des pointes de vitesse. » (François, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

*« Je trouve que les bus roulent extrêmement vite à la transversale. Ils sont dangereux pour les piétons, parfois ils accélèrent alors que le petit bonhomme est vert » (Marc, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 34 ans).*

**Le sentiment d'insécurité routière de l'Avenue de Clichy est fort avec près de la moitié des répondants qui jugent l'avenue dangereuse. Les facteurs d'insécurité sont, selon les répondants, la proximité du périphérique qui induit des différentiels de vitesses, les vitesses pratiquées et l'aménagement de certains carrefours complexes, notamment la Fourche.**

## Grands Boulevards : un axe ressenti comme peu sûr pour l'ensemble des usagers

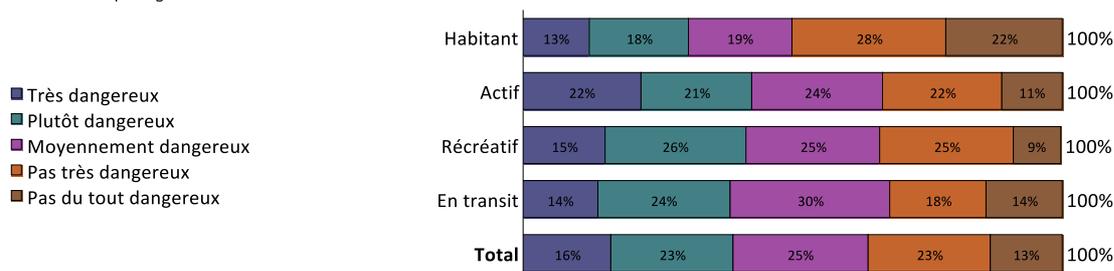
Contrairement à l'Avenue de Clichy, l'enquête quantitative a montré que les usages différenciés de l'axe et les fréquences d'usage ne déterminaient pas le sentiment d'insécurité. Les Grands Boulevards sont jugés très dangereux pour les piétons et les cyclistes. L'âge, le genre et la catégorie socioprofessionnelle n'influencent pas les réponses.

Figure 13 : Les Grands Boulevards ne sont pas très dangereux pour l'ensemble des usagers

Axe dangereux selon l'usage de l'axe (Grands Boulevards)

$p = 0,1$  ;  $\text{Khi}2 = 18,4$  ;  $\text{ddl} = 12$  (PS)

La relation est peu significative.



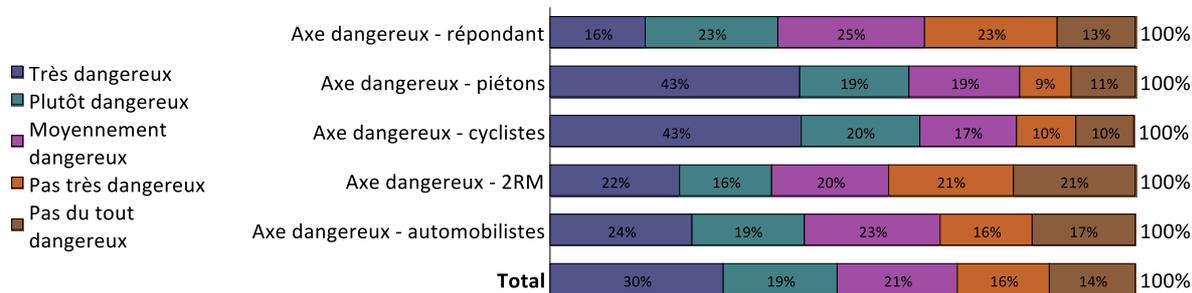
Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (484 répondants Grands Boulevards)

Comme l'Avenue de Clichy, les Grands Boulevards sont jugés très dangereux pour les piétons et les cyclistes par l'ensemble des répondants, qu'ils soient ou non piétons ou cyclistes. Contrairement à l'Avenue de Clichy, les répondants se sentent moins en danger sur les Grands Boulevards que ce qu'ils supposent pour les autres usagers : 39 % des répondants trouvent que les Grands Boulevards sont dangereux pour eux-mêmes, alors qu'ils sont 62 % à estimer que les Grands Boulevards sont dangereux pour les piétons, 63 % pour les cyclistes, 38 % pour les usagers de deux-roues motorisés et 43 % pour les automobilistes. Le sentiment de danger est donc plus fort pour les autres que pour soi-même.

Figure 14 : Les Grands Boulevards sont dangereux pour les piétons et les cyclistes

Perception du danger pour soi-même et les autres usagers des Grands Boulevards

$p = 0,0$  ;  $\text{Khi}2 = 191,9$  ;  $\text{ddl} = 16$  (TS)



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (484 répondants Grands Boulevards)

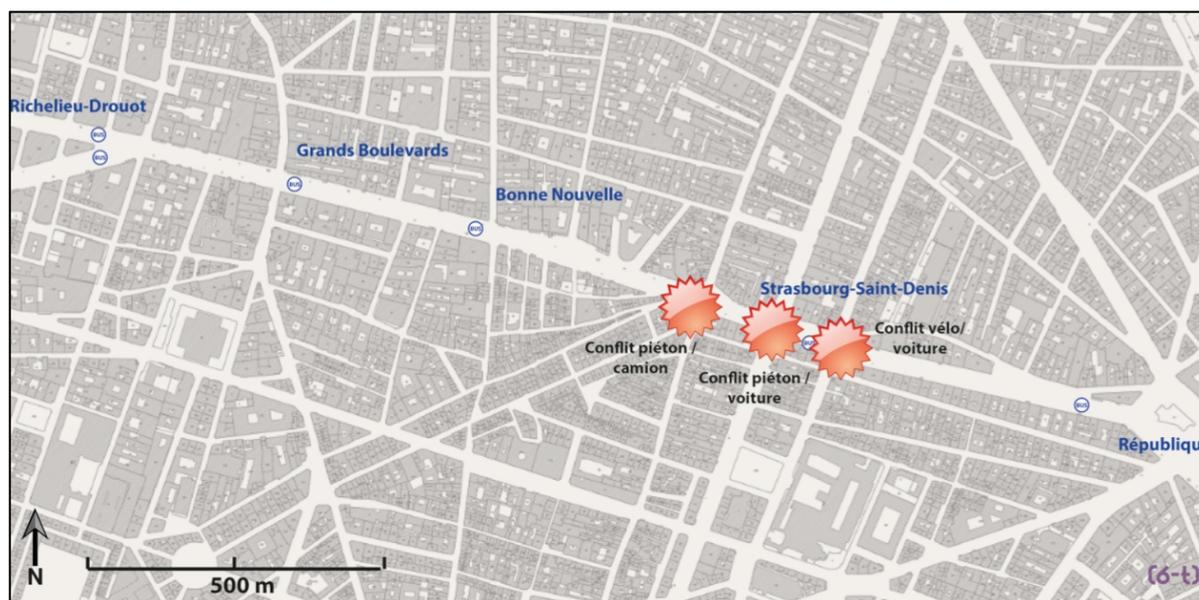
Certains endroits sont ciblés comme particulièrement problématique :

« L'endroit le plus difficile est devant la porte Saint-Martin au croisement avec la rue du faubourg st martin. Y a un autre axe qui va vers Réaumur et on se retrouve dans le schéma classique où lorsqu'il y a un feu vert, des voitures sont toujours au milieu du carrefour et du coup tout le monde est à l'arrêt. À vélo, on devient nerveux surtout quand on sait que la reprise va être rapide, avec des accélérations en montée et qu'il y a des camions de livraison partout » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).

« Quand je viens de République et que j'arrive à la première arche à vélo. Je ne sais pas pourquoi, mais j'ai toujours peur à ce carrefour. Le croisement avec d'autres grands axes n'est pas très rassurant. Il y a quand même beaucoup de bus et de voitures, c'est un axe sur lequel je dois être vigilante tout le temps. C'est propre au mode du vélo, lorsque je marche je ne ressens pas les choses de la même manière » (Elsa, cycliste en transit, Grands Boulevards, 28 ans).

Strasbourg-Saint-Denis paraît être le point problématique du quartier.

Figure 15 : Lieux ressentis comme dangereux dans le quartier des Grands Boulevards

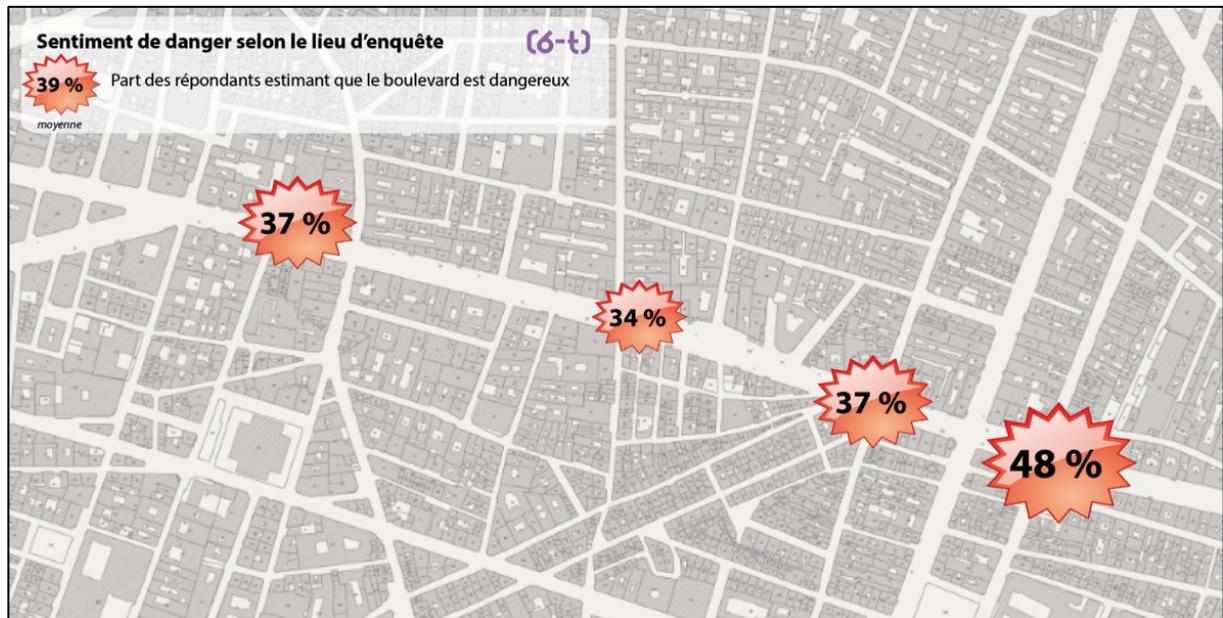


Source : 6t, 2013, d'après l'enquête qualitative AVANT

Les Grands Boulevards sont ressentis comme un axe dangereux pour l'ensemble des usagers. Strasbourg-Saint-Denis est le point problématique de l'axe.

L'enquête quantitative a confirmé l'importance du point autour de Strasbourg-Saint-Denis. En effet, les postes d'enquête déterminent fortement le fait de trouver les Grands Boulevards dangereux :

Figure 16 : Insécurité ressentie des Grands Boulevards selon le poste d'enquête



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (484 répondants Grands Boulevards)

Les vitesses autour de Strasbourg-Saint-Denis sont perçues comme élevées et contribuent à un fort sentiment d'insécurité autour de ce carrefour très fréquenté.

En effet, l'analyse qualitative a montré que les fortes fréquentations et les trafics importants expliquent en partie l'insécurité ressentie :

« Ce carrefour par exemple, il est très fréquenté et je le trouve dangereux pour les piétons » (Christophe, cyclomotoriste en transit, Grands Boulevards, 24 ans).

« Ce n'est pas toujours facile de traverser avec toutes ces voitures, il faut faire attention » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).

Les vitesses élevées peuvent créer de forts sentiments d'insécurité :

« Je me demande si mon sentiment d'insécurité n'est pas lié à la vitesse des autres véhicules » (Elsa, cycliste en transit, Grands Boulevards, 28 ans).

Le comportement des deux-roues motorisés est cité comme accentogène par l'ensemble des autres modes :

« Il y a beaucoup de feux donc je peux traverser facilement. Par contre il y a des

*accidents de motos, mais je ne pense pas que ce soit la faute de la circulation, c'est juste qu'ils dépassent les lignes blanches, ils ne respectent pas le code de la route » (Marie-Lee, commerçante, Grands Boulevards, 35 ans).*

*« Vous voyez le feu en face du magasin. Il est grillé 50 fois par heure par les voitures et les deux roues. Les vélos s'arrêtent eux. Ma mère s'est fait renverser sur ce boulevard » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

*« Depuis qu'ils ont mis en place un double sens il y a eu un mort. Un motard qui remontait la file » (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).*

*« Les motos roulent vite, et pas toujours dans leurs voies. La circulation est tellement bouchonnée à cette heure qu'elles roulent parfois dans la file opposée. C'est vraiment dangereux » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

*« Par rapport aux scooters deux et trois roues. Mais c'est permanent, ce n'est pas propre aux boulevards. Je prends qu'ils n'ont pas conscience de leur conduite. Ils roulent en contre-sens » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans).*

*« C'est surtout une insécurité liée au bus et aux scooters pour moi. Les scooters, c'est comme les vélos, ils font n'importe quoi, on ne sait jamais d'où ils sortent. Et les bus, surtout quand on est bloqué devant ou derrière » (Elsa, cycliste en transit, Grands Boulevards, 28 ans).*

Mais les motards non plus ne se sentent pas en sécurité :

*« Surtout lorsque je dois garer ma moto. Les parkings sont directement sur la chaussée et les voitures roulent parfois très près des motards qui se garent. L'aménagement des stationnements est vraiment dangereux, par exemple vers Bonne Nouvelle. » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

L'ensemble de l'axe n'est pas considéré comme sûr par les cyclistes en transit :

*« Quand je pédale, je pense toujours à la sécurité. Je veux arriver en vie à destination. Ce n'est pas l'axe le plus sécurisant ni le plus reposant. Ça fait partie de ces axes où je reste très attentif. Y a plein de comportements déviants de deux roues ou de camionnettes (notamment qui tournent au dernier moment). Plus y a de bagnoles plus je suis attentif aux autres » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« Dans un sens (république/SSD) ça va bien, mais ce n'est pas hyper sécurisant quand on est à vélo. Ça reste un grand boulevard avec plein de voitures et la voie vélo n'est pas sécurisée » (Elsa, cycliste en transit, Grands Boulevards, 28 ans).*

Les piétons ne se sentent pas en sécurité en raison d'aménagements insuffisamment perçus :

*« En face du café, il y a une rue (en zone de rencontre) que les poids lourds peuvent emprunter. C'est dangereux, c'est tout faux ce qu'a fait la mairie. Les plots ne sont pas suffisants pour protéger les piétons. » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

Selon les répondants, les feux tricolores ont permis d'améliorer la sécurité routière :

*« Après je ne pense pas que les gens roulent très vite, car il y a plein plein de feux rouges. À l'époque on avait demandé des feux parce que la zone était très accidentogène. La mise en place des feux rouges s'est améliorée depuis une dizaine d'années » (Jean-Pierre, commerçant, Grands Boulevards, 65 ans)*

**Près de 40 % des répondants des Grands Boulevards estiment que cet axe est dangereux. Les principaux facteurs de risque sont le manque de visibilité des aménagements, les fortes fréquentations et les comportements des autres usagers.**

## Aucun effet de la limitation de vitesse sur la perception du danger de l'Avenue de Clichy

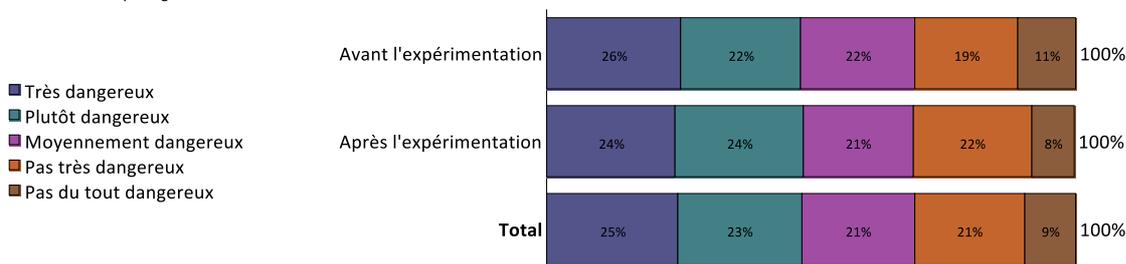
Malgré le passage à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy, l'avenue de Clichy est perçue comme dangereuse avec 48 % des répondants qui estiment que l'avenue, entre la Fourche et la Porte de Clichy, est dangereuse (pour 24 % « très dangereux » et pour 24 % « plutôt dangereux »). Cette part était identique avant la limitation de vitesse à 30 km/h (26 % « très dangereux » et 22 % « plutôt dangereux »).

Figure 17 : Aucune influence de la limitation de vitesse sur la perception du danger

Axe dangereux avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p = 0,4$  ;  $Khi2 = 4,2$  ;  $ddl = 4$  (NS)

La relation n'est pas significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT / APRES (1 076 répondants)

En effet, l'analyse des entretiens semi-directifs permet de comprendre que le danger ne vient pas forcément de la vitesse, mais des comportements à risque de certains usagers comme les usagers de deux-roues motorisés :

*« Ca ne change rien aux comportements à risque des motos. C'est toujours un calvaire pour moi de traverser aux endroits où il n'y a pas de passages protégés surtout depuis que j'ai une poussette. », (Camille, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 29 ans).*

Un autre acteur d'insécurité est la mauvaise synchronisation des feux tricolores pour les traversées des piétons :

*« C'est très dangereux. La mortalité est importante. Mais il y a vraiment des incohérences avec des feux qui passent au vert d'un côté, mais c'est rouge de l'autre côté, alors vous traversez mais en fait vous ne pouvez pas passer et vous vous retrouver en plein milieu : c'est carrément dangereux ! Les feux ne sont pas synchronisés. Ce n'est pas compliqué quand même ! ça n'a pas été pensé pour les piétons ici, seulement pour que les voitures puissent passer. », (Daniel, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 55 ans).*

Le non-respect des feux tricolores, ou plus généralement du code de la route et des piétons, est également cité par les répondants :

*« Le gros danger a mon avis, c'est les gens qui zappent les feux. Entre Guy Moquet et la Fourche, les gens accélèrent et ne voient pas les feux. J'ai vu plusieurs fois des gens griller des feux alors que j'allais traverser. C'est hyper dangereux ! », (Martha, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

*« De toute façon, ça ne changera rien. Cela fait 10 ans que j'habite ici et j'ai toujours vu les voitures rouler très vite, parfois jusqu'à 70 km /h. Je ne traverse jamais en dehors des passages piétons et seulement ceux qui sont avec des feux. Parfois je traverse en dehors mais alors il faut qu'il n'y ait aucune voiture autour. J'ai vu beaucoup d'accidents ici, j'ai peur des voitures et des motos. », (Mireille, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 42 ans).*

**Si la perception du danger est liée à celle de la vitesse, la limitation de vitesse à 30 km/h n'a pas eu d'impact sur la perception du danger.**

## Aucun effet des aménagements de l'Avenue de Clichy

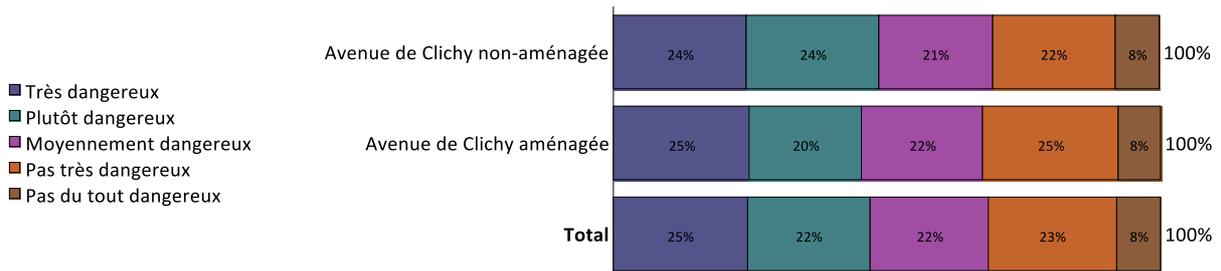
Entre les deux tronçons de l'Avenue de Clichy, il n'existe pas d'effet des aménagements sur la perception du danger. En effet, de la Fourche à la porte de Clichy, 48 % des répondants estiment que l'avenue est dangereuse et cette part représente 45 % des répondants de la place de Clichy à la Fourche. Cette différence n'est pas significative.

Figure 18 : Aucun effet des aménagements combinés à la limitation de vitesse

Axe dangereux après la limitation de vitesse selon aménagement

$p = 0,7$  ;  $\text{Khi}^2 = 2,4$  ;  $\text{ddl} = 4$  (NS)

La relation n'est pas significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Les entretiens ont permis de mieux comprendre les perceptions des usagers : si la dimension qualitative des espaces publics est indéniablement améliorée, le danger ressenti est le même en raison d'une absence d'effet sur la circulation et sur les comportements à risque de certains conducteurs (usagers de deux-roues motorisés, automobilistes) :

*« Visuellement, c'est beaucoup mieux qu'avant, mais je n'ai pas l'impression que ça ait changé quoi que ce soit en ce qui concerne la circulation. », Kirsten, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 35 ans.*

**Les aménagements combinés aux limitations de vitesse n'ont pas eu d'impact sur la perception du danger : que l'avenue de Clichy soit aménagée ou non, la perception d'un axe dangereux persiste après la limitation de vitesse à 30 km/h.**

# L'APPROPRIATION DES ESPACES DE CIRCULATION LIMITEE PAR DES NIVEAUX DE TRAFIC IMPORTANTS

Afin d'identifier les degrés d'appropriation des deux axes structurants étudiés, la grille d'entretien semi-directif intégrait des questions relatives aux pratiques et aux perceptions de circulation et de traversées des piétons, et le questionnaire de l'analyse quantitative incorporait une question consacrée à la perception de facilités de traverser pour les piétons.

## Le trafic complique les traversées des piétons

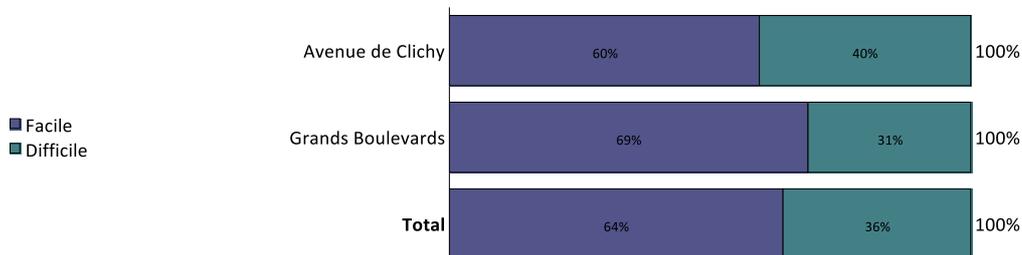
L'analyse quantitative a montré que les traversées sont perçues comme plus difficiles pour les piétons sur l'Avenue de Clichy que sur les Grands Boulevards (41 % contre 32 %). Cette tendance corrobore les résultats concernant les perceptions de vitesse (les vitesses sont plus rapides sur l'Avenue de Clichy que sur les Grands Boulevards) et le sentiment de danger (le sentiment de danger est plus fort Avenue de Clichy que sur les Grands Boulevards).

Figure 19 : Une plus grande difficulté de traverser Avenue de Clichy

Facilité de traverser selon les deux terrains

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}2 = 9,7$  ;  $\text{ddl} = 1$  (TS)

La relation est très significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Selon s'il est facile ou difficile de traverser pour les piétons, le questionnaire prévoyait deux séries d'explications : une série pour les répondants estimant qu'il est facile de traverser et une autre série pour les répondants estimant qu'il est difficile de traverser pour les piétons. Les répondants pouvaient citer jusqu'à trois raisons.

Les raisons invoquées pour les traversées faciles sont semblables pour les deux terrains étudiés. Les aménagements de voies sont principalement cités : les traversées sont faciles en raison d'un grand nombre de feux tricolores (48 % des répondants ont cité cette explication) et de passages piétons (48 % des répondants ont cité cette explication).

**Figure 20 : Des facilités de traverser en raison des aménagements**

Raisons pour lesquelles il est facile de traverser selon les terrains

p = 0,2 ; Khi2 = 4,3 ; ddl = 3 (NS)

La relation n'est pas significative.

- Il y a beaucoup de feux tricolores
- Il y a beaucoup de passages piétons
- Il n'y a pas beaucoup de véhicules
- La vitesse est faible



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (960 répondants qui estiment qu'il est facile de traverser – réponses multiples)

En revanche, les raisons avancées pour expliquer les difficultés de traversées pour les piétons varient fortement selon les deux terrains d'enquête. Si l'importance des trafics automobiles est la raison principale avancée par les répondants de l'Avenue de Clichy et des Grands Boulevards (respectivement 51 % et 52 % des répondants ont cité cette explication), la seconde raison est que la vitesse élevée sur l'Avenue de Clichy (27 % des répondants citent la vitesse élevée) et qu'il manque des passages piétons sur les Grands Boulevards (23 % des répondants citent le manque de passages piétons).

**Figure 21 : Des difficultés de traverser différentes selon les terrains d'enquête**

Raisons pour lesquelles il est difficile de traverser selon les deux terrains

p = <0,1 ; Khi2 = 26,6 ; ddl = 3 (TS)

La relation est très significative.

- Il n'y pas assez de feux tricolores
- Il n'y a pas assez de passages piétons
- Il y a beaucoup de véhicules
- La vitesse est élevée



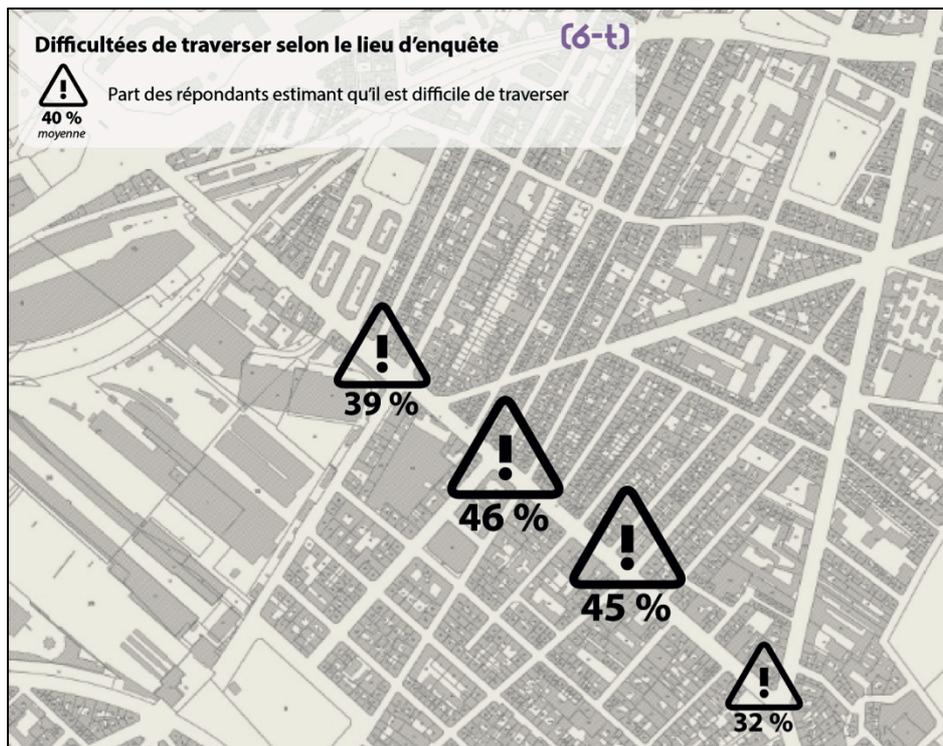
Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (495 répondants qui estiment qu'il est difficile de traverser – réponses multiples)

**L'Avenue de Clichy est ainsi un axe fortement chargé sur lequel les vitesses pratiquées sont élevées, ce qui complique les traversées pour les piétons.**

## De fortes difficultés de franchissement de l'Avenue de Clichy

Si les vitesses ressenties sont particulièrement élevées aux abords du périphérique et que le carrefour de la Fourche est perçu comme dangereux pour les répondants, près de la moitié des répondants estiment qu'il est difficile de traverser entre ces deux postes d'enquête autour des rues Legendre et Brochant. La morphologie de l'Avenue de Clichy autour de ces points d'enquête peut expliquer ces difficultés : l'Avenue est large et le dénivelé limite la visibilité.

Figure 22 : Difficultés de traverser selon le poste d'enquête (Avenue de Clichy)



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (504 répondants Avenue de Clichy)

L'enquête quantitative a permis d'éclairer les facilités de traverser d'un trottoir à l'autre. Si la majorité des répondants estiment qu'il est facile de traverser l'Avenue de Clichy (23 % « très facile » et 37 % « plutôt facile »), 40 % trouvent que les franchissements sont difficiles (30 % « plutôt difficile » et 10 % « très difficile »). Les répondants ayant des enfants de 15 ans ont davantage tendance à estimer qu'il est difficile de traverser. Les femmes ont tendance à trouver qu'il est plus difficile que les hommes à traverser. Les modes de transports utilisés et les usages de l'avenue ne déterminent pas les réponses.

L'enquête quantitative a montré qu'il est facile de traverser en raison de nombreux passages piétons et de feux tricolores (respectivement 50 % et 48 % des réponses). Les difficultés de franchissements sont liées à la présence de nombreux véhicules et à la vitesse élevée (respectivement 51 % et 25 % des réponses). Les répondants qui citent la vitesse élevée comme une des principales raisons des difficultés de traversées sont plutôt âgés.

Les pratiques des piétons renseignent sur l'appropriation des axes : les habitants viennent-ils se

promener Avenue de Clichy ou évitent-ils cet axe ? Certaines personnes interrogées au cours de l'enquête qualitative profitent des caractéristiques commerciales des avenues pour s'y promener et y flâner :

*« Sur l'avenue de Clichy globalement on aime bien s'y balader. C'est agréable, il y a de l'animation commerciale » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

En revanche, pour les usagers en transit qui souhaitent se rendre d'un point à un autre dans un environnement agréable ou qui préfèrent profiter des commerces des rues adjacentes, les avenues de Clichy et de Saint-Ouen sont contournées par les cyclistes et par les piétons à la recherche d'ambiance calme :

*« J'utilise toujours les artères adjacentes pour ne pas passer par ces deux avenues pendant les périodes chargées » (Solange, habitante, Clichy/Saint Ouen, 70 ans).*

*« Il y a le parc des Épinettes, j'y vais souvent l'après-midi en évitant l'avenue de Clichy » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

*« Je n'emprunte quasiment jamais le boulevard de Clichy à vélo : je prends les petites rues pour éviter cet axe qui n'est pas très agréable (voitures, pollution...). Mais c'est parce que les grosses avenues à vélo, je n'aime pas trop. Et puis en ce moment y'a des travaux, ça n'avance pas. L'avenue de Clichy est tout le temps encombrée. » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

En effet, l'espace de circulation est saturé et il y est difficile de circuler pour les piétons et les cyclistes. Notamment, le manque de places de stationnement contribue à des stationnements qui gênent les autres usages de l'espace public :

*« Il y aussi le problème du stationnement des voitures, elles savent plus où se mettre et elles se mettent sur les passages cloutés, à l'angle des virages. Elles gênent la visibilité des piétons, c'est important » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« Les gens roulent n'importe comment ici, ils se garent sur les trottoirs, ça m'empêche de passer » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

Les piétons disent avoir des difficultés pour traverser en raison d'une forte affluence de véhicules. Le non-respect de certains feux tricolores est noté :

*« Pour traverser, il y a les voitures qui passent, même au rouge. Y a pas de sens unique et c'est dommage, c'était beaucoup mieux, il n'y avait plus cet épouvantail de voitures qui bloque le passage des personnes à la Fourche. Maintenant ça recommence et c'est le*

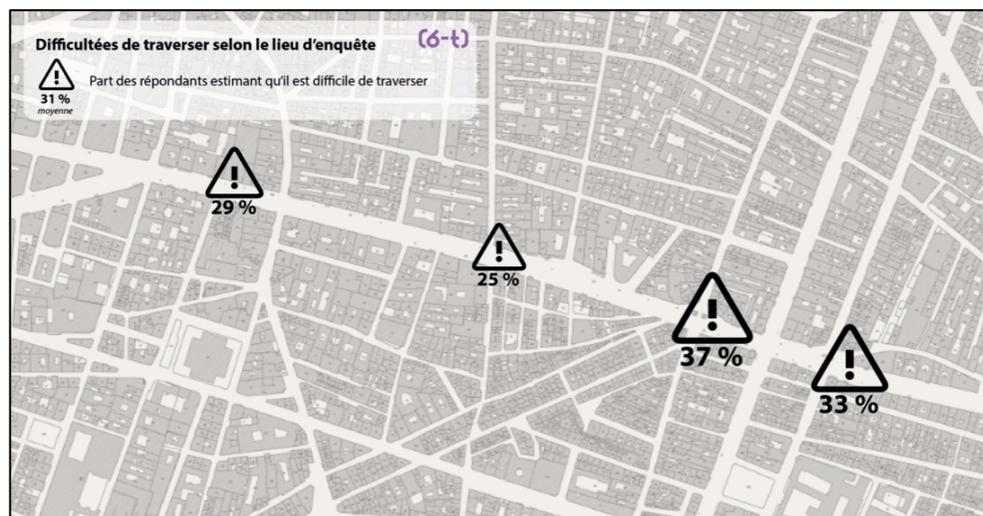
pire » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).

Les Avenues de Clichy et de Saint-Ouen sont pratiquées pour leurs dimensions commerciales, mais sont évitées par les piétons et les cyclistes en transit qui privilégient le calme des rues adjacentes. Les difficultés de traversées sont assez importantes autour des stations Brochant et autour de la rue Legendre.

### **Des difficultés de traversées piétonnes à Strasbourg-Saint-Denis**

Contrairement à l'analyse réalisée sur l'Avenue de Clichy, la perception de vitesse élevée et d'un fort sentiment de danger sont localisées au même endroit que les fortes difficultés de traversées : Strasbourg-Saint-Denis concentre ces trois caractéristiques. La configuration de l'espace explique cette tendance : les Grands Boulevards croisent des axes très circulés d'orientation nord/sud autour de Strasbourg-Saint-Denis. A l'ouest de Strasbourg-Saint-Denis, les larges trottoirs limitent le sentiment d'insécurité et le fort dynamisme commercial sur chacune des rives des Grands Boulevards réduit les besoins de traversées pour les piétons, qui restent sur leur rive. Lorsqu'ils ont besoin de traversées, des traversées sécurisées par des feux tricolores leur permettent de traverser en sécurité.

Figure 23 : Difficultés de traverser selon le poste d'enquête (Grands Boulevards)



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (484 répondants Grands Boulevards)

Si la majorité des répondants estiment qu'il est facile de traverser les Grands Boulevards (32 % « très facile » et 37 % « plutôt facile »), 31 % trouvent que les franchissements sont difficiles (26 % « plutôt difficile » et 5 % « très difficile »). Par rapport à l'enquête réalisée Avenue de Clichy, il est plus facile de traverser les Grands Boulevards que l'Avenue de Clichy.

L'enquête quantitative a montré qu'il est facile de traverser en raison de nombreux feux tricolores et de passages piétons (respectivement 49 % et 46 % des réponses). Les difficultés de

franchissements sont liées à la présence de nombreux véhicules et au fait qu'il n'y ait pas assez de passages piétons (respectivement 53 % et 24 % des réponses). Contrairement à l'Avenue de Clichy, la vitesse apparaît relativement mineure comme variable explicative des difficultés de franchissements.

Les personnes interrogées profitent des caractéristiques commerciales des Grands Boulevards pour s'y promener et y flâner :

*« Il est plutôt touristique et agréable je trouve surtout à proximité du grand Rex. J'aime aussi me rendre au théâtre avec mon mari. Il y a aussi des musées comme le musée du chocolat. C'est un boulevard sympa » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

Mais certains tronçons sont moins fréquentés que d'autres :

*« Cette portion du boulevard Saint-Martin qui va jusqu'à République. C'est mort là-bas, il n'y a pas de commerces ou ils sont fermés. C'est dommage parce que ce n'est pas un tronçon laid » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

Contrairement à l'Avenue de Clichy, aucun répondant ne semble adopter des stratégies pour éviter les Grands Boulevards. L'emprise très large des Grands Boulevards explique cette différence : les piétons ont en effet davantage d'espaces pour circuler. En revanche, les cyclistes sont « coincés » entre les bus et les véhicules de livraisons :

*« Beaucoup de livraisons car beaucoup de magasins se faisaient livrer à cette heure-là. Il y avait des doubles ou triples files et c'est d'abord les vélos qui sont contraints dans ce genre de schéma d'autant qu'il n'y a pas de piste cyclable spécifique pour les vélos, on est sensé partager la voie de bus, mais elle est occupée par les livraisons et motos à ces heures-là. » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

**A l'exception du carrefour de Strasbourg-Saint-Denis, les Grands Boulevards ne sont pas ressentis comme particulièrement difficiles à franchir pour les piétons. Les vastes trottoirs, le dynamisme commercial de cet axe et la présence de nombreux passages piétons protégés par des feux tricolores expliquent cette tendance.**

## Le passage à 30 km/h facilite les appropriations de l'espace...

Suite à la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'avenue de Clichy, les usagers de l'axe perçoivent les traversées piétonnes comme plus faciles. En effet, avant l'expérimentation avenue de Clichy, 60 % des usagers (tous modes confondus) estimaient qu'il était facile de traverser l'avenue de Clichy alors qu'ils représentent 77 % après l'expérimentation. Ainsi, si la limitation à 30 km/h ne modifie pas la perception du danger, il améliore la perception d'une facilité de traversées.

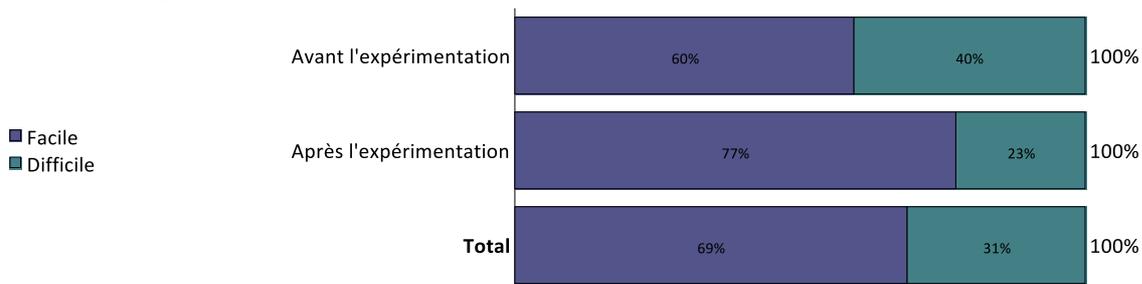
Par la mise en place de passages piétons et de feux tricolores, l'axe urbain reste l'espace privilégié du trafic. Les passages piétons protégés par des feux tricolores sécurisent les traversées des piétons. Ces aménagements ne permettent pas un changement d'usages des axes urbains qui assurent des fonctions circulatoires, mais facilitent les appropriations des deux rives de l'axe par les piétons.

Figure 24 : Une plus grande facilité pour traverser après la mise en place du 30 km/h

Facilité de traverser avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p = <0,1$  ;  $Khi2 = 40,3$  ;  $ddl = 1$  (TS)

La relation est très significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT / APRES (1 076 répondants)

Les aménagements permettent de rompre avec les caractéristiques routières de l'Avenue de Clichy et d'améliorer ainsi les traversées piétonnes :

*« C'est sûrement mieux pour les piétons et le quartier. Comme cette rue est une véritable entrée dans Paris, ça fait parfois un peu autoroute. Si la vitesse est moins élevée, la vie dans le quartier devrait être mieux qu'avant. », Jérôme, usager deux-roues motorisé en transit, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

Les raisons invoquées pour les traversées faciles sont semblables avant et après l'expérimentation. Les aménagements de voies sont principalement cités : les traversées sont faciles en raison d'un grand nombre de feux tricolores (48 % des répondants ont cité cette explication) et de passages piétons (48 % des répondants ont cité cette explication).

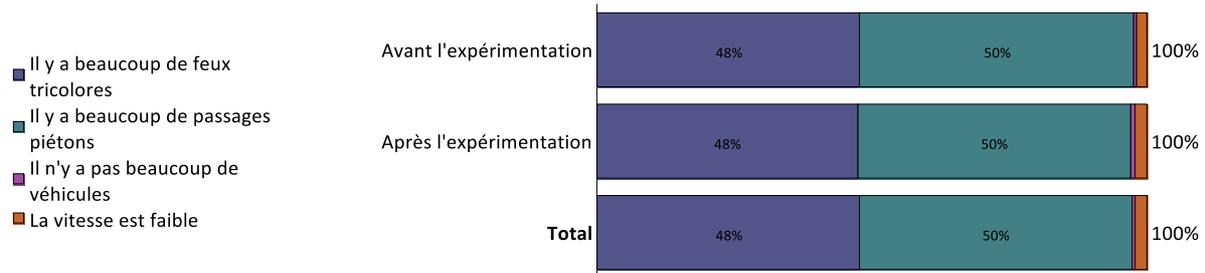
L'appropriation des espaces de proximité n'est pas seulement dépendante de la vitesse ressentie. Les aménagements et les niveaux de trafic automobile jouent également un rôle important.

**Figure 25 : Des facilités de traverser en raison des aménagements**

Raisons pour lesquelles il est facile de traverser avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p = 1,0$  ;  $\text{Khi}^2 = 0,3$  ;  $\text{ddl} = 3$  (NS)

La relation n'est pas significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT / APRES (1 076 répondants)

Selon les répondants, il n'est pas difficile de traverser pour les piétons en raison de la présence importante de feux tricolores et de passages piétons. La limitation de vitesse ne semble pas avoir modifier les raisons pour lesquelles il est facile de traverser :

*« C'est plus facile vers la Place de Clichy, j'ai l'impression qu'il y a plus de passages piétons et de feux qu'avant. Par contre vers la Fourche, je ne cois pas que la limitation a changé quoi que ce soit. De toute façon, les piétons traversent aux feux sur les passages piétons ou entre les voitures quand elles sont arrêtées. Je ne crois pas que ce soit difficile de traverser pour eux. » (Ingrid, actif, Clichy/Saint-Ouen, 48 ans).*

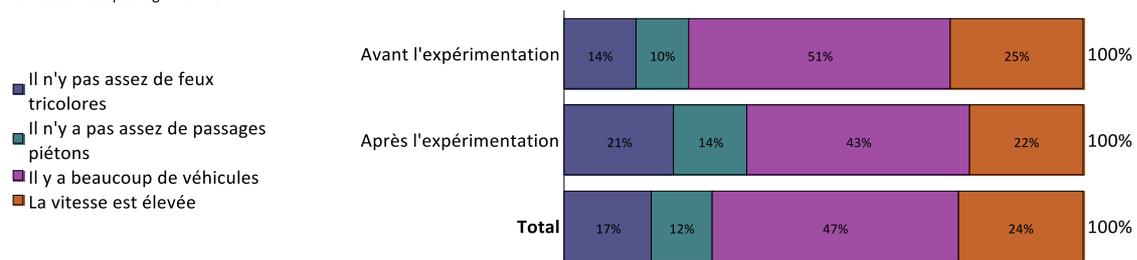
Les raisons invoquées pour expliquer les difficultés de traversées piétonnes sont semblables avant et après la limitation de vitesse à 30 km/h : la raison principale est l'importance des trafics, suivi d'une vitesse élevée, d'un manque de feux tricolores et d'un manque de passages piétons.

**Figure 26 : Des difficultés de traverser semblables avant et après la limitation de vitesse**

Raisons pour lesquelles il est difficile de traverser avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p = 0,06$  ;  $\text{Khi}^2 = 7,3$  ;  $\text{ddl} = 3$  (PS)

La relation est peu significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT / APRES (1 076 répondants)

**L'avenue de Clichy est ainsi un axe fortement chargé sur lequel les vitesses pratiquées sont élevées, ce qui complique les traversées pour les piétons. Si la limitation de vitesse à 30 km/h a amélioré la perception d'une plus grande facilité de traversées pour les piétons, les facteurs rendant difficiles les traversées piétonnes n'ont pas changé.**

## **...mais les aménagements changent peu les perceptions d'une facilité de traversées**

Il y a peu de différence entre les deux tronçons de l'Avenue de Clichy après le passage à 30 km/h : 23 % des répondants estiment qu'il est difficile de traverser sur le tronçon non-aménagé contre 27 % sur le tronçon aménagé.

**Figure 27 : Une faible différence de perception d'une plus grande facilité de traversées selon les aménagements**

Facilité de traverser selon le tronçon de l'Avenue de Clichy

$p = 0,09$  ;  $\text{Khi}^2 = 2,9$  ;  $\text{ddl} = 1$  (PS)

La relation est peu significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Les raisons invoquées pour les traversées faciles sont semblables entre les deux portions de l'avenue de Clichy : la moitié estiment que les traversées sont faciles en raison d'un grand nombre de feux tricolores (46 % pour l'avenue de Clichy aménagée et 48 % pour l'avenue de Clichy non-aménagée), et l'autre moitié en raison de nombreux passages piétons (51 % pour l'avenue de Clichy aménagée et 50 % pour l'avenue de Clichy non-aménagée).

Les raisons invoquées pour les traversées difficiles sont également semblables avec un important trafic (45 % pour l'avenue de Clichy aménagée et 43 % pour l'avenue de Clichy non-aménagée), une vitesse élevée (24 % pour l'avenue de Clichy aménagée et 22 % pour l'avenue de Clichy non-aménagée), un manque de feux tricolores (21 % pour l'avenue de Clichy aménagée et non-aménagée) et un manque de passages piétons (10 % pour l'avenue de Clichy aménagée et 14 % pour l'avenue de Clichy non-aménagée).

**L'aménagement de l'Avenue de Clichy n'est donc déterminant sur l'amélioration de la perception des traversées piétonnes, alors que la limitation de vitesse à 30 km/h influence fortement la perception d'une amélioration des traversées.**

## À retenir :

- Aux heures de pointe, la congestion limite les vitesses pratiquées. Les feux tricolores régulent également les vitesses pratiquées sur les deux axes étudiés. En revanche, les vitesses perçues en dehors des heures de pointe sont élevées, particulièrement sur l'Avenue de Clichy avec plus de la moitié des répondants qui estiment que les vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe dépassent 50 km/h.
- Les « entrées » sont des lieux où les vitesses pratiquées sont perçues comme très rapides : à proximité du périphérique pour l'Avenue de Clichy et aux deux extrémités des Grands Boulevards.
- Le bruit et la pollution sont est ambiante et attendu en milieu urbain : ces nuisances sont dans l'ensemble bien acceptés.
- L'insécurité ressentie est forte avec 48 % des répondants de l'Avenue de Clichy et 39 % des Grands Boulevards qui jugent les axes dangereux. L'insécurité routière est contextualisée. Sur les deux axes structurants, la présence d'activités locales importantes drainant des piétons avec d'importants flux de circulation contribuent à une forte insécurité ressentie. Les vitesses pratiquées et les aménagements sont également incriminés.
- L'appropriation des espaces de circulation est difficile pour les piétons de l'Avenue de Clichy qui préfèrent emprunter d'autres itinéraires et qui pointent d'importantes difficultés pour traverser. Au contraire, sur les Grands Boulevards, les larges trottoirs et la présence de nombreux feux tricolores isolent les piétons des importants trafics circulant sur l'axe, facilitant l'appropriation des rives des Grands Boulevards.
- La limitation à 30 km/h de l'Avenue de Clichy ne modifie pas (encore) la perception de vitesse excessive en dehors des heures de pointe et du danger. En revanche, elle influence fortement la perception d'une amélioration des traversées piétonnes.

# LIMITER LA VITESSE DES AXES STRUCTURANTS A 30 KM/H

*L'objectif de cette recherche est de mesurer et de comprendre l'acceptabilité d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur des axes structurants à Paris avant la limitation à 30 km/h et son acceptation après la mise en place de la mesure. L'adhésion à une telle mesure, les effets pressentis par les répondants sur le trafic, la pollution, le danger, le bruit ou encore la qualité de vie en ville, ainsi que l'application de cette réduction de vitesse sont autant de points traités.*

# UNE FORTE ACCEPTABILITE SUIVIE D'UNE FORTE ACCEPTATION

## La mesure qui suscite une forte adhésion

### **Les deux tiers des répondants sont favorables à la limitation de vitesse avant sa mise en place**

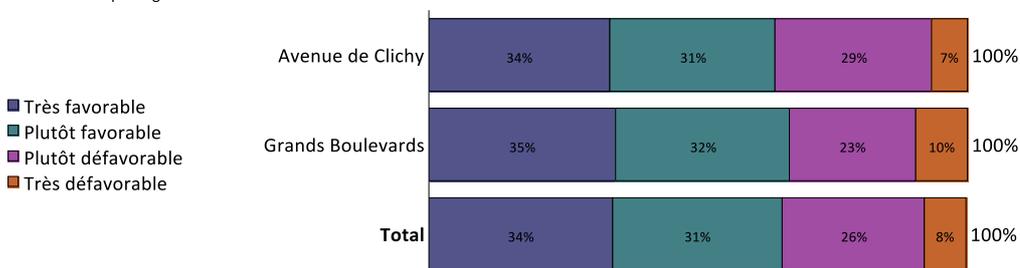
Au global, 65 % de l'échantillon enquêté est favorable à la limitation de vitesse sur les axes. La part des personnes favorable est légèrement supérieure sur les Grands Boulevards (67 %), mais la différence entre les deux terrains d'enquête est peu significative.

Figure 28 : Une forte acceptabilité qui ne dépend pas de l'axe étudié

Opinion sur l'axe 30 selon le terrain

$p = 0,1$  ;  $Khi^2 = 6,2$  ;  $ddl = 3$  (PS)

La relation est peu significative.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Si la question a été posée sur l'Avenue de Clichy et les Grands Boulevards précisément, les usagers sont favorables à la limitation de vitesse à 30 km/h en général :

*« Je suis pour. Je pense que c'est une très bonne idée, il faut que la ville redevienne un espace où l'homme peut circuler sans mettre sa vie en jeu » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

**Seuls 35 % des personnes interrogées se prononcent en défaveur d'une limitation de la vitesse à 30 km/h avant sa mise en application.**

## 85 % sont favorables à la limitation de vitesse après sa mise en place

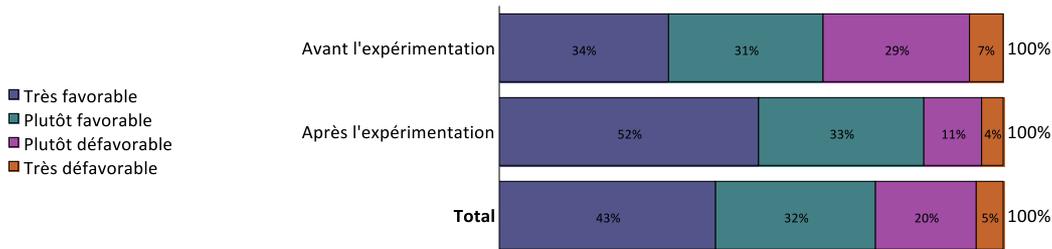
85 % de l'échantillon enquêté est favorable à la limitation de vitesse sur l'Avenue de Clichy. La différence entre les opinions avant et après la limitation de vitesse est très significative. Les usagers ont une opinion plus favorable après quelques mois d'expérimentations.

Figure 29 : Une forte acceptation de la limitation de vitesse après sa mise en place

Pour ou contre la limitation à 30 km/h avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p < 0,1$  ;  $\chi^2 = 63,8$  ;  $ddl = 3$  (TS)

La relation est très significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT / APRES (1 076 répondants)

Les usagers sont favorables à la limitation de vitesse à 30 km/h en raison d'une amélioration de la qualité de vie et de la réduction de trafic :

*« Si cette mesure permet de réduire le trafic et de permettre aux piétons et même au vélos de s'approprier leur quartier d'une nouvelle manière, je suis pour. », Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

*« C'est bien, la ville de Paris cherche à rendre l'Avenue agréable, mais moi je crois que je la fuirais toujours, j'y viens seulement pour le métro. C'est peut-être une bonne idée, mais reste à voir si c'est respecté. La vitesse n'est pas forcément le problème. Le souci est que le trafic est très important avec beaucoup de camions. Mais bon c'est le cas sur les axes majeurs dans Paris. », Marie-Claire, usage récréatif, Clichy/Saint-Ouen, 63 ans).*

En revanche, certains déplorent la politique globale de mobilité menée par la Municipalité de Paris :

*« L'Avenue est limitée à 30 km/h ! C'est la politique de maintenant ça : on restreint un maximum la voiture et aussi les motos en ville. Alors que ça reste le plus efficace pour beaucoup pour venir travailler à Paris... », Wilfried, usager deux-roues motorisé en transit, Clichy/Saint-Ouen, 51 ans).*

**Seuls 15 % des personnes interrogées se prononcent en défaveur d'une limitation de la vitesse à 30 km/h après sa mise en application.**

## Une forte acceptation qui ne dépend pas des aménagements

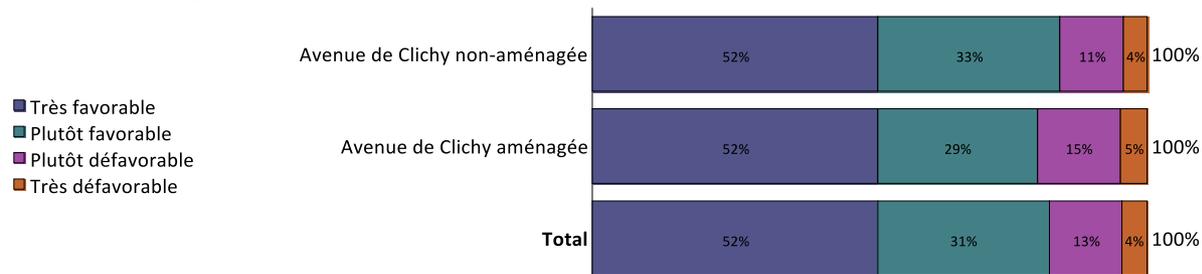
Les différences entre les deux tronçons de l'Avenue de Clichy ne sont pas significatives : de la place de Clichy à la Fourche ou de la Fourche à la porte de Clichy, les usagers se déclarent favorables à la limitation de vitesse à 30 km/h.

Figure 30 : Une forte acceptabilité qui ne dépend pas du tronçon de l'Avenue de Clichy

Pour ou contre la limitation à 30 km/h selon les aménagements (Avenue de Clichy)

$p = 0,3$  ;  $\text{Khi}^2 = 4,0$  ;  $\text{ddl} = 3$  (NS)

La relation n'est pas significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

**En lien avec le caractère globale de l'adhésion des répondants à une limitation à 30 km/h de l'Avenue de Clichy, les aménagements ne modifient pas l'acceptation de la mesure.**

## Une adhésion plus forte de la part des piétons et des cyclistes

Les piétons et les cyclistes sont beaucoup plus favorables à la mise en place d'une limitation de vitesse à 30 km/h que les autres usagers. En effet, avant la mise en place de la limitation de vitesse, 68 % des piétons et 77 % des cyclistes étaient favorables à une limitation de vitesse. Après l'instauration des 30 km/h sur l'Avenue de Clichy, 81 % des piétons et 86 % des cyclistes sont favorables à sa mise en œuvre. La notion d'acceptabilité se définit comme un jugement prospectif sans expérience. L'acceptabilité est donc directement liée à l'intérêt personnel des répondants : s'ils utilisent des modes de transports pouvant facilement circuler à plus de 30 km/h, leur acceptabilité envers une limitation de vitesse à 30 km/h sur certains axes structurants parisiens est plus faible que pour ceux qui n'utilisent pas ces modes de transports « rapides ».

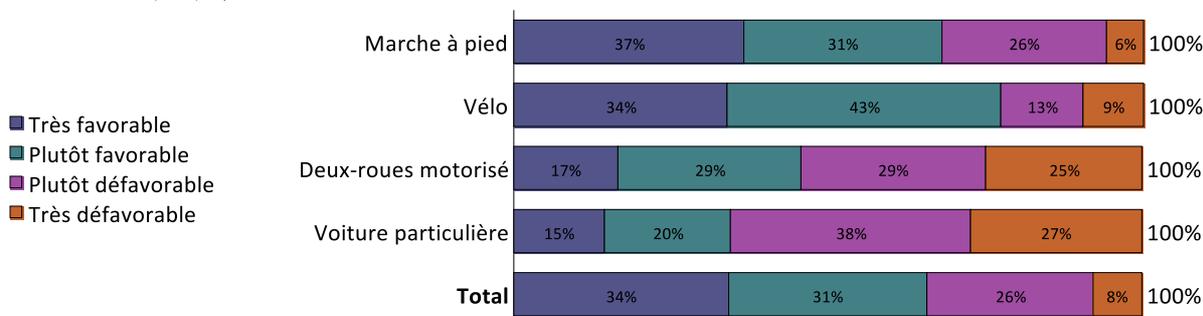
Lorsque les répondants étaient utilisateurs de deux-roues motorisés ou automobilistes lors de l'enquête, 54 % des utilisateurs de deux-roues motorisés et 65 % des automobilistes sont défavorables à la limitation de la vitesse à 30 km/h. Ces parts sont semblables au cours de l'enquête après la mise en œuvre des 30 km/h sur l'Avenue de Clichy. Cela étant, plus du tiers des répondants circulant au volant d'un mode de transport « rapides » sont favorables à une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les axes structurants.

**Figure 31 : Une acceptabilité plus faible pour les utilisateurs de voiture et de deux-roues motorisés au moment de l'enquête**

**Opinion sur l'axe 30 selon le mode utilisé lors de l'enquête**

p = <0,1 ; Khi2 = 72,1 ; ddl = 9 (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

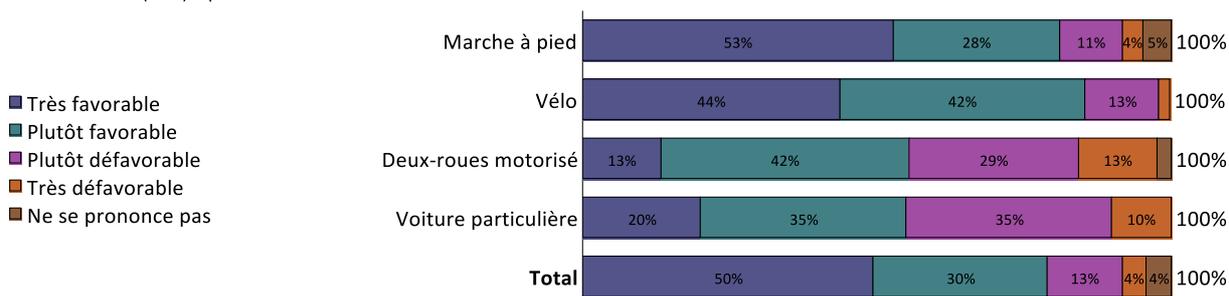


Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Opinion sur l'axe 30 selon le mode utilisé lors de l'enquête**

p = <0,1 ; Khi2 = 73,1 ; ddl = 12 (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

L'enquête permettait de préciser les modes de transports régulièrement utilisés par les répondants, autrement dit au moins une fois par semaine. Avant la mise en place de la mesure, les automobilistes réguliers sont plus favorables à la limitation de la vitesse que les automobilistes qui utilisaient leur véhicule lors de l'enquête : 51 % des automobilistes réguliers sont défavorables à une telle mesure (contre 65 % lors de l'enquête). Les automobilistes réguliers circulent probablement moins sur les axes étudiés. Pour les utilisateurs de deux-roues motorisés, la différence est moindre entre ceux qui l'utilisent régulièrement et ceux qui l'utilisaient lors de l'enquête (respectivement 59 % et 54 %).

Après la mise en place de la mesure, les automobilistes réguliers sont plus favorables à la limitation de la vitesse que les automobilistes qui utilisaient leur véhicule lors de l'enquête : 40 % des automobilistes réguliers sont défavorables à une telle mesure (contre 45 % lors de l'enquête). Les automobilistes réguliers circulent probablement moins sur les axes étudiés. Pour les utilisateurs de deux-roues motorisés, la différence est moindre entre ceux qui l'utilisent

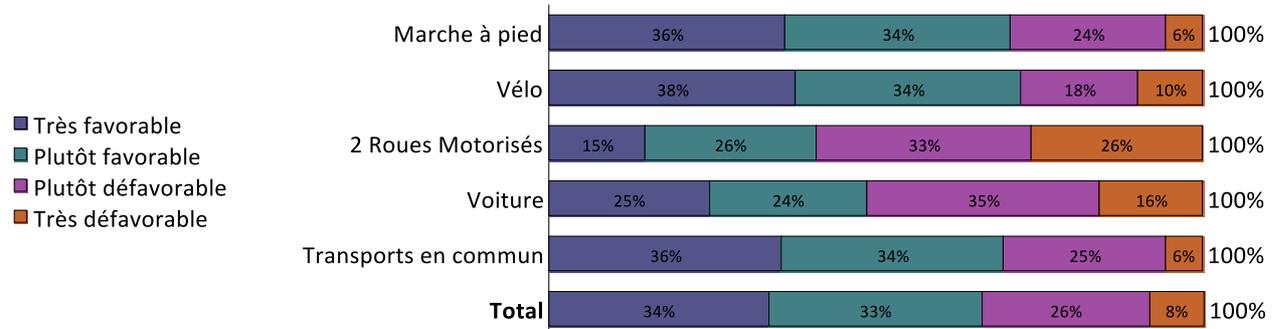
régulièrement et ceux qui l'utilisaient lors de l'enquête (respectivement 35 % et 41 %).

**Figure 32 : Une acceptabilité plus faible pour les utilisateurs réguliers de voiture et de deux-roues motorisés**

**Opinion sur l'axe 30 selon les deux modes les plus utilisés**

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi2} = 72,0$  ;  $\text{ddl} = 12$  (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

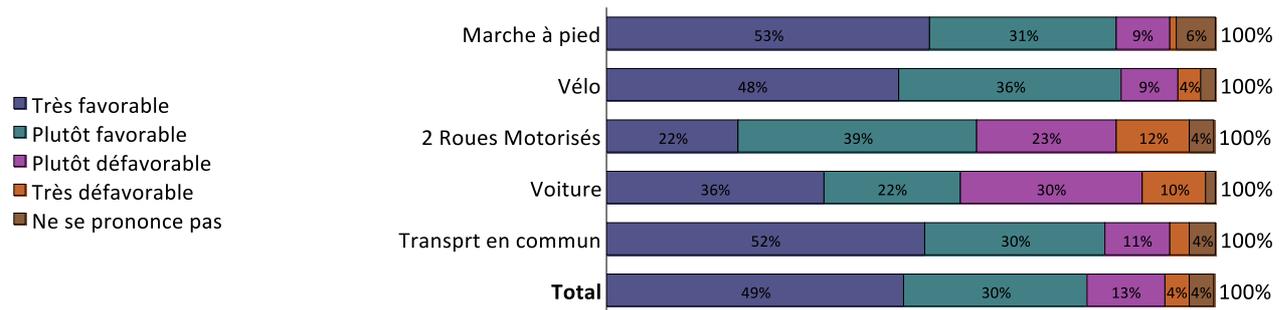


Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Opinion sur l'axe 30 selon les deux modes les plus utilisés**

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi2} = 106,4$  ;  $\text{ddl} = 16$  (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Avant le passage 30 km/h, 41 % des utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés et 49 % des automobilistes réguliers sont favorables à la réduction de vitesse à 30 km/h. Après le passage 30 km/h, 51 % des utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés et 58 % des automobilistes réguliers sont favorables à la réduction de vitesse à 30 km/h. Ces chiffres indiquent une acceptabilité plutôt forte, même de la part des utilisateurs n'ayant pas d'intérêt personnel *a priori* à une limitation de vitesse. Leur acceptabilité forte s'explique alors par des convictions personnelles en faveur d'une réduction de la voiture en ville. Avec la mise en place de la mesure, l'adhésion à la mesure a augmenté.

Les Parisiens ne se déclarent pas davantage favorables à la limitation de vitesse : la localisation résidentielle n'explique pas d'être favorable ou non à la limitation de vitesse.

Le type d'usage de l'axe, les fréquences d'usage, l'âge, l'activité professionnelle, avoir de jeunes

enfants et le lieu de résidence n'expliquent pas le fait d'être favorable à la limitation de vitesse à 30 km/h. Le genre par contre joue un rôle : **70% des femmes sont favorables à cette mesure contre 62% des hommes avant le passage à 30 km/h et 84 % des femmes sont favorables à cette mesure contre 75 % des hommes après le passage à 30 km/h.**

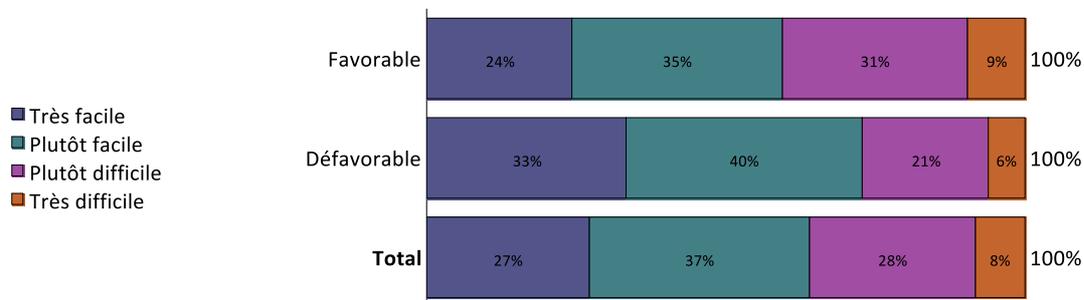
Cette tendance s'explique par le fait que la part des hommes estimant qu'il est très facile de traverser est supérieure à celle des femmes (33 % contre 21 %) et qu'il y a une forte corrélation entre le fait de trouver qu'il est très facile de traverser et être défavorable à la limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants parisiens.

**Figure 33 : Une acceptabilité plus forte lorsque le répondant estime qu'il est difficile de traverser**

**Opinion sur les axes 30 selon s'il est facile de traverser**

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 18,6$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

La perception des vitesses pratiquées en dehors des embouteillages ne fait pas varier les réponses. En revanche, la mauvaise connaissance de la réglementation actuelle modifie l'acceptabilité : les répondants pensant que la vitesse est actuellement limitée à 30 km/h sont beaucoup plus favorables à une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes.

**L'acceptabilité est forte, même pour les usagers réguliers de modes de transport « rapide » (autrement dit, pouvant facilement dépasser 30 km/h). Les femmes sont plus favorables à la limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants dans la mesure où elles estiment qu'il est plus difficile de traverser pour les piétons. Quels sont les effets positifs pressentis par les répondants se déclarant favorables à une limitation de vitesse à 30 km/h ?**

## **LIMITER LA VITESSE PERMETTRAIT D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DE REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE**

Au cours de l'enquête par questionnaire en amont du changement de réglementation concernant la vitesse, les répondants favorables à la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy et sur les Grands Boulevards étaient invités à citer trois raisons qui les amènent à être favorables à cette mesure. Les modalités de réponses permettent d'identifier les effets positifs pressentis par les répondants. Les entretiens semi-directifs ont permis de caractériser les modalités de réponses et apportent des précisions quant à la logique des réponses.

### **Une amélioration de la sécurité routière**

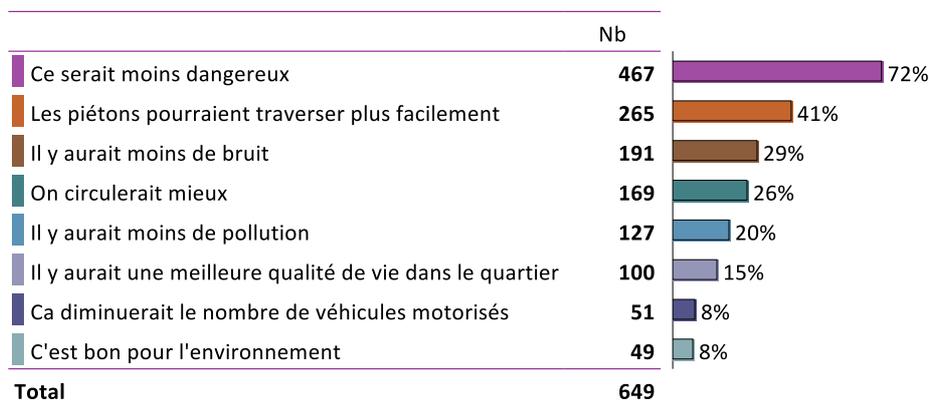
L'amélioration de la sécurité routière est citée comme un atout important de cette réduction des vitesses. Dans ce cadre, l'acceptabilité est attachée à un intérêt personnel ou à un sentiment d'équité horizontale selon laquelle les usagers mettent moins leur vie en jeu :

*« Je suis pour. Je pense que c'est une très bonne idée, il faut que la ville redevienne un espace où l'homme peut circuler sans mettre sa vie en jeu. Après je ne sais pas si la pratique suivra la volonté politique. Les gens sont pressés dans cette ville, ils ne font attention à rien » (Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

*« Oui, c'est une bonne chose, car c'est plus sécurisant » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

L'enquête quantitative a permis de hiérarchiser les raisons invoquées. Avant la limitation à 30 km/h, les répondants ont invoqué l'amélioration de la sécurité routière (72 %), les facilités de traversés pour les piétons (41 %), la réduction du bruit (29 %), une amélioration de la circulation (26 %) et une réduction de la pollution (20 %). L'amélioration de la qualité de vie et l'environnement sont assez peu cités (respectivement 15 % et 8 %). Toutefois, des améliorations de la sécurité et des traversées piétonnes augmentent indirectement la qualité de vie à Paris.

Figure 34 : L'amélioration de la sécurité routière et des traversées piétonnes comme effets pressentis majeurs



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (649 répondants se déclarant favorables à la limitation de vitesse/réponses multiples)

Les répondants estimant qu'un des apports serait **l'amélioration de la sécurité routière** ne trouvent pas plus que les autres que l'axe est dangereux pour eux-mêmes. En revanche, ils estiment que l'axe est dangereux pour les piétons et les cyclistes. Les réponses sont très différentes selon les deux terrains avec 77 % des répondants de l'Avenue de Clichy qui ont cité cette modalité contre 66 % sur les Grands Boulevards. **Avoir de jeunes enfants détermine les réponses dans la mesure où 80 % des répondants ayant de jeunes enfants ont cité l'amélioration de la sécurité routière comme un des effets pressentis.** Les répondants ayant cité l'amélioration de la sécurité routière comme un des effets pressentis de la limitation de vitesse citent fortement la diminution du nombre de véhicules, montrant ainsi l'association entre la forte occupation des espaces roulants avec une forte insécurité routière.

La moitié des répondants qui pensent que **les traversées pour les piétons seraient facilitées** déclarent que les traversées sont aujourd'hui difficiles pour les piétons : 51 % des répondants estimant qu'il est difficile de traverser pour les piétons aujourd'hui ont cité cette modalité de réponse (contre 34 % des répondants qui pensent qu'il est facile de traverser). Si cette réponse n'est pas corrélée au terrain d'enquête, elle est davantage citée par les répondants autour de la rue Brochant/Avenue de Clichy, identifié précédemment comme un lieu particulièrement difficile pour les traversées piétonnes. Les répondants ayant cité l'amélioration des traversées piétonnes estiment également que le nombre de véhicules sera diminué et que la circulation sera améliorée.

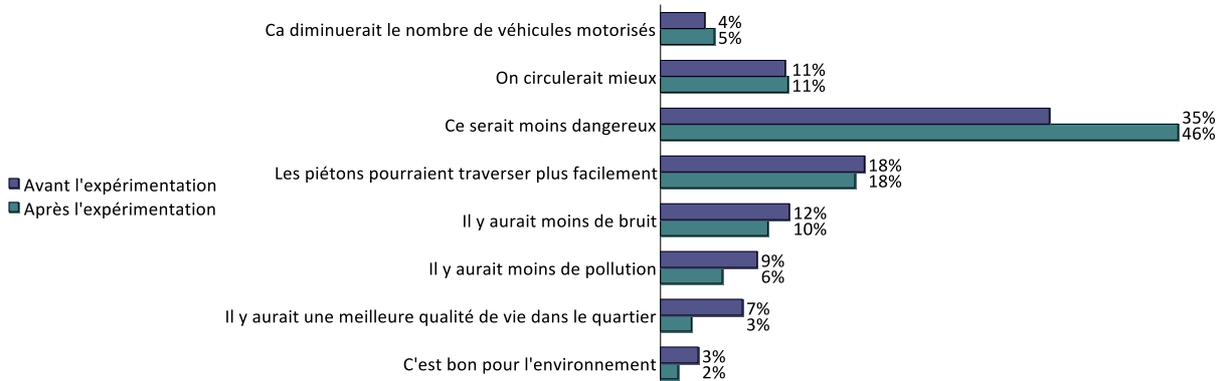
Suite à la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy, les analyses montrent une accentuation d'une amélioration pressentie de la sécurité routière et des traversées piétonnes.

**Figure 35 : Une accentuation d'une amélioration pressentie de la sécurité routière et des traversées piétonnes**

Raisons pour une limitation à 30 km/h avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 40,3$  ;  $\text{ddl} = 7$  (TS)

La relation est très significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT/APRES (réponses multiples)

**Les améliorations de la sécurité routière et des traversées piétonnes sont particulièrement pressenties Avenue de Clichy, et ce davantage après la limitation à 30 km/h de l'Avenue de Clichy. L'enjeu d'une limitation de vitesse sur les axes structurants est donc une plus grande interaction entre les deux rives de l'axe.**

## **Un impact environnemental et de confort de vie jugé mineur et souvent méconnu**

Parmi les répondants de l'enquête quantitative se prononçant en faveur d'une limitation de la vitesse à 30 km/h, 13 % citent l'impact positif sur le bruit et 9 % l'impact positif sur la pollution parmi les effets pressentis d'une limitation de vitesse à 30 km/h.

La part des répondants ayant cité une **réduction du bruit** est plus forte sur les Grands Boulevards (33 %) que sur l'Avenue de Clichy (26 %). En effet, comme montré précédemment, la préoccupation majeure autour de l'Avenue de Clichy est la sécurité routière. Le genre et avoir de jeunes enfants influencent les réponses : les femmes sont plus sensibles à la réduction du bruit que les hommes et les personnes qui ont de jeunes enfants citent davantage cette modalité que ceux qui n'en ont pas. Les répondants ayant cité la diminution du bruit ont également abordé la réduction de la pollution ainsi que le fait que ce soit bon pour l'environnement. Les répondants ont ainsi une sensibilité « environnementale ». Contrairement aux effets pressentis sur le bruit, les réponses sur **l'amélioration de la pollution** ne sont pas localisées.

L'enquête qualitative a permis de constater que les personnes interrogées ne savent souvent pas l'expliquer, mais suppose qu'une baisse de la vitesse pourrait réduire le bruit et la pollution. Les répondants ont une acceptabilité plutôt forte du projet par convictions personnelles qui

sont supposées :

*« Oui ça aurait surement un impact sur le bruit et la pollution, mais je n'y connais rien. Dans le fond je serai pour une suppression de la voiture dans la ville » (Ninon, cycliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 22 ans).*

*« Ça doit avoir un impact sur le bruit et la pollution. » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

*« Si ça réduit la pollution, je suis d'accord ! Paraît-il... mais je n'ai pas compris pourquoi » (Sonia, usager local, 46 ans).*

*« Pour la pollution, je ne sais pas quantifier, mais j'imagine » (Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

L'impact positif sur la pollution est plus évident que l'impact positif sur le bruit selon les personnes interrogées :

*« Moins on va vite, moins il y a de pollution » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 40 ans).*

*« Ça peut avoir un impact sur la pollution parce que plus roule doucement plus la pollution baisse, mais pour le reste je ne vois pas. Entre 50km/h ou 30 km/h, je ne vois pas la différence » (Christophe, cyclomotoriste en transit, Grands Boulevards, 24 ans).*

*« Les impacts sur la pollution, ils sont élémentaires, on ne peut pas discuter ça » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans).*

**Les possibles réductions de pollution et de nuisances sonores sont assez méconnues. Les faibles connaissances des répondants sur les effets de la limitation de la vitesse sur le bruit et la pollution nécessitent une pédagogie importante de la part de la puissance publique afin d'expliquer les avantages et les inconvénients d'une telle mesure.**

## Une réduction de la place de la voiture pour une meilleure qualité de vie

Parmi les répondants de l'enquête quantitative se prononçant en faveur d'une limitation de la vitesse à 30 km/h, 12 % citent l'impact positif sur la circulation, 7 % l'impact positif sur la qualité de vie dans le quartier et 4 % la diminution du nombre de véhicules.

Les répondants estimant qu'un des apports serait **l'amélioration de la circulation**, utilisaient un deux-roues motorisé lors de l'enquête et estiment que l'axe est dangereux pour utilisateurs de deux-roues motorisés et peu dangereux pour les automobilistes.

Les répondants ayant cité **l'amélioration de la qualité de vie** comme une modalité de réponse sont plutôt âgés de 30 à 59 ans et occupent un emploi de cadres ou professions libérales qui utilisent régulièrement une voiture. Cette réponse a été particulièrement citée autour du boulevard Saint-Martin. Les répondants pensent que les vitesses pratiquées sont supérieures ou égales à 50 km/h. Les autres réponses associées à l'amélioration de la qualité de vie sont une amélioration de la sécurité routière et de la circulation.

Selon les personnes interrogées lors de l'enquête qualitative, limiter la vitesse à 30 km/h serait une bonne chose pour réduire la place de la voiture. Cette acceptabilité plutôt forte est directement liée à des convictions personnelles qui supposent qu'une meilleure qualité de vie en ville est liée à une réduction de la place de la voiture. Ces convictions personnelles se combinent à des intérêts personnels de la part de répondants n'utilisant que très peu les modes de transports « rapides » comme la voiture ou le deux-roues motorisé :

*« Ce ne serait pas une mauvaise chose, car ça inciterait les gens à moins utiliser la voiture. Ils prendraient peut-être plus les transports, le scooter ou le vélo et ça désengorgerait Paris. Mon avis est vraiment lié au contexte de Paris : je viens de Vannes et je pense que ce serait ridicule à Vannes de mettre des rues à 30 km/h, mais à Paris, il y a tellement de voitures que ce serait bien de contraindre encore plus son utilisation. » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« 30 km/h c'est assez raisonnable. Je n'ai pas mon permis donc j'ai du mal à voir la différence entre 30 km/h et 50 km/h. Mais je pense que c'est mieux » (Kim, commerçante, Clichy/Saint-Ouen, 38 ans).*

Certaines personnes interrogées sont même favorables à ce que les restrictions soient encore plus fortes :

*« Je pense que ça serait déjà un grand pas, mais ce n'est pas suffisant. Il faudrait supprimer partiellement les voitures de la ville avec des modèles comme à Londres. Peut-être installer des péages urbains ou bien plus de sens interdit et des passages de voitures dans les petites rues. Il y a trop de voitures sur les boulevards » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

L'impact positif de cette mesure est la contrainte supplémentaire imposée aux automobilistes : la place de la voiture est moins imposante sur ces axes très circulés :

*« C'est bien s'il y a moins de voitures » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« Ça peut changer quelque chose du point de vue de la sensation générale de sécurité et la qualité de la vie » (Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

*« Ce qui serait intéressant, c'est de changer le comportement des automobilistes. Si on peut leur montrer qu'on peut adapter la vitesse pour respecter l'ensemble des usagers qui sont sur ces axes, ce serait très positif » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

Mais certaines personnes interrogées pointent un risque de gentrification :

*« Après je ne sais pas, c'est vrai que ça pourrait être plus agréable, mais je ne sais pas. J'aurai peur que ça se gentrifie un peu trop et que tout le côté populaire de l'avenue disparaisse. Je ne sais pas si c'est mieux. Ils vont encore ouvrir des bars à vin, ça suffit ! » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

Certains utilisateurs de deux-roues motorisés qui se sentent en danger se déclarent favorables à la réduction de vitesse et pressentent que la circulation sera améliorée. L'autre catégorie de population qui cite cette réponse déclare également que la qualité de vie sera améliorée. Il s'agit plutôt de cadres et professions intellectuelles supérieures faisant le lien entre l'amélioration de la circulation, l'amélioration de la qualité de vie, mais pointent également un risque de gentrification.

Pour les répondants, réduire les vitesses peut contribuer à améliorer la circulation et la qualité de vie, mais cette mesure n'est pas suffisante : il convient de plus largement organiser les circulations et les flux en milieu urbain :

*« C'est une condition nécessaire, mais pas suffisante. Ça doit être accompagné d'autres mesures. Il faut réfléchir aux moyens de faire respecter de cette politique sinon on va droit dans les conflits d'usage. Il faudrait réfléchir aussi à synchroniser les feux, regarder quel usager doit être favoriser, comment on lutte contre le stationnement sauvage, il faut réfléchir à tout ça avec en tête l'idée qu'une route en croise toujours d'autres. Ça nécessite une vision d'ensemble » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« C'est bien de la réduire, mais il faudrait avant tout réfléchir à des moyens de fluidifier la circulation » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans).*

**Les effets pressentis par les répondants favorables à une réduction de la limitation de vitesse sont une baisse de l'insécurité indéniable, une réduction des nuisances sonores sans que les causalités soient claires et l'amélioration de la qualité de vie avec un risque de gentrification. A l'inverse, quels sont les effets négatifs pressentis par les répondants se déclarant défavorables à une limitation de vitesse à 30 km/h ?**

## **UNE CONTRAINTE SUPPLEMENTAIRE POUR LES AUTOMOBILISTES ET DES EFFETS MINORES SUR LES CONSEQUENCES NEGATIVES DE LA PRESENCE DE L'AUTOMOBILE EN VILLE**

Au cours de l'enquête par questionnaire, les répondants défavorables à la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy et sur les Grands Boulevards étaient invités à citer trois raisons qui les amènent à être défavorables à cette mesure. Les modalités de réponses permettent d'identifier les effets négatifs pressentis par les répondants. Les entretiens semi-directifs ont permis de caractériser les modalités de réponses et apportent des précisions quant à la logique des réponses.

### **Une augmentation des embouteillages et des temps de déplacements**

Les personnes interrogées lors des entretiens craignent une perte de temps pour les automobilistes. L'intérêt personnel de pouvoir circuler en ville explique cette acceptabilité plutôt faible :

*« Si on réduisait à 30 km/h se serait une perte de temps pour les automobilistes et les scooters. Autant piétonner toute la ville » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

*« Si on réduit encore la vitesse, les piétons iront plus vite que les voitures » (Medhi, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 44 ans).*

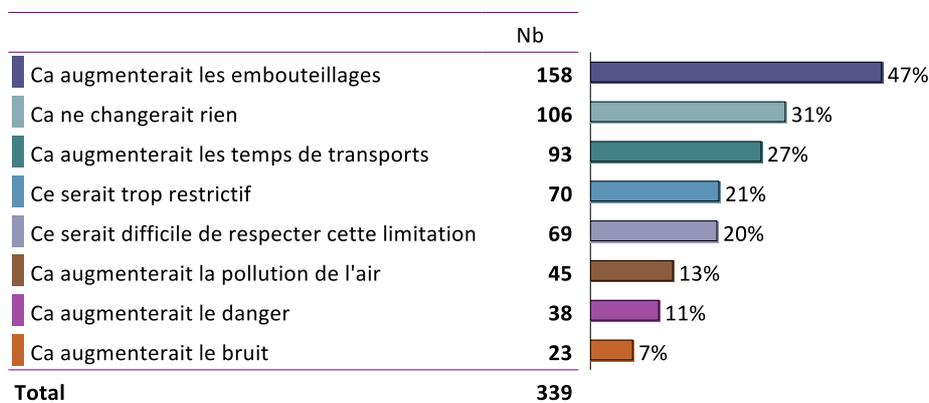
Si les répondants se déclarent plutôt en faveur des zones 30 localisées dans des quartiers précis, il leur semble important de pouvoir circuler sur les axes structurants :

*« C'est intéressant près des zones où les enfants circulent, mais pas sur des boulevards comme celui-ci où les voitures ont besoin de circuler pour rejoindre différentes destinations. On ne peut pas fonctionner que sur le ralenti dans la ville, il faut qu'il y ait du passage, c'est un mal nécessaire » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

L'analyse quantitative a permis de hiérarchiser les effets pressentis par les répondants se prononçant en défaveur de la limitation de la vitesse à 30 km/h. Les répondants ont invoqué une **augmentation des embouteillages** (47 %), **l'inutilité de la mesure** (31 %), **l'augmentation des temps de transports** (27 %), la **dimension restrictive de cette limitation** (21 %) et la **difficulté de respecter cette réglementation** (20 %). Les effets pressentis sur les dimensions

environnementales et sécuritaires (pollution, danger, bruit) sont assez peu cités (respectivement 13 %, 11 % et 7 %) montrant que la faible acceptabilité du projet repose sur des craintes qui touchent personnellement l'individu (perte de temps, embouteillage...).

Figure 36 : Une hausse des temps de transport pressentie



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (399 répondants se déclarant défavorables à la limitation de vitesse/réponses multiples)

Les répondants estimant que l'un des risques serait **l'augmentation des embouteillages** ne sont pas plus automobilistes que les autres : 49 % des automobilistes réguliers ont cité cette modalité contre 46 % de l'ensemble des répondants se prononçant contre la limitation de vitesse (relation statistiquement peu significative). En revanche, la catégorie socioprofessionnelle détermine fortement les réponses : 52 % des artisans et chefs d'entreprises et 56 % des employés citent cette modalité contre 36 % des cadres et professions intellectuelles supérieures. La perception des vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe influence également fortement les réponses : 62 % des répondants qui estiment que les vitesses pratiquées à 50 km/h en dehors des heures de pointe pensent que les embouteillages risquent d'être augmentés (contre 47 % de l'ensemble des répondants se prononçant contre la limitation de vitesse). Les répondants craignant qu'une limitation de vitesse augmente les embouteillages ont répondu que cette mesure serait difficile à respecter, qu'elle augmenterait les temps de transport et qu'elle augmenterait la pollution. Le lien entre les ralentissements et l'augmentation de la pollution est donc fait par les répondants.

En lien avec l'augmentation des embouteillages, les répondants ont cité **l'augmentation des temps de transport**. Les modes de transport régulièrement utilisés déterminent le sentiment que la limitation à 30 km/h augmente les temps de transport : 30 % des utilisateurs réguliers de voiture, de deux-roues motorisés et de transports en commun citent cette modalité. Les utilisateurs réguliers de l'axe roulant pensent donc à une hausse des temps de transport. Comme pour la perception d'une hausse des embouteillages, la perception des vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe influence également fortement les réponses : 38 % des répondants qui estiment que les vitesses pratiquées à 50 km/h en dehors des heures de pointe pensent que les temps de transports risquent d'être augmentés (contre 27 % de

l'ensemble des répondants se prononçant contre la limitation de vitesse). Les répondants craignant qu'une limitation de vitesse augmente les temps de transports ont répondu que cette mesure serait difficile à respecter et qu'elle augmenterait les embouteillages.

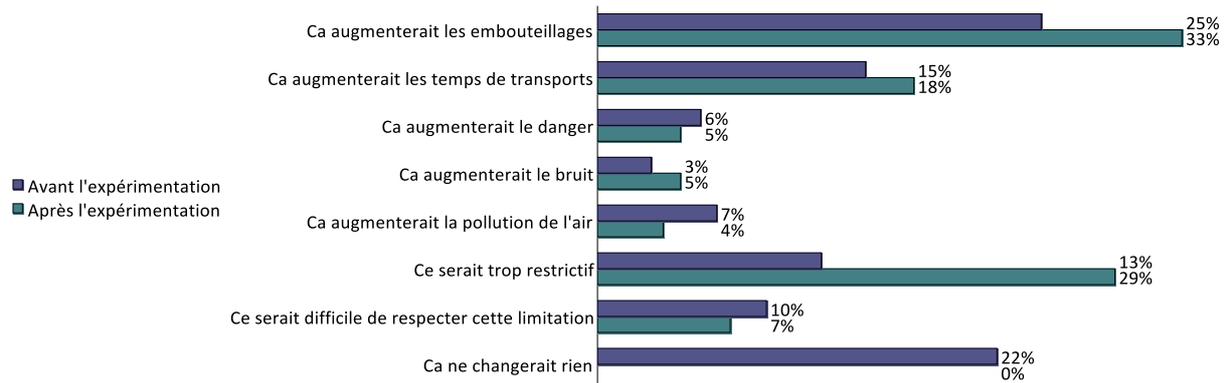
Suite à la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy, la perception d'une hausse des embouteillages et des temps de transport est pressentie.

**Figure 37 : Une accentuation d'une dégradation des temps de transport**

Raisons contre une limitation à 30 km/h avant et après l'expérimentation (Avenue de Clichy)

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 41,6$  ;  $\text{ddl} = 7$  (TS)

La relation est très significative.  
Des modalités ont été regroupées



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative AVANT/APRES (réponses multiples)

**La crainte majeure pressentie par les répondants à l'augmentation des embouteillages et des temps de transport. Les utilisateurs de modes de transports « rapides » empruntant les axes et ceux qui perçoivent les vitesses pratiquées en dehors des heures de pointe comme inférieures à 50 km/h sont sensibles à cette thématique.**

## Une atteinte à la liberté

21 % des répondants se déclarant contre la limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants estiment qu'une telle mesure serait **trop restrictive**. Les modes de transports régulièrement utilisés ne déterminent pas de citer cette modalité. En revanche, les différents usages de l'axe jouent un rôle : 25 % des usagers pour des motifs récréatifs et 29 % des usagers en transit estiment que cette mesure serait trop restrictive (contre 21 % de l'ensemble des répondants se prononçant en défaveur d'une limitation de vitesse). Si la catégorie socioprofessionnelle n'impacte pas ce sentiment, 39 % des étudiants estiment qu'il s'agit d'une atteinte à la liberté (contre 21 %).

En effet, l'analyse qualitative pointe cette atteinte à la liberté, même pour les non-automobilistes. L'acceptabilité du projet est donc également expliquée par des sentiments d'équité horizontale (envers les automobilistes) et territoriale (envers les habitants de

l'extérieur de Paris) :

*« Je n'ai jamais conduit, je n'ai pas mon permis, mais si on appliquait une politique de réduction, je pense que je le vivrais comme une contrainte psychologique » (Elsa, cycliste en transit, Grands Boulevards, 28 ans).*

*« Il faut les laisser circuler. Faut penser aux gens qui habitent à l'extérieur de Paris, même si on réduit leur trottoir, ils prendront quand même leur voiture, ils n'ont pas le choix. Alors tous ces changements se font contre eux » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

**Les étudiants, les personnes en transit et fréquentant l'axe pour des motifs récréatifs estiment que réduire les limitations de vitesse serait trop restrictif.**

## **Peu d'effets sur la pollution, l'insécurité et le bruit**

13 % des répondants se déclarant contre la limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants estiment qu'une telle mesure contribuerait à **augmenter la pollution de l'air**, 11 % qu'elle contribuerait à **augmenter le danger** et 7 % qu'elle contribuerait à **augmenter le bruit**. Les répondants estimant qu'une réduction de la limitation de vitesse augmenterait la pollution répondent également qu'elle augmenterait le bruit et les embouteillages. Si la catégorie socioprofessionnelle influence les réponses des répondants estimant qu'une réduction de la limitation de vitesse augmenterait la pollution occupent plutôt un emploi d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises (28 % contre 13 %), les usages de l'axe influencent les réponses sur le bruit : 12 % des répondants qui travaillent sur l'axe citent l'augmentation du bruit. Ceux qui citent l'augmentation du danger disent également que cette mesure ne va rien changer.

Selon les personnes interrogées lors de l'enquête qualitative, la limitation à 30 km/h va augmenter la congestion et ainsi le bruit et la pollution :

*« Ce n'est pas forcément bénéfique. À certains endroits, ça va forcément créer des bouchons. Et si ça bouchonne, la pollution augmente et le bruit aussi » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

*« Le bruit ou la pollution ne dépend pas de la vitesse. C'est plutôt pire quand les voitures n'avancent pas ! » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

Ainsi, la plupart des personnes interrogées indiquent que la congestion annulerait les effets positifs de la réduction de la vitesse. De plus, elles estiment que les nuisances sonores seront maintenues en raison du bruit du moteur ou des klaxons :

*« Je ne pense pas que ça pourrait avoir un impact de passer de 50 à 30, vous êtes toujours en 2d ou en 1re, ça fait toujours le même bruit » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« 30 km/h ne changerait pas le fait que les gens klaxonnent » (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« Le problème est que cela n'avance pas, les gens klaxonnent... » (Sonia, usager local, Clichy/Saint Ouen, 46 ans).*

Précisément concernant les impacts de la mesure sur le danger, dans le quartier de Clichy/Saint-Ouen, la proximité du périphérique pose question :

*« Ca va engendrer des accidents, car les gens qui sortent du périphérique sortent à 80 km/h et doivent déjà réduire à 50 km/h et on va leur demander de redescendre à 30 km/h. C'est dangereux au niveau des portes parce que les gens qui sortent du périphérique, ils ne pensent qu'à accélérer pour éviter les feux rouges, donc c'est un risque pour les piétons » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 40 ans).*

**Des effets négatifs environnementaux d'une limitation de vitesse à 30 km/h sont relevés par l'analyse et sont en lien avec la hausse supposée de la congestion. La logique est la suivante : la réduction de vitesse induira des embouteillages qui accentueront la pollution et le bruit. L'augmentation du danger est davantage associée à des différentiels de vitesse (passage du périphérique à un axe limité à 30 km/h). D'autres répondants insistent sur l'inutilité et l'incohérence de la limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants.**

## Une mesure jugée inutile et incohérente

### Une mesure inutile en raison des vitesses pratiquées

31 % des répondants estiment que la limitation de vitesse **ne changerait rien**. Trouver que la limitation de vitesse ne changerait rien est beaucoup plus fort Avenue de Clichy que sur les Grands Boulevards (41 % des répondants Avenue de Clichy contre 21 % des répondants des Grands Boulevards). Les réponses varient également fortement selon les usages de l'axe : les habitants estiment plus que les autres usagers qu'une telle mesure ne changerait rien.

Figure 38 : La limitation de vitesse ne changera rien pour les habitants défavorables

La limitation de vitesse ne changerait rien selon les usages de l'axe

$p = 0,04$  ;  $\text{Khi}2 = 8,4$  ;  $\text{ddl} = 3$  (S)

La relation est significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (399 répondants se déclarant défavorables à la limitation de vitesse/réponses multiples)

En lien avec ce résultat, les Parisiens sont plus nombreux, parmi les répondants contre cette mesure, à estimer que cette limitation de vitesse ne changerait rien.

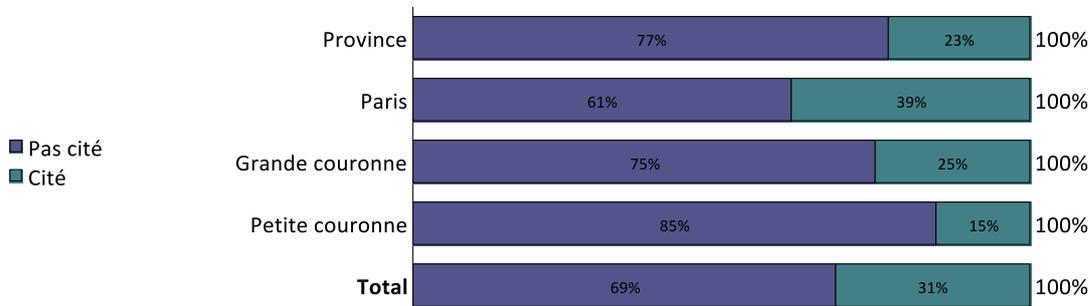
Figure 39 : La limitation de vitesse ne changera rien pour les Parisiens défavorables

La limitation de vitesse ne changerait rien selon le lieu de résidence

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}2 = 14,7$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (399 répondants se déclarant défavorables à la limitation de vitesse/réponses multiples)

Les habitants pensent que cette mesure ne changerait rien à la situation actuelle. La quotidienneté des embouteillages peut expliquer cette tendance.

L'analyse qualitative permet de comprendre les raisons de ce sentiment d'inutilité des réductions de vitesse à 30 km/h. Les répondants estiment que cette mesure n'a pas d'intérêt, car les vitesses sont déjà faibles ou que la circulation est déjà difficile :

*« Je ne vois pas l'intérêt : ça circule déjà pas, y'a déjà beaucoup trop de monde. » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 39 ans).*

*« De toute façon ça n'avance jamais donc ça changera quoi ? » (Sonia, usager local, Clichy/Saint-Ouen, 46 ans).*

La congestion quotidienne est fortement citée pour expliquer l'inutilité de la mesure :

*« C'est vrai que 50 km/h ça semble beaucoup, mais c'est tout le temps bouché ici alors à quoi ça servirait » (Christophe, cyclomotoriste en transit, Grands Boulevards, 24 ans).*

*« Je trouve ça inutile, personne ne roule à 50km/h dans cette ville, c'est toujours toujours bouché. Sur le boulevard, c'est encore pire depuis qu'on a un double sens. » (Jérémy, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« Quand je vois la circulation bouchonnée comme elle l'est en ce moment, je ne sais pas si une telle mesure changerait quoi que ce soit » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

D'autres déclarent de ne voir de différence entre des vitesses limitées à 50 km/h ou 30 km/h :

*« Entre 50 et 30 je ne vois pas de grande différence et déjà je pense que les voitures ont du mal à rouler au-dessus de 50 avenue de Clichy. Je ne vois pas ce que ça changerait. Je trouve ça un peu ridicule » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« Pour être tout à fait honnête, ça ne ferait pas une grande différence, je ne suis pas en voiture et sans enfant. Peut-être que si j'en avais ça aurait plus d'importance pour moi. Pareil si j'étais automobiliste. Je n'ai pas d'avis tranché sur la question » (Ninon, cycliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 22 ans).*

D'autres sont opposés « par principe » aux limitations de vitesse :

*« Sur le tronçon c'est bien, mais je ne suis pas sûr que ça va changer la vitesse réelle qui n'est pas très rapide. Je suis pour toutes les limitations de vitesse de toute façon ».*  
(Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).

**En raison des faibles vitesses pratiquées, une limitation de vitesse à 30 km/h semble inutile à près d'un tiers des personnes interrogées au cours de l'enquête quantitative. L'analyse qualitative a permis de comprendre les logiques des répondants, notamment leur sentiment d'incohérence de la mesure.**

### ***Une mesure incohérente au regard de la morphologie des voies***

La fonction des axes structurants est, selon les répondants, de circuler. Limiter les vitesses à 30 km/h semble alors incohérent avec la hiérarchisation du réseau viaire :

*« Les Grands Boulevards sont fondamentalement un axe de circulation, et avec une réduction de vitesse, on leur enlève leur fonction première. C'est important d'avoir des lieux de passage dans une ville »* (Jérémie, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).

*« Ils ont mis des années à construire de grandes et larges avenues dans cette ville pour les voitures et maintenant ils font tout pour les rétrécir en pensant que ça va réduire la vitesse des voitures. Mais il ne faut pas se leurrer. C'est utopique, les gens ils sont pressés, à 9h00 les gens sont stressés et se dépêchent. »* (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).

L'analyse qualitative pointe également un possible effet induit de cette mesure quant au report de la circulation sur d'autres voies :

*« Ici, c'est un axe passant entre les portes de Paris et la place Clichy, avec une réduction de la vitesse, la circulation va encore être plus dense que d'habitude. Ça va entraîner plus de circulation sur les petites rues à côté »* (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 40 ans).

Enfin, l'incohérence d'une telle mesure aurait un impact direct sur son irrespect :

*« Ça ne marchera jamais. Ça n'a aucun intérêt, c'est uniquement pour prendre de l'argent. Soit c'est bouché, soit la nuit ça ne sera pas respecté. Les gens ne comprendraient pas. »* (Kévin, commerçant, Grands Boulevards, 35 ans).

**Limiter la vitesse à 30 km/h sur les axes structurants peut être perçu comme inutile et incohérent. Cette perception a des impacts forts sur le respect de la mesure.**

## À retenir :

- L'acceptabilité d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants de Paris est assez forte : même les automobilistes et les utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés, ayant un intérêt personnel à pouvoir circuler à 50 km/h, sont près de la moitié à être favorables à une telle mesure. Les convictions personnelles et les sentiments d'équité en faveur des modes « vulnérables » (piétons et cyclistes) expliquent donc l'acceptabilité d'une telle mesure.
- L'expérimentation de la limitation de vitesse sur l'Avenue de Clichy a été très bien accueillie : 65 % des usagers était favorable à la mesure avant sa mise en place et ils sont 85 % après. Les automobilistes et les usagers de deux-roues motorisés sont pour plus de la moitié d'entre eux favorables à une limitation de la vitesse après son expérimentation sur l'Avenue de Clichy.
- Les effets positifs pressentis sont une amélioration de la sécurité routière et des traversées pour les piétons. Ces effets sont accentués après l'expérimentation. Les enjeux environnementaux sont moins cités et surtout peu compris par les répondants.
- Les effets négatifs pressentis sont une augmentation des embouteillages et des temps de déplacements, surtout de la part des automobilistes. Ces effets sont accentués après l'expérimentation. Pour un tiers des répondants, une limitation de vitesse serait inutile. Si les intérêts personnels expliquent une faible acceptabilité, le sentiment d'équité territoriale conduit à trouver que cette limitation de vitesse est une contrainte forte pour les automobilistes qui habitent en dehors de Paris.
- Les personnes défavorables à une limitation de vitesse déclarent qu'ils ne respecteront pas cette mesure pour manifester leur contestation.
- Les mesures répressives sont jugées gênantes par les répondants défavorables au projet d'une limitation de vitesse. En ce sens, elles peuvent constituer un risque pour l'acceptation de la mesure.

# MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DE LA LIMITATION DE VITESSE

*Un objectif est de comprendre les leviers et les freins à la mise en place d'une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les axes structurants urbains. Quels sont les changements perceptibles ? Est-il nécessaire d'aménager les espaces publics ? La problématique du respect de la mesure est également un enjeu important à analyser.*

# MISE EN ŒUVRE DE LA LIMITATION DE VITESSE A 30 KM/H

## Un environnement amélioré

### 60 % des usagers ont remarqué des changements...

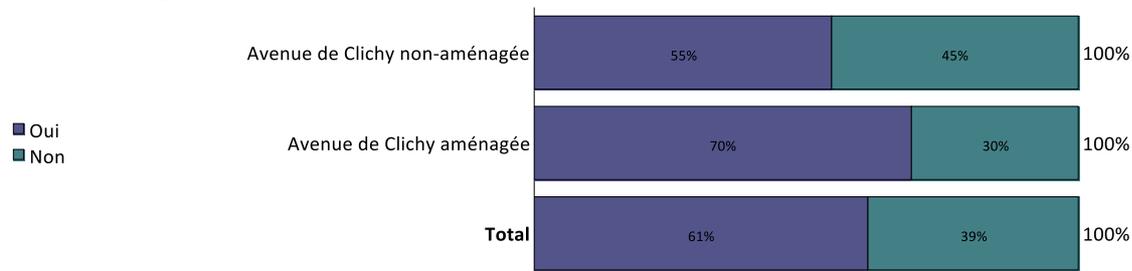
Au total, 61 % des personnes interrogées ont remarqué des changements sur l'Avenue de Clichy. La différence entre les deux tronçons est significative avec 70 % des répondants de la Place de Clichy à la Fourche qui ont remarqué des changements contre 55 % de la Fourche à la Porte de Clichy. Ce résultat laisse supposer un effet des aménagements sur la perception d'une limitation de vitesse, si les usagers ont remarqués cette limitation.

Figure 40 : Des changements remarquables entre la Fourche et la Place de Clichy

Changements remarquables selon les aménagements

$p = <0,1$  ;  $\chi^2 = 23,6$  ;  $ddl = 1$  (TS)

La relation est très significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

En effet, les changements sont perceptibles par les usagers autour de la place de Clichy avec des changements en lien avec les aménagements :

*« J'ai vu le changement vers le place de Clichy, les trottoirs sont plus larges et je trouve que c'est plus agréable d'accéder à la place maintenant. », Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

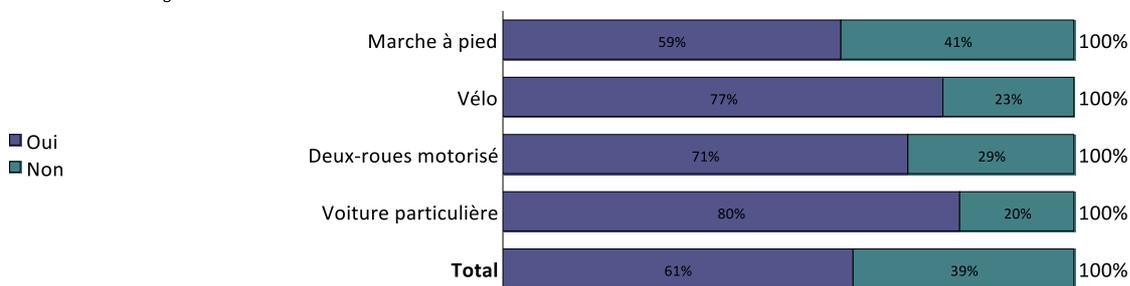
Les modes de transport circulant sur la voirie ont remarqué des changements Avenue de Clichy, et ce davantage que les piétons. Ainsi, 80 % des automobilistes interrogés ont remarqué des changements contre 59 % des piétons.

**Figure 41 : Les modes circulant sur l'axe limité à 30 km/h ont davantage perçu les changements**

Avez-vous remarqué des changements ?

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi2} = 14,4$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

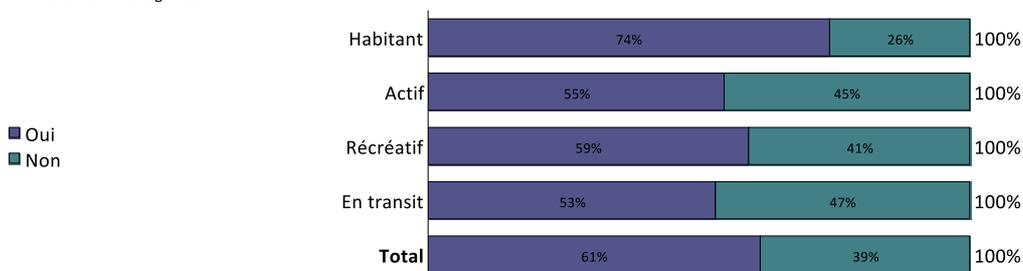
Les usages de l'Avenue de Clichy déterminent fortement le fait d'avoir remarqué des changements. La part des habitants ayant remarqué des changements est ainsi plus forte que la moyenne (74 % contre 61 %). En lien avec les usages de l'Avenue, les fréquences d'usage de l'axe influence fortement la perception de changement avec 67 % des personnes qui fréquentent l'Avenue de Clichy quotidiennement ayant remarqué des changements contre 44 % pour ceux qui viennent une fois par mois.

**Figure 42 : Les habitants ont fortement perçus de changements**

Avez-vous remarqué des changements ?

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi2} = 29,8$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.



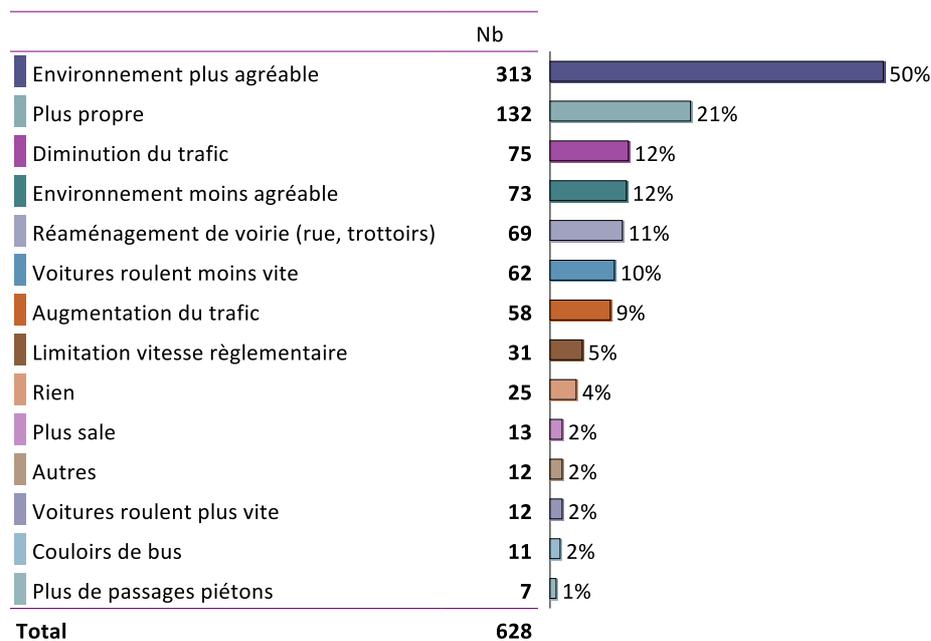
Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

**Des changements sont perçus par plus de 60 % des usagers, principalement les usagers réguliers de modes de transport circulant sur l'Avenue de Clichy et par les habitants et les actifs.**

### ...principalement en faveur d'un environnement plus agréable

Ce n'est pas la limitation de la vitesse réglementaire qui est le changement remarqué mais la perception d'un environnement plus agréable avec 50 % des répondants qui citent ce changement. La diminution du trafic et les réaménagements de voirie sont également des changements ressentis par une part non négligeable (respectivement 12 et 11 % des répondants), alors que la diminution de la vitesse pratiquée est citée par 10 % des répondants. La limitation de la vitesse réglementaire n'est citée que par 5 % des répondants.

Figure 43 : Un environnement plus agréable pour la moitié des usagers



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (628 répondants ayant remarqué des changements)

Le quartier est ainsi perçu comme plus agréable qu'auparavant :

*« Je trouve que c'est plus pratique et plus agréable qu'avant. », Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

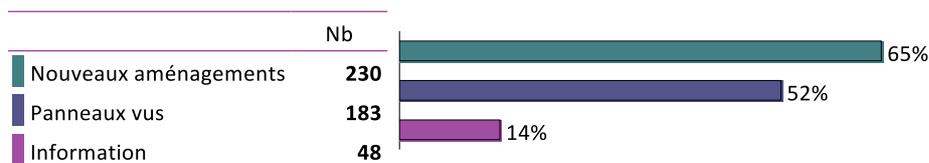
**Les changements perçus sont un environnement plus agréable en lien direct avec les réaménagements réalisés dans le cadre de la limitation à 30 km/h.**

## Un tiers des répondants a remarqué la limitation de vitesse

Si 61 % des répondants ont remarqués des changements, seuls 34 % ont remarqué que la vitesse réglementaire était passée de 50 km/h à 30 km/h.

Les aménagements de voirie et la mise en place de panneaux influencent fortement le fait d'avoir remarqué que la vitesse réglementaire avait été réduite à 30 km/h. En effet, 65 % des usagers ayant remarqué le changement de limitation de vitesse l'ont remarqué grâce aux aménagements de voirie.

Figure 44 : Le rôle important des aménagements de voirie



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (353 répondants ayant remarqué la limitation de vitesse / réponses multiples)

Les changements ont été remarqués par les panneaux :

*« J'ai remarqué par les panneaux et les indications sur la route. Avec le nombre de panneaux qui ont été mis, on peut difficilement ne pas le remarquer !. » (Ingrid, actif, Clichy/Saint-Ouen, 48 ans).*

*« J'avais remarqué les panneaux, mais je ne savais pas si c'était parce qu'il y avait des travaux ou si c'était définitif », Jérôme, usager deux-roues motorisé en transit, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

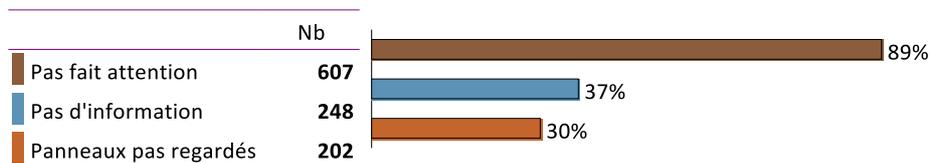
*« J'ai remarqué qu'il y avait de nouveaux panneaux pour la zone 30 au début de la rue Legendre mais je n'avais pas vu qu'il y avait un ralentissement sur l'ensemble de l'avenue », Marc, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 34 ans).*

Les aménagements ont également permis aux usagers de s'apercevoir d'une limitation de vitesse sur l'Avenue de Clichy :

*« J'ai remarqué les panneaux et aussi les aménagements, après je suis allé lire des articles sur ça sur Internet... », Wilfried, usager deux-roues motorisé en transit, Clichy/Saint-Ouen, 51 ans).*

La majorité de répondants n'ayant pas remarqué le changement de limitation de vitesse déclarent ne pas avoir fait attention.

Figure 45 : L'information n'est que peu remise en cause par les usagers n'ayant pas remarqué la limitation de vitesse



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (679 répondants n'ayant pas remarqué la limitation de vitesse / réponses multiples)

En effet, les usagers déclarent ne pas avoir remarqué les panneaux de limitation de vitesse, notamment parce qu'ils se déplacent à pied :

*« Je n'ai pas remarqué. On se rend pas compte de la vitesse quand on est à pied »,  
Huguette, usage récréatif, Clichy/Saint-Ouen, 86 ans).*

*« Vu que je suis piétonne, j'ai pas fait attention aux panneaux »,  
Martha, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

**La limitation de vitesse a été remarquée par plus d'un tiers des usagers avec une forte contribution des aménagements à la perception d'un changement de la vitesse réglementaire.**

## La limitation de vitesse impacte les vitesses pratiquées

### 45 % estiment que la limitation de vitesse a eu des effets

Si 61 % des répondants ont remarqués des changements et que seuls 34 % ont remarqué que la vitesse réglementaire était passée de 50 km/h à 30 km/h, 45 % des répondants estiment que cette mesure a eu un effet sur la circulation.

« C'est toujours bloqué, c'est passé à 30 mais je n'ai rien remarqué de différent. », Roland, actif, Clichy/Saint-Ouen, 33 ans).

« C'est un endroit toujours embouteillé, on ne voit pas beaucoup de changement », Samir, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 30 ans).

« Ça ne change pas grand chose pour moi, on roule toujours aussi peu vite sur cette avenue. » (Ingrid, actif, Clichy/Saint-Ouen, 48 ans).

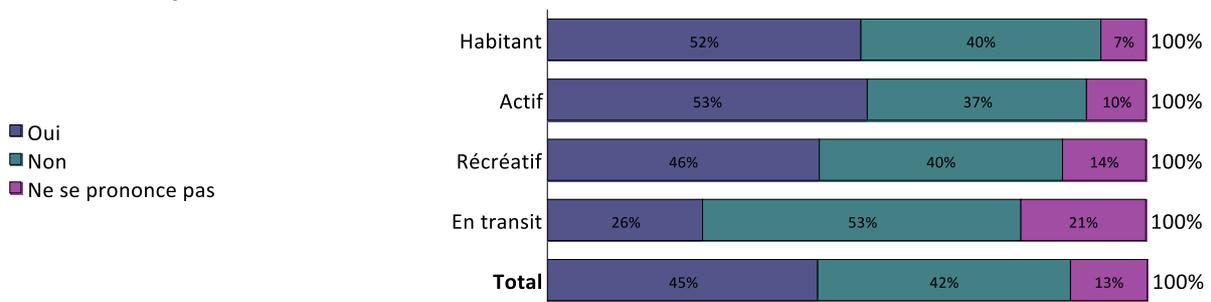
Les habitants et les actifs ressentent davantage les effets d'une telle mesure : 52 % des habitants et 53 % des actifs estiment que la limitation de vitesse a eu un impact contre 26 % des personnes en transit.

Figure 46 : Les habitants et les actifs ressentent les effets des limitations de vitesse

Effets ressentis de la limitation de vitesse selon l'usage de l'Avenue de Clichy

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 47,8$  ;  $\text{ddl} = 6$  (TS)

La relation est très significative.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

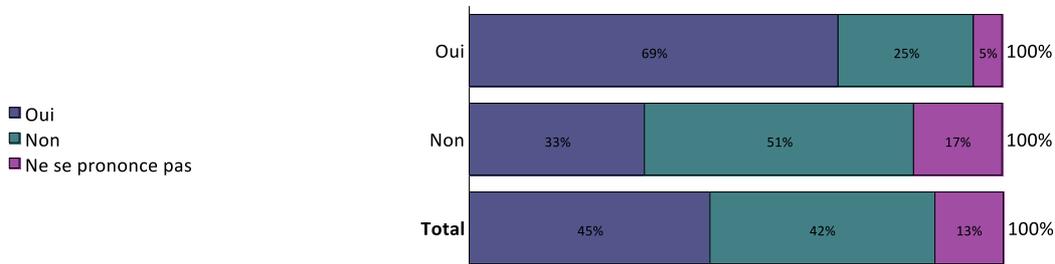
Quand les usagers ont remarqué la limitation de vitesse, ils estiment que des effets se font sentir. Ainsi, 69 % des usagers ayant remarqué la limitation de vitesse estiment que des effets sont perceptibles, contre 33 % des usagers qui n'ont pas remarqué la limitation de vitesse qui estiment que des effets sont perceptibles.

**Figure 47 : Les usagers ayant remarqué la limitation de vitesse estiment que les changements sont perceptibles**

Effets ressentis de la limitation de vitesse selon limitation de vitesse remarquée

p = 0,0 ; Khi2 = 125,2 ; ddl = 2 (TS)

La relation est très significative.



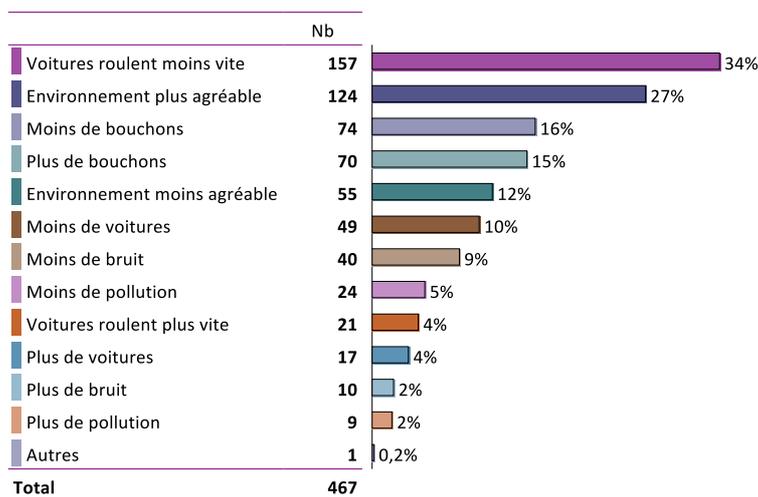
Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

**Les effets de la limitation de vitesse est surtout perceptible par les habitants et les actifs.**

### ***Des effets sur les vitesses pratiquées et l'environnement***

Parmi les 467 répondants estimant que la limitation de vitesse a eu un effet, 34 % estiment que les voitures roulent moins vite et 27 % que l'environnement est plus agréable. Ces deux effets sont majoritairement ressentis. La perception de l'augmentation ou de la diminution de la congestion est plus controversée : si 16 % des répondants estiment que la congestion a diminué, 15 % estiment qu'elle a diminué.

**Figure 48 : Des vitesses pratiquées plus faibles et un environnement plus agréable**



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (467 répondants qui estiment que des effets se font sentir / réponses multiples)

**Les effets ressentis sont une baisse des vitesses et un environnement plus agréable.**

## **La limitation à 30 km/h nécessite un temps d'adaptation**

L'analyse des perceptions a été réalisée trois mois après la mise en place de la limitation de vitesse à 30 km/h. ce temps est court alors que les changements de comportements, d'habitudes et de perception nécessitent des temps d'adaptation.

En effet, les usagers ont relevé au cours des entretiens semi-directifs que la mesure n'avait pas l'effet escompté :

*« Ben pour l'instant elle n'a pas les effets souhaités.. », (Aurélie, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 32 ans).*

*« Vu comme les voitures roulent vite, je trouve que c'est vraiment bien de vouloir les faire ralentir !! Le problème c'est que ça n'a rien changé pour l'instant !.», (Patrick, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 51 ans).*

Un grand nombre d'usagers ont pointé cette nécessité d'un temps d'adaptation de la part des automobilistes et des usagers de la voie publique :

*« Pas pour l'instant mais j'espère que ça les obligera à ralentir..», (Camille, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 29 ans).*

*« Pour l'instant, je ne vois pas d'impact, mais peut-être qu'avec d'autres mesures ou avec le temps, cela peut améliorer la qualité de vie.», (Marie-Claire, usage récréatif, Clichy/Saint-Ouen, 63 ans).*

*« Je pense qu'elle le sera avec le temps, il faut que les gens s'habituent », (Paolo, actif, Clichy/Saint-Ouen, 45 ans).*

*« ça fait pas longtemps, faut sûrement le temps que les gens s'habituent, que ça s'intègre.. », (Patrick, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 51 ans).*

*« Je ne crois pas que ça changera quelque chose à mon quotidien. Ou alors, il est encore trop tôt, dans quelques mois on verra. », (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

**Si la limitation à 30 km/h améliore la qualité du cadre de vie et les traversées piétonnes, les changements de comportement des automobilistes et des deux-roues nécessitent un temps d'adaptation.**

## L'IMPORTANCE DE L'INFORMATION ET DES AMENAGEMENTS

Limiter la vitesse à 30 km/h sur ces axes impose également une réflexion autour des actions à mettre en œuvre pour faire respecter cette mesure :

*« Le problème c'est de savoir comment faire respecter ces limitations » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans).*

L'analyse qualitative a identifié les différents types de réactions face à la question du respect et du contrôle d'une limitation de vitesse à 30 km/h de certains axes structurants parisiens. L'analyse quantitative a permis de hiérarchiser les réponses et de comprendre les profils des répondants selon les mesures préférées. L'analyse quantitative, en proposant une évaluation avant / après de la mise en place d'une limitation à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy, permet d'évaluer si des modifications sont perceptibles après la mise en place de la limitation de vitesse à 30 km/h concernant les mesures mises en place.

### Une combinaison entre Informer/Aménager/Réprimer

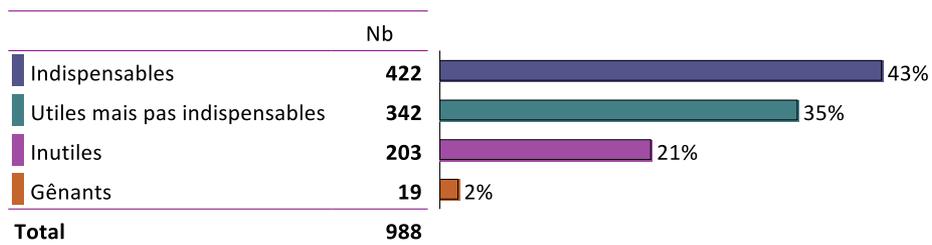
Les analyses qualitative et quantitative montrent qu'un panel de mesures est souvent préféré : si l'information est indispensable, elle ne suffit souvent pas et doit être complétée par des mesures d'aménagement ou de répression. Cependant, ces mesures sont fortement contestées par les personnes défavorables aux limitations de vitesse.

#### ***Informé les usagers est indispensable***

L'information et la sensibilisation sont les mesures qui paraissent les plus indispensables : avant l'expérimentation, sur l'Avenue de Clichy et les Grands Boulevards, 43% estiment que l'information est indispensable, alors que 33 % estiment que les aménagements sont indispensables et 26 % que la répression est indispensable pour faire respecter les 30 km/h.

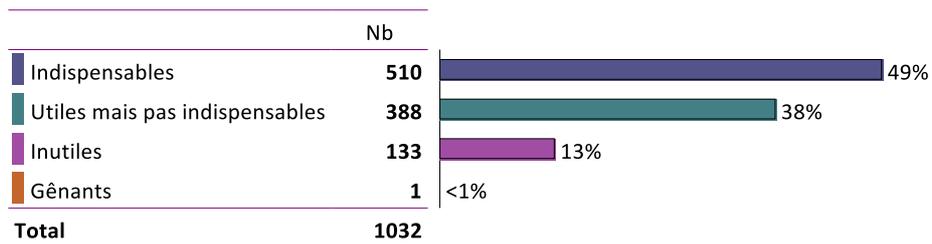
Suite à l'expérimentation, le caractère indispensable de la sensibilisation se renforce avec 49 % des répondants qui estiment que les panneaux, l'information, la communication sont indispensables (contre 43 % avant l'expérimentation), 38 % utiles mais pas indispensables (contre 35 % avant), 13 % inutiles (contre 21 % avant) et moins de 1 % gênantes (contre 2 % avant).

**Figure 49 : Des mesures de sensibilisation indispensables**



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Figure 50 : Un renforcement du caractère indispensable de la sensibilisation suite à l'expérimentation**



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Les entretiens semi-directifs ont montré que beaucoup pointaient l'importance d'une communication sur cette mesure :

*« Sensibiliser, il faut faire parler les gens. Il faut leur expliquer » (Karim, usager local, Grands Boulevards, 40 ans).*

*« Faire des publicités de prévention ou faire des panneaux. Les gens sont pas habitués, il ne faut pas leur faire peur du genre « rouler vite tue », mais il faut informer » (Kim, commerçante, Clichy/Saint Ouen, 38 ans).*

*« Plutôt des panneaux ou des indications. Je suis plutôt prévention que répression » (Tristan, automobiliste ou motard en transit, Grands Boulevards, 33 ans).*

Des populations cibles peuvent être plus sensibilisées comme les jeunes conducteurs ou les motards, perçues comme des populations ayant des comportements plus dangereux :

*« La sensibilisation des jeunes conducteurs et des motards. » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

La présence de radars pédagogiques est également une mesure citée par les personnes interrogées :

*« Les radars éducatifs ou pédagogiques pourraient être une bonne idée. Sur moi ça*

*marche en tout cas. Ça fait partie des trucs qui n'énervent pas trop les gens et c'est une manière de s'imprimer la notion de 30 km/h » (Gaëtan, cycliste en transit, Grands Boulevards, 25 ans).*

*« Les radars pédagogiques » (Elsa, cycliste en transit, Grands Boulevards, 28 ans).*

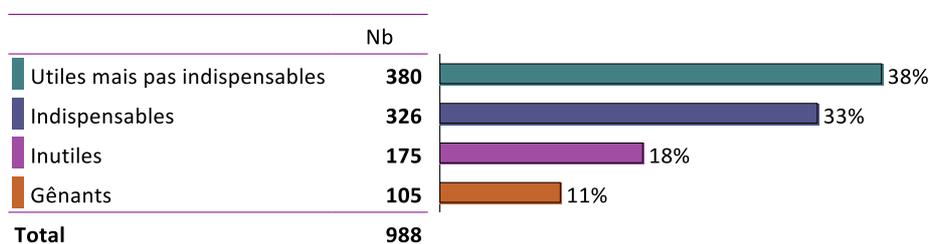
**La communication est indispensable ou utile pour près de 80 % des répondants. Au-delà des simples panneaux, des informations pédagogiques pour bien comprendre les enjeux sont pointés ainsi que la mise en place de radars pédagogiques pour connaître les vitesses pratiquées.**

### **Aménager en élargissant les trottoirs et en synchronisant les feux tricolores**

Avant l'expérimentation, les aménagements sont considérés comme utiles, mais pas indispensables par 38 % des répondants. 33 % des répondants estiment que les aménagements sont indispensables. 11% trouvent que les aménagements sont gênants.

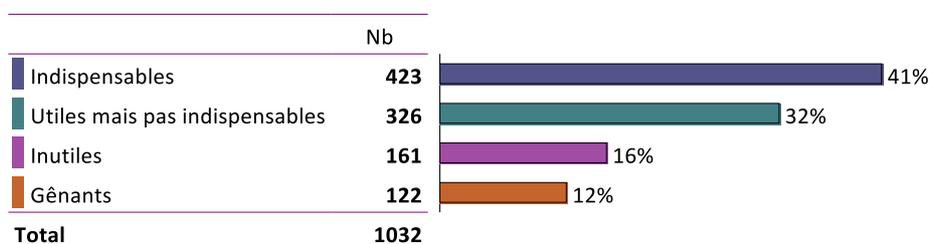
Suite à l'expérimentation, le caractère indispensable des aménagements s'affirme avec 41 % des répondants qui estiment que les aménagements sont indispensables (contre 33 % avant l'expérimentation), 32 % utiles mais pas indispensables (contre 38 % avant), 16 % inutiles (contre 18 % avant) et 12 % gênantes (contre 11 % avant).

**Figure 51 : Des mesures d'aménagement utiles, mais pas indispensables**



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Figure 52 : Des aménagements ressentis comme indispensables après l'expérimentation**



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Les aménagements de voirie permettraient de mettre en œuvre la réduction de limitation de vitesse, notamment en élargissant les trottoirs :

*« Des aménagements de voirie plutôt que des PV » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« Clairement il faut élargir les trottoirs » (Ninon, cycliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 22 ans).*

Par contre, les dos d'âne et autres aménagements de voirie destinés à « casser » la vitesse ne sont pas souhaités :

*« Je ne suis pas non plus favorable aux aménagements de la ville de Paris, plus de couloirs de bus, de terre-plein c'est dangereux pour la mobilité, ça se fait au détriment de beaucoup d'usagers surtout les vélos. » (Jérémy, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

Certains pensent à la mise en place de feux tricolores calés sur une vitesse à 30 km/h pour éviter les arrêts :

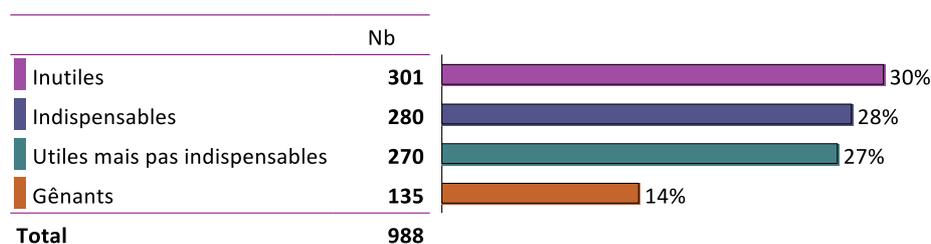
*« À Maisons-Alfort, si vous roulez à 30 km/h vous avez tous les feux verts, sinon, ils passent au rouge. C'est pas mal comme idée. On préfère rouler un peu moins vite et que ça roule plutôt que d'être à l'arrêt complet » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint Ouen, 39 ans).*

**L'aménagement est indispensable et utile pour 71 % des répondants. Élargir les trottoirs ou synchroniser les feux tricolores par une « onde verte » sont des aménagements préférés aux dos d'âne ou aux terre-pleins qui sont jugés dangereux.**

### **Réprimer : un risque pour l'acceptabilité politique du projet ?**

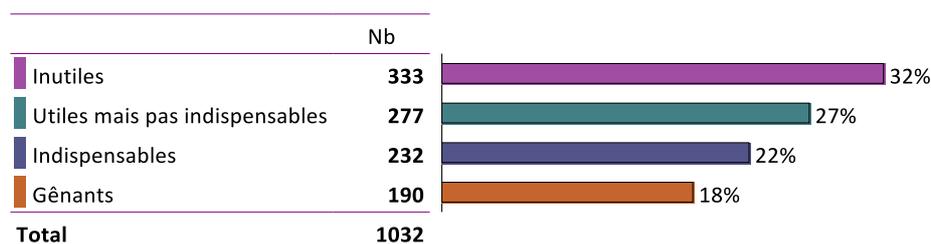
L'expérimentation renforce la perception que les mesures répressives sont inutiles et gênantes. Après l'expérimentation, 32 % des répondants pensent que la répression est inutile, contre 30 % avant. Seuls 22 % des répondants estiment que la répression est indispensable pour faire respecter les 30 km/h, contre 28 % avant. Ces répondants sont souvent très favorables à la limitation de vitesse et jugent également indispensables les mesures de sensibilisation et les aménagements. Après l'expérimentation, 18 % estiment que les radars/la police et la verbalisation sont gênants, contre 14 % avant.

**Figure 53 : Des mesures répressives inutiles**



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Figure 54 : Le renforcement du caractère inutile et gênant de la répression après l'expérimentation**



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Comment expliquer ce phénomène ? Tout d'abord, l'analyse qualitative a pointé la lassitude des amendes et de la répression des automobilistes à Paris :

*« Pas de policiers, y en a ras le bol de se faire prendre pour des vaches à lait » (Christian, commerçant et habitant, Clichy/Saint-Ouen, 50 ans).*

*« Mais bon, faut pas se leurrer, ils vont nous mettre de nouveaux radars, de nouveaux PV » (Marc, commerçant, Clichy/Saint Ouen, 34 ans).*

Beaucoup se prononcent en défaveur des mesures répressives et préfèrent la sensibilisation et la communication :

*« Pas de PV sauf si vraiment les gens dérangent. Il faut améliorer l'affichage du 30 km/h. » (Mohammed, commerçant, Clichy/Saint-Ouen, 40 ans).*

*« La bonne réponse serait de dire radars et flics, rien de mieux que la répression absolue. Mais je ne suis pas pour ça. Je trouve préférable de faire de la sensibilisation, de la prévention. Je crois que ça pourrait avoir un impact. » (Jérémy, habitant, Grands Boulevards, 25 ans).*

Pour d'autres répondants, moins virulents contre les mesures répressives, celles-ci doivent

s'accompagner de mesures d'informations et de communication :

*« Un mélange de prévention et de répression » (Antoine, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 35 ans).*

*« Il y a des caméras de surveillance partout, mais je n'ai pas l'impression qu'elles fonctionnent. Il y a des campagnes de sensibilisation, mais quand je vois l'impact de celles sur les bus sur les vélos je me demande si elles ont beaucoup d'effets. C'est bien de prévenir, mais il faut aussi sévir » (Alain, automobiliste et cycliste en transit, Grands Boulevards, 56 ans).*

Au contraire, d'autres estiment que la présence de la police et la mise en place de radars sont préconisées par les personnes interrogées et sont jugées plus efficaces que la sensibilisation par des panneaux :

*« Police et radars, ça ne sert à rien de mettre des panneaux » (Pedro, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 66 ans).*

Pour certains répondants, la répression est la seule mesure utile. La présence physique de la police est citée comme un outil efficace pour faire respecter les 30 km/h, meilleure que la mise en place de radars :

*« Je pense que la police serait efficace. Par exemple, je suis stupéfaite de voir à la Fourche le nombre de voitures qui grillent les feux rouges. Comme c'est très engorgé, ils veulent passer à tout prix et ça crée beaucoup de congestion. Je ne vois jamais de flics, c'est très rare. » (Solange, habitante, Clichy/Saint-Ouen, 70 ans).*

*« La police, c'est le plus efficace que je connaisse » (Medhi, usager local, Clichy/Saint Ouen, 44 ans).*

*« Plus de surveillance. Il y en a beaucoup déjà sur le boulevard et il y a aussi le problème des stationnements sauvages, mais les voitures se font prendre souvent par la fourrière. Il faudrait plus de police malgré tout » (Claudine, habitante, Grands Boulevards, 58 ans).*

*« Pas trop de radars, je crois que ça ne marcherait pas bien dans Paris. Je pense qu'il vaut mieux des policiers en civil ou en moto » (Christophe, cyclomotoriste en transit, Grands Boulevards, 24 ans).*

Pour d'autres, la mise en place de radars est efficace puisqu'il n'est pas possible d'assurer une

grande présence policière :

*« On ne peut pas mettre un flic à chaque feu de Paris, donc les radars c'est sûrement la seule solution pour que ce soit validé » (David, commerçant et habitant, Clichy/Saint Ouen, 39 ans).*

En résumé, police ou radars, les amendes sont une solution pour faire respecter la mise en place d'une limitation à 30 km/h :

*« Les amendes aussi, c'est une solution radicale, mais elle a le mérite de faire réfléchir à deux fois avant de commettre un abus » (Mathilde, usager local, Grands Boulevards, 63 ans).*

Les personnes interrogées indiquent que la vulnérabilité des piétons doit être prise en compte par une verbalisation des automobilistes qui ne respectent pas les piétons :

*« La police de la circulation devrait verbaliser les gens qui ne respectent pas les piétons. » (Thomas, habitant, Clichy/Saint-Ouen, 36 ans).*

*« Faut être sans pitié, les conducteurs ne risquent pas que leur vie, ils risquent celle des autres. Donc il faut être intraitable avec eux. Mais je ne me suis jamais intéressée aux moyens pour faire respecter. Il y a les PV, mais certains ils s'en foutent de payer ou ils les font sauter. Ces systèmes sont défaillants » (Aline, serveuse, Clichy/Saint-Ouen, 28 ans).*

Enfin, la « mentalité française » est plusieurs fois citée pour justifier la mise en place de mesure répressive :

*« C'est un peu contradictoire avec ce que je viens de dire, mais je suis pour la liberté des gens, alors les verbaliser je ne trouve pas que ce soit une bonne solution. Dans certains pays il n'y a pas de limites, mais les gens se respectent. Mais avec la mentalité française, ce n'est pas possible d'envisager ça. Mettre des radars en envoyer les amendes chez les gens, ce n'est vraiment pas sympa ». (Nolwenn, travaille dans le quartier, Clichy/Saint-Ouen, 26 ans).*

*« Des radars. Les Français ne sont pas disciplinés et sur la réduction de la vitesse, je pense que la prévention ne marche pas, il faut de la répression. La mesure ne me générerait pas. » (Arthur, automobiliste en transit, Clichy/Saint-Ouen, 21 ans).*

*« De l'information pour se dédouaner et des sanctions, on est en France, les gens marchent à la baguette » (François, habitant, Clichy/Saint Ouen, 21 ans).*

Si l'analyse qualitative a identifié plusieurs combinaisons (répressions et sensibilisation, seulement des aménagements, pas de répressions, mais de l'information...), l'analyse quantitative montre une forte corrélation entre le fait d'être favorable à la limitation de vitesse et le sentiment que chacune des mesures est indispensable, utile mais pas indispensables, inutile ou gênante.

**La répression est indispensable et utile pour 55 % des répondants. Les mesures répressives sont assez peu populaires, mais sont jugées comme des mesures efficaces pour faire respecter la limitation de vitesse.**

## Les aménagements et la répression sont mal perçus par les personnes défavorables à la limitation de vitesse

### Être défavorable renforce le sentiment de trouver les mesures gênantes

Plus les répondants sont défavorables face à la réduction de la vitesse à 30 km/h, plus ils estiment que les différentes mesures sont inutiles ou gênantes. Ces résultats sont confirmés par la vague d'enquête après l'expérimentation Avenue de Clichy.

Avant l'expérimentation, par rapport aux répondants favorables à la limitation de vitesse, les répondants défavorables estiment davantage que les mesures d'information sont inutiles : 29 % pensent qu'elles sont inutiles contre 16 % des personnes favorables.

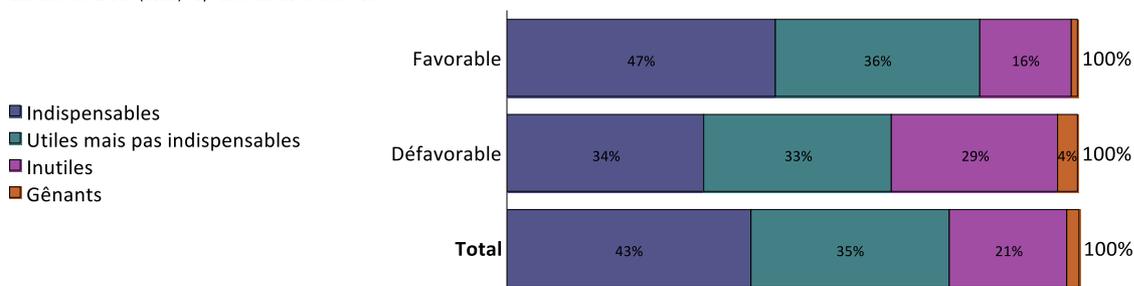
Figure 55 : L'information est inutile pour les répondants défavorables

Panneaux / information / communication selon si adhésion à la mesure

$p = <0,1$  ;  $Khi2 = 33,9$  ;  $ddl = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Après l'expérimentation Avenue de Clichy, les répondants défavorables à la limitation de vitesse considèrent davantage que les panneaux, l'information et la communication sont utiles mais pas indispensables (42 % contre 33 % avant l'expérimentation).

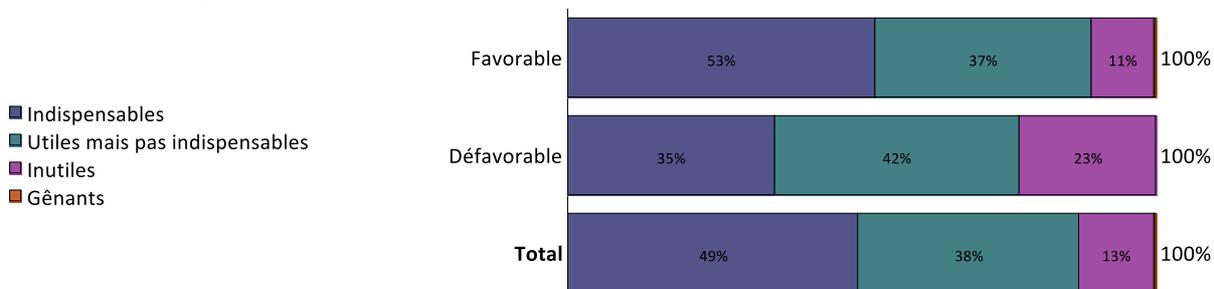
Figure 56 : Les répondants défavorables envisagent l'utilité de la sensibilisation après la mise en place de la mesure

Panneaux / information / communication selon si adhésion à la mesure

$p = <0,1$  ;  $Khi2 = 27,0$  ;  $ddl = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

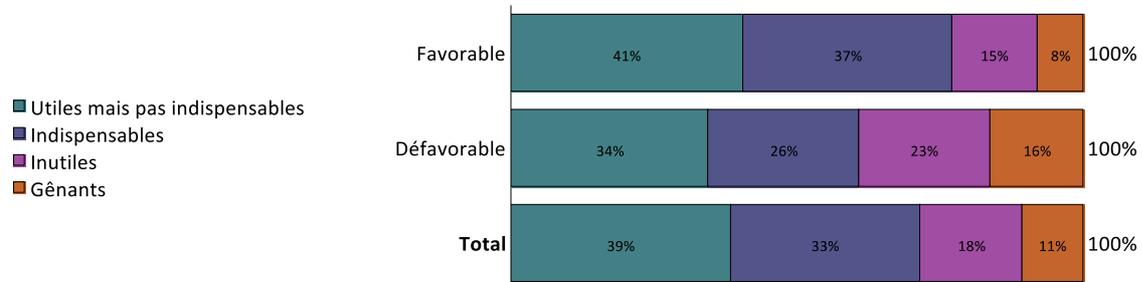
Avant l'expérimentation, par rapport aux répondants favorables à la limitation de vitesse, les répondants défavorables estiment davantage que les aménagements sont inutiles ou gênants.

**Figure 57 : Des aménagements inutiles et gênants pour les répondants défavorables**

Aménagement de rue selon si adhésion à la mesure

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 31,4$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

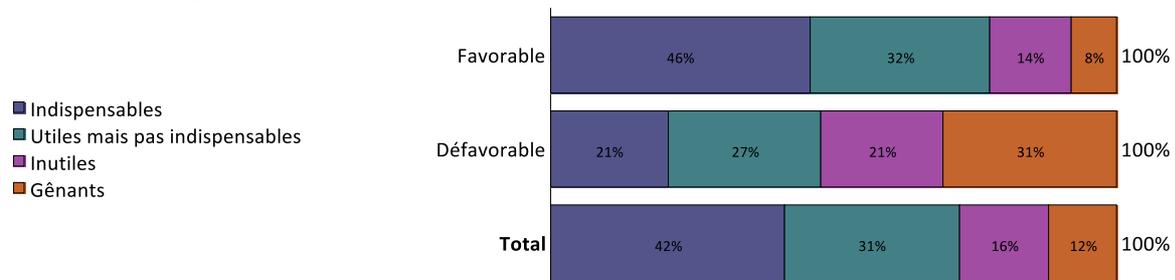
Suite à l'expérimentation, les personnes défavorables à la limitation de vitesse estiment davantage que les aménagements de rue sont gênants (31 % contre 16 % avant l'expérimentation).

**Figure 58 : Les aménagements sont considérés comme gênants par près d'un tiers des personnes défavorables**

Aménagement de rue selon si adhésion à la mesure

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 89,9$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.  
Des modalités ont été regroupées. Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

Avant l'expérimentation, par rapport aux répondants favorables à la limitation de vitesse, les répondants défavorables estiment davantage que les mesures répressives sont inutiles (41 %) ou gênantes (21 %).

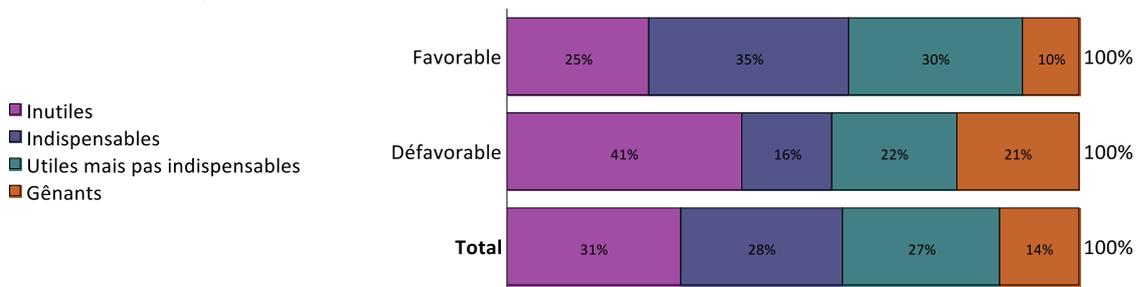
**Figure 59 : Les mesures répressives sont inutiles et gênantes pour les répondants défavorables**

Radars / police / PV selon si adhésion à la mesure

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 74,1$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6 , 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Après l'expérimentation Avenue de Clichy, les répondants défavorables à la limitation de vitesse considèrent davantage que les radars, la police et les PV comme gênants (35 % contre 21 % avant l'expérimentation) et moins indispensables (5 % contre 16 %). Le renforcement de ces tendances s'observe également pour les personnes favorables à la limitation avec 15 % des répondants qui estiment que le contrôle est gênant (contre 10 % avant) et 30 % inutiles (contre 25 % avant).

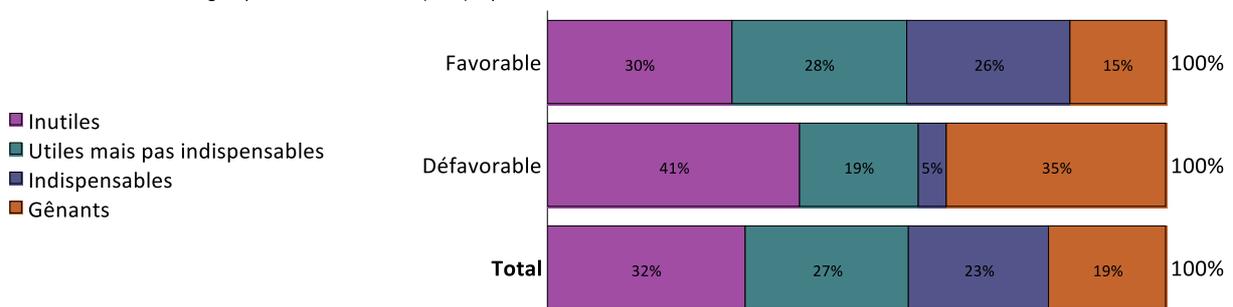
**Figure 60 : Un renforcement du caractère inutile et gênant des mesures de contrôle pour les personnes défavorables et favorables à la limitation de vitesse**

Radars / police / PV selon si adhésion à la mesure

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 70,1$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2014, d'après l'enquête quantitative APRES (1 032 répondants)

**Les répondants défavorables à la limitation de vitesse à 30 km/h estiment davantage que les différentes mesures sont inutiles ou gênantes. Ces perceptions varient également selon l'âge et les modes de transports utilisés.**

### **Les mesures jugées gênantes varient selon l'âge et les modes utilisés**

Trouver une mesure indispensable n'est pas dépendant des modes utilisés, ni aux usages de l'axe, ni aux fréquences d'usage de l'axe, ni au fait de trouver l'axe agréable ou dangereux. Si le genre, la situation professionnelle, et le lieu de résidence n'ont pas d'influence, l'âge joue un rôle important pour les mesures répressives : **plus les répondants sont âgés, plus ils estiment que les radars, la police et la verbalisation sont indispensables.**

Dans la mesure où les plus jeunes répondants sont plus nombreux à déclarer ne pas respecter les 30 km/h, il est logique qu'ils ne se prononcent pas en faveur d'une plus grande répression. Ces derniers se prononcent davantage en faveur d'une forte communication et d'information. Il existe une forte corrélation entre le fait d'estimer les mesures gênantes et déclarer ne pas respecter les limitations de vitesse : 39 % des répondants qui estiment que les mesures répressives sont gênantes déclarent ne pas respecter les limitations de vitesse à 30 km/h. Ces corrélations sont vérifiées pour l'ensemble des mesures, mais sont plus prononcées pour les mesures répressives.

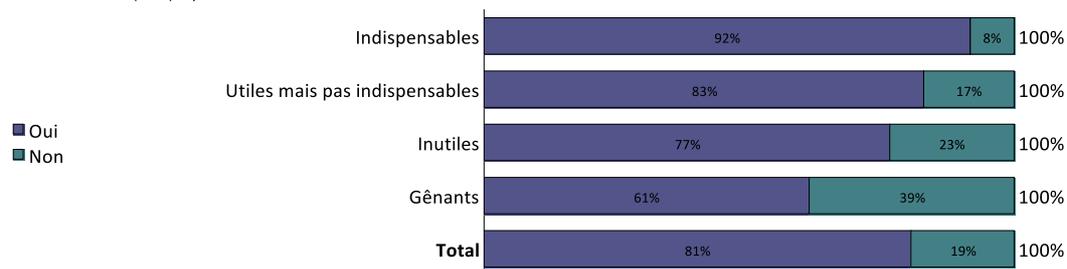
**Figure 61 : Des mesures répressives gênantes pour ceux qui ne respecteront pas la limitation de vitesse**

Respect de la limitation selon la perception des mesures répressives

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi2} = 57,9$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Les appréhensions des aménagements de voirie et de mesures répressives varient fortement selon les modes utilisés :

- 22 % des automobilistes réguliers estiment que les aménagements de voirie sont gênants. Au contraire, 36% des piétons réguliers considèrent que ces mesures sont indispensables.

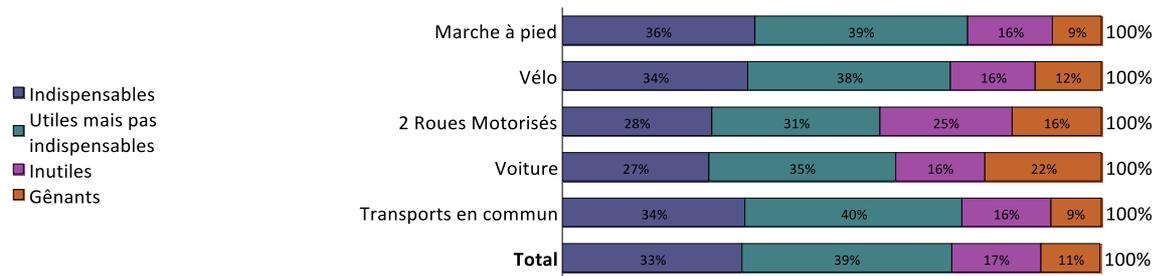
**Figure 62 : Des aménagements gênants selon les automobilistes et indispensables selon les piétons**

Aménagement de rue selon les deux modes de transport les plus utilisés

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 28,2$  ;  $\text{ddl} = 12$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

- 23 % des utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés estiment que les mesures répressives sont gênantes. Au contraire, 33 % des piétons réguliers considèrent que ces mesures sont indispensables et 43 % des cyclistes réguliers déclarent que les radars, la police et les verbalisations sont utiles, mais pas indispensables.

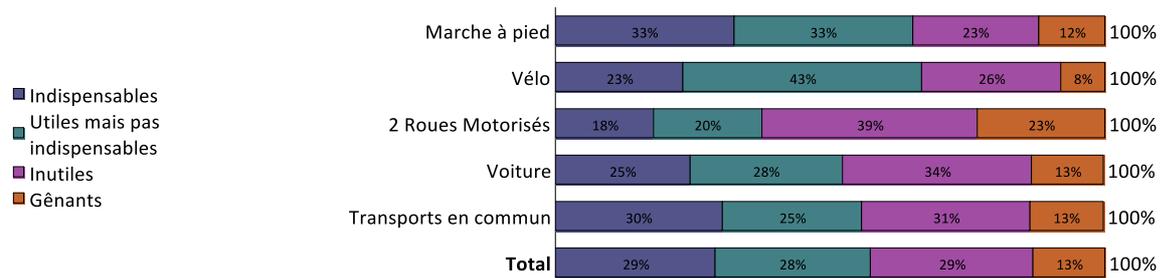
**Figure 63 : Des mesures répressives gênantes selon les utilisateurs de deux-roues motorisés, indispensables selon les piétons et utiles selon les cyclistes**

Mesures répressives selon les deux modes de transport les plus utilisés

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 35,5$  ;  $\text{ddl} = 12$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Les perceptions des mesures varient fortement selon les modes de transport utilisés : les automobilistes sont gênés par les aménagements de voirie qui les obligent à adapter leur conduite, et les utilisateurs de deux-roues motorisés sont gênés par les mesures répressives qui les obligent à respecter les limitations de vitesse.**

## UNE MESURE QUI SERAIT PEU RESPECTEE PAR LES UTILISATEURS DE MODES INDIVIDUELS MOTORISES DEFAVORABLES A LA REDUCTION DE VITESSE

Limiter la vitesse à 30 km/h sur ces axes impose également une réflexion autour des actions à mettre en œuvre pour faire respecter cette mesure.

### Un respect moindre par les modes de transports « rapides »

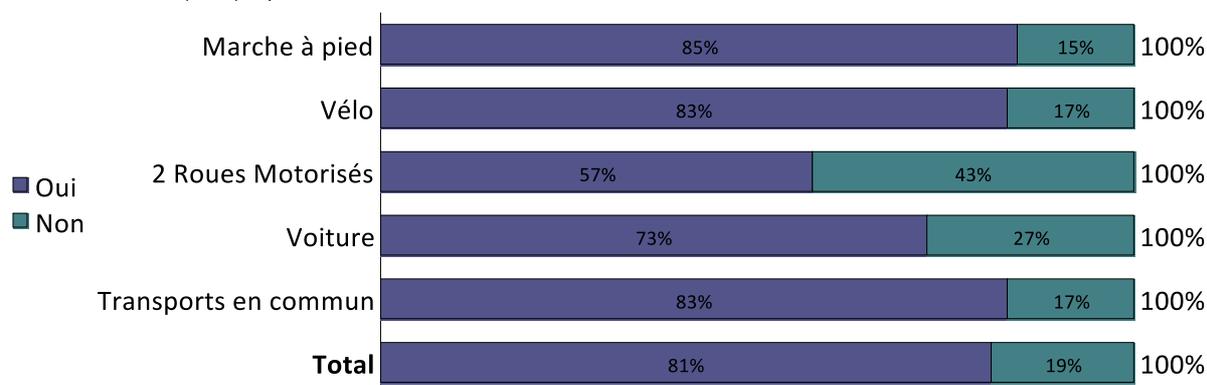
81 % des répondants déclarent qu'ils respecteraient la limitation de vitesse. Les utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés et de voiture déclarent davantage qu'ils ne respecteraient pas la limitation (respectivement 43 % et 27 %) Les usagers de modes de transport individuels pouvant dépasser les 30 km/h sont plus nombreux à déclarer ne pas respecter cette mesure, contrairement à ceux dont les véhicules peuvent dépasser les 30 km/h.

Figure 64 : Un respect plus faible de la part des utilisateurs réguliers de voiture particulière et de deux-roues motorisés

#### Modes utilisés et respect de la mesure

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}^2 = 35,2$  ;  $\text{ddl} = 4$  (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Les utilisateurs réguliers de modes individuels motorisés affirment davantage qu'ils ne respectent pas eux-mêmes les limitations de vitesse. L'enquête quantitative a également permis d'éclairer les perceptions des usagers entre eux sur la question du respect de la mesure.

## **Une forte perception du non-respect de la mesure par les automobilistes et les usagers de deux-roues motorisés**

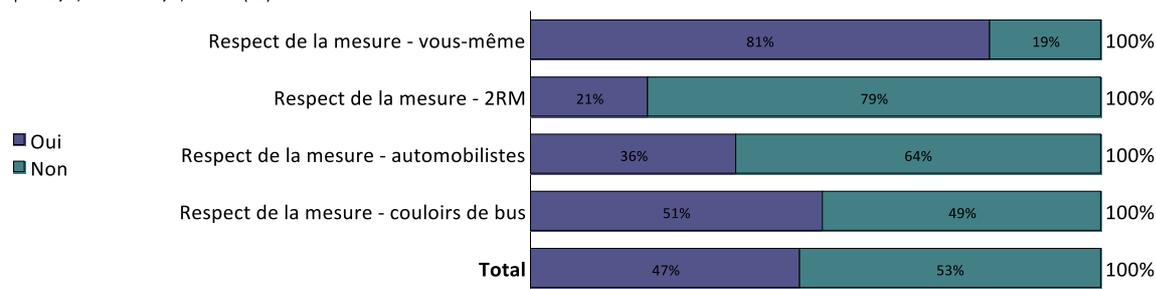
Le questionnaire intégrait une question concernant l'opinion des répondants sur le respect de la mesure par les autres usagers (« Pensez-vous qu'une telle mesure serait respectée par vous-mêmes ? Les automobilistes ? Les utilisateurs de deux-roues motorisés ? Dans les couloirs de bus ? »).

Selon les répondants, 79 % des utilisateurs de deux-roues motorisés et 64 % des automobilistes ne respecteront pas cette mesure. Dans les couloirs de bus, les réponses étaient plus ambivalentes : les enquêteurs (de Test-LH2) étaient confrontés à une réponse qui changeaient selon les usagers des couloirs de bus : si les bus sont perçus comme potentiellement respectueux de cette mesure, les taxis sont perçus comme peu respectueux d'une limitation à 30 km/h.

**Figure 65 : Un respect de la mesure perçue comme plus faible de la part des usagers de voiture particulière et de deux-roues motorisés**

Respect de la mesure par les autres usagers

p = <0,1 ; Khi2 = 775,7 ; ddl = 3 (TS)



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

Si 73 % des automobilistes réguliers déclarent qu'ils respecteront cette mesure, ils pensent que seulement 32 % des autres automobilistes et 13 % des deux-roues motorisés respecteront les limitations de vitesse. Les utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés sont 57 % à déclarer respecter cette mesure et pensent que seulement 30 % des automobilistes et 21 % des autres deux-roues motorisés respecteront les limitations de vitesse.

Déclarer respecter la mesure est donc moins fort pour les utilisateurs de deux-roues que pour les automobilistes réguliers. Les automobilistes ont une perception des usagers de deux-roues motorisés comme particulièrement peu respectueux des limitations de vitesse. Dans chacun des cas, un écart important existe entre ce que le répondant déclare pour lui-même et ce qu'ils pensent du respect des usagers qui utilisent le même mode de transport que lui.

**Les utilisateurs réguliers de modes individuels motorisés sont perçus par les autres usagers, et particulièrement par eux-mêmes, comme peu respectueux d'une limitation de vitesse à 30 km/h. Si le mode de transport utilisé influence le respect des limitations de vitesse, le genre ou l'âge influencent également les réponses.**

### **Les jeunes hommes de grande couronne respecteront moins la limitation de vitesse**

L'âge est fortement corrélé au respect de la mesure : plus les répondants sont jeunes, plus ils déclarent qu'ils ne respecteront pas les 30 km/h. 27 % des 20-29 ans déclarent qu'ils ne respecteront pas la mesure contre 13 % des 60-69 ans. Le genre joue également un rôle important avec une plus forte part des hommes (24%) déclarant qu'ils ne respecteront pas les 30 km/h (contre 14 % des femmes). En revanche, la catégorie socioprofessionnelle n'influence pas le respect de la mesure.

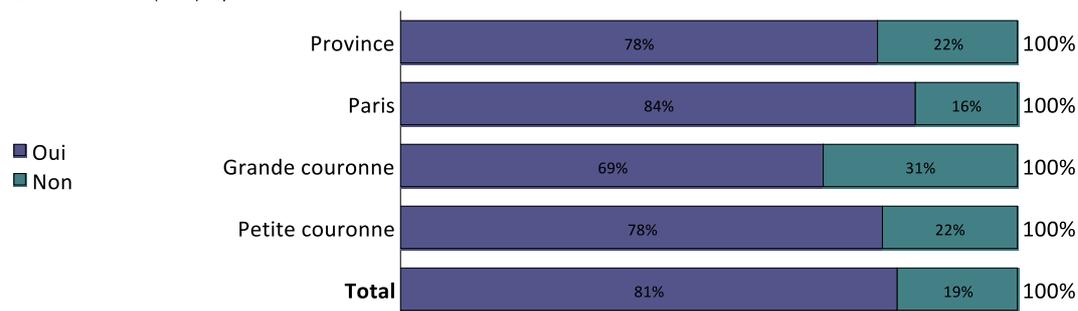
Le lieu de résidence détermine également les réponses : plus les répondants habitent loin de Paris en Ile-de-France, moins ils déclarent qu'ils vont respecter cette mesure. Ce résultat est à mettre en relation avec les modes de transports utilisés par les habitants de grande couronne : 15 % des habitants de la grande couronne utilisent fréquemment la voiture, contre 8 % des Parisiens.

**Figure 66 : Près d'un tiers des habitants de grande couronne déclarent ne pas respecter la mesure**

#### Respect de la mesure selon le lieu de résidence

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}2 = 13,8$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.  
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Les hommes, les jeunes et les habitants de grande couronne déclarent davantage ne pas respecter la limitation de vitesse à 30 km/h. Ces tendances sont à mettre en relation avec un plus fort usage de la voiture particulière.**

## Être favorable à la limitation de la vitesse réglementaire augmente le respect de la mesure

Déclarer respecter les 30 km/h est fortement lié au fait d'être favorable à la mesure : lorsque les répondants sont contre la mesure, ils déclarent davantage qu'ils ne respecteront pas les 30 km/h. 51 % des répondants défavorables déclarent qu'ils ne respecteront pas les limitations de vitesse.

Cela étant, près de la moitié des répondants se déclarant défavorable à la mesure disent qu'ils la respecteront.

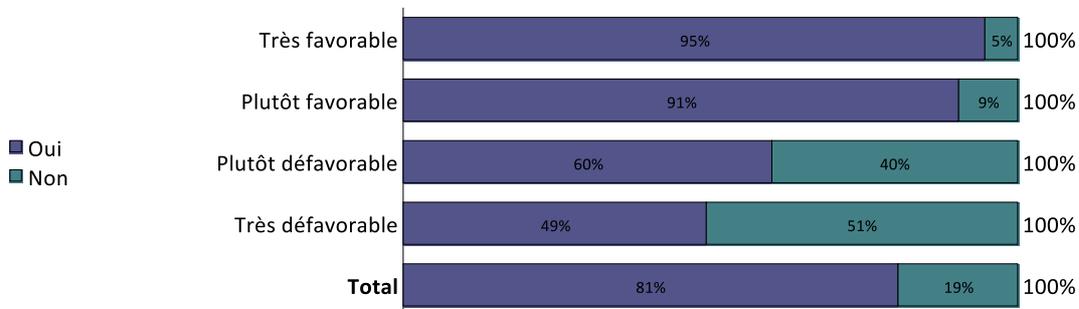
Figure 67 : Les répondants défavorables respecteront moins la limitation de vitesse

### Favorable Axe 30 et respect de la mesure

$p = <0,1$  ;  $\text{Khi}2 = 183,4$  ;  $\text{ddl} = 3$  (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Source : 6t, 2013, d'après l'enquête quantitative AVANT (988 répondants)

**Être favorable à la limitation de vitesse entraîne un meilleur respect de cette mesure. Il y a donc un fort enjeu de communication sur les effets positifs d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants.**

## À retenir :

- Si 61 % des répondants ont remarqués des changements et que seuls 34 % ont remarqué que la vitesse réglementaire était passée de 50 km/h à 30 km/h, 45 % des répondants estiment que cette mesure a eu un effet sur la circulation.
- L'analyse des perceptions a été réalisée trois mois après la mise en place de la limitation de vitesse à 30 km/h. ce temps est court alors que les changements de comportements, d'habitudes et de perception nécessitent des temps d'adaptation.
- Informer les usagers est indispensable. Les usagers souhaitent comprendre les raisons et les effets attendus d'une limitation de la vitesse sur les axes structurants en ville. L'expérimentation de la mesure sur l'Avenue de Clichy accuse un renforcement du caractère indispensable de l'information.
- Aménager les espaces est également indispensable et moins de 10 % des usagers déclarent que les aménagements sont gênants. Avec la mise en place de la mesure sur l'Avenue de Clichy, le caractère indispensable des aménagements est renforcé.
- En revanche, la répression peut constituer un risque pour l'acceptation du projet. En effet, après la mise en place de la limitation de vitesse sur l'Avenue de Clichy, la répression est tout autant gênant mais est moins indispensable et davantage inutile. Les usagers considèrent donc que la limitation de vitesse est respectée sans répression.

## CONCLUSION

Après l'analyse de la perception des vitesses et des pratiques associées sur les deux axes structurants étudiés et des perceptions des effets négatifs de la présence automobile en ville (bruit, pollution, insécurité routière), les attitudes de différents individus concernés par le projet ont été analysées selon :

- deux axes urbains différenciés dans Paris : l'Avenue de Clichy et les Grands Boulevards,
- deux temporalités différentes : avant et après la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy,
- et deux modalités différentes : une limitation combinée à des aménagements (Avenue de Clichy entre la place de Clichy et la Fourche) et une limitation sans aménagement (Avenue de Clichy entre la Fourche et la porte de Clichy).

Si la congestion et les feux tricolores limitent les vitesses pratiquées, les vitesses perçues en dehors des heures de pointe sont élevées, particulièrement sur l'Avenue de Clichy. Les « entrées » sont des lieux où les vitesses pratiquées sont perçues comme très rapides.

Le bruit, attendu en milieu urbain, est dans l'ensemble bien accepté. Il ne provient pas seulement de la circulation, mais des activités urbaines (restaurants, travaux...). La pollution est également diffuse à l'échelle de Paris et émane principalement de la circulation. Elle est moins acceptée que les nuisances sonores.

L'insécurité ressentie est forte avec 48 % des répondants de l'Avenue de Clichy et 39 % des Grands Boulevards qui jugent les axes dangereux. L'insécurité routière est contextualisée et est fortement liée aux vitesses ressenties. L'appropriation des espaces de circulation est difficile pour les piétons de l'Avenue de Clichy qui préfèrent emprunter d'autres itinéraires et qui pointent d'importantes difficultés pour traverser. Au contraire, sur les Grands Boulevards, les larges trottoirs et la présence de nombreux feux tricolores isolent les piétons des importants trafics circulant sur l'axe, facilitant l'appropriation des rives des Grands Boulevards. Après la limitation de vitesse sur l'Avenue de Clichy, les vitesses perçues et le danger ressenti est identique aux perceptions des usagers quelques mois plus tôt quand la vitesse de l'Avenue de Clichy était limitée à 50 km/h. En revanche, les usagers estiment que les traversées des piétons sont facilitées suite à la limitation de vitesse à 30 km/h.

L'acceptabilité d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants est assez forte et l'expérimentation est très bien accueillie avec 85 % des usagers qui se déclarent favorables à une telle mesure suite à la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy. Même les automobilistes et les utilisateurs réguliers de deux-roues motorisés, ayant un intérêt personnel à pouvoir circuler à 50 km/h, sont près de la moitié à être favorable à une telle mesure avant et plus de la moitié après l'expérimentation. Les convictions personnelles et les sentiments d'équité en faveur des modes « vulnérables » (piétons et cyclistes) expliquent l'acceptabilité d'une telle mesure. Les effets positifs pressentis sont une amélioration de la sécurité routière et

des traversées pour les piétons. Les effets négatifs pressentis sont une augmentation des embouteillages et des temps de déplacements, surtout de la part des automobilistes.

Les personnes défavorables à une limitation de vitesse déclarent qu'ils ne respecteront pas cette mesure pour manifester leur contestation. Les mesures répressives sont jugées gênantes par les répondants défavorables au projet d'une limitation de vitesse. En ce sens, elles peuvent constituer un risque pour l'acceptation de la mesure, autrement dit pour le jugement des individus lorsque la mesure aura été mise en place.

Les dimensions pédagogiques de la mise en place d'une limitation de vitesse à 30 km/h sont indispensables : radars pédagogiques, clarifications des liens entre pollution et vitesse ou encore entre la congestion et les vitesses pratiquées sont essentielles pour une plus grande adhésion de la population.

## RÉFÉRENCES

Schade, J., Schlag, B., 2003, « Acceptability of Urban Transport Pricing Strategies », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, pp. 45 – 61.

Raux, C., Souche, S., 2001, « Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? Le cas de TEO à Lyon », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n °40, pp. 27-52.

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Seuls deux tiers des répondants connaissent la vitesse réglementaire .....	13
Figure 2 : Plus d'un tiers des répondants savent que la vitesse réglementaire est de 30 km/h.....	14
Figure 3 : Des vitesses perçues comme élevés à Clichy et lentes sur les Grands Boulevards.....	15
Figure 4 : Les vitesses perçues déclinent selon l'éloignement à l'entrée du périphérique.....	17
Figure 5 : Des vitesses élevées aux extrémités des Grands Boulevards.....	18
Figure 6 : Des vitesses perçues inchangées malgré le passage à 30 km/h de l'Avenue et une absence de différence entre les deux parties de l'Avenue de Clichy .....	19
Figure 7 : Un fort danger ressenti Avenue de Clichy .....	29
Figure 8 : Un danger ressenti par les habitants et les personnes en transit.....	30
Figure 9 : Un danger surtout ressenti par les personnes en transit .....	31
Figure 10 : L'Avenue de Clichy est perçue comme très dangereuse pour les piétons et les cyclistes .....	31
Figure 11 : Lieux ressentis comme dangereux dans le quartier Clichy/Saint-Ouen .....	32
Figure 12 : Insécurité ressentie de l'Avenue de Clichy selon le poste d'enquête .....	33
Figure 13 : Les Grands Boulevards ne sont pas très dangereux pour l'ensemble des usagers .....	35
Figure 14 : Les Grands Boulevards sont dangereux pour les piétons et les cyclistes .....	35
Figure 15 : Lieux ressentis comme dangereux dans le quartier des Grands Boulevards .....	36
Figure 16 : Insécurité ressentie des Grands Boulevards selon le poste d'enquête.....	37
Figure 17 : Aucune influence de la limitation de vitesse sur la perception du danger.....	40
Figure 18 : Aucun effet des aménagements combinés à la limitation de vitesse.....	42
Figure 19 : Une plus grande difficulté de traverser Avenue de Clichy.....	43
Figure 20 : Des facilités de traverser en raison des aménagements.....	44
Figure 21 : Des difficultés de traverser différentes selon les terrains d'enquête.....	44
Figure 22 : Difficultés de traverser selon le poste d'enquête (Avenue de Clichy).....	45
Figure 23 : Difficultés de traverser selon le poste d'enquête (Grands Boulevards).....	47
Figure 24 : Une plus grande facilité pour traverser après la mise en place du 30 km/h.....	49
Figure 25 : Des facilités de traverser en raison des aménagements.....	50
Figure 26 : Des difficultés de traverser semblables avant et après la limitation de vitesse.....	50
Figure 27 : Une faible différence de perception d'une plus grande facilité de traversées selon les aménagements .....	51
Figure 28 : Une forte acceptabilité qui ne dépend pas de l'axe étudié .....	54
Figure 29 : Une forte acceptation de la limitation de vitesse après sa mise en place .....	55
Figure 30 : Une forte acceptabilité qui ne dépend pas du tronçon de l'Avenue de Clichy.....	56
Figure 31 : Une acceptabilité plus faible pour les utilisateurs de voiture et de deux-roues motorisés au moment de l'enquête.....	57

Figure 32 : Une acceptabilité plus faible pour les utilisateurs réguliers de voiture et de deux-roues motorisés .....	58
Figure 33 : Une acceptabilité plus forte lorsque le répondant estime qu'il est difficile de traverser .....	59
Figure 34 : L'amélioration de la sécurité routière et des traversées piétonnes comme effets pressentis majeurs.....	61
Figure 35 : Une accentuation d'une amélioration pressentie de la sécurité routière et des traversées piétonnes.....	62
Figure 36 : Une hausse des temps de transport pressentie.....	68
Figure 37 : Une accentuation d'une dégradation des temps de transport.....	69
Figure 37 : La limitation de vitesse ne changera rien pour les habitants défavorables.....	72
Figure 38 : La limitation de vitesse ne changera rien pour les Parisiens défavorables.....	72
Figure 39 : Des changements remarquables entre la Fourche et la Place de Clichy .....	77
Figure 40 : Les modes circulant sur l'axe limité à 30 km/h ont davantage perçu les changements .....	78
Figure 41 : Les habitants ont fortement perçus de changements .....	78
Figure 42 : Un environnement plus agréable pour la moitié des usagers .....	79
Figure 43 : Le rôle important des aménagements de voirie .....	80
Figure 44 : L'information n'est que peu remise en cause par les usagers n'ayant pas remarqué la limitation de vitesse .....	81
Figure 45 : Les habitants et les actifs ressentent les effets des limitations de vitesse .....	82
Figure 46 : Les usagers ayant remarqué la limitation de vitesse estiment que les changements sont perceptibles.....	83
Figure 47 : Des vitesses pratiquées plus faibles et un environnement plus agréable .....	83
Figure 48 : Des mesures de sensibilisation indispensables .....	86
Figure 49 : Un renforcement du caractère indispensable de la sensibilisation suite à l'expérimentation.....	86
Figure 50 : Des mesures d'aménagement utiles, mais pas indispensables .....	87
Figure 51 : Des aménagements ressentis comme indispensables après l'expérimentation .....	87
Figure 52 : Des mesures répressives inutiles.....	89
Figure 53 : Le renforcement du caractère inutile et gênant de la répression après l'expérimentation .....	89
Figure 54 : L'information est inutile pour les répondants défavorables .....	93
Figure 55 : Les répondants défavorables envisagent l'utilité de la sensibilisation après la mise en place de la mesure .....	93
Figure 56 : Des aménagements inutiles et gênants pour les répondants défavorables.....	94
Figure 57 : Les aménagements sont considérés comme gênants par près d'un tiers des personnes défavorables.....	94
Figure 58 : Les mesures répressives sont inutiles et gênantes pour les répondants défavorables.....	95
Figure 59 : Un renforcement du caractère inutile et gênant des mesures de contrôle pour les personnes défavorables et favorables à la limitation de vitesse .....	95
Figure 60 : Des mesures répressives gênantes pour ceux qui ne respecteront pas la limitation de vitesse .....	96
Figure 61 : Des aménagements gênants selon les automobilistes et indispensables selon les piétons .....	97
Figure 62 : Des mesures répressives gênantes selon les utilisateurs de deux-roues motorisés, indispensables selon les	

piétons et utiles selon les cyclistes .....	97
Figure 63 : Un respect plus faible de la part des utilisateurs réguliers de voiture particulière et de deux-roues motorisés .....	98
Figure 64 : Un respect de la mesure perçue comme plus faible de la part des usagers de voiture particulière et de deux-roues motorisés .....	99
Figure 65 : Près d'un tiers des habitants de grande couronne déclarent ne pas respecter la mesure .....	100
Figure 66 : Les répondants défavorables respecteront moins la limitation de vitesse .....	101

# ANNEXES

## Enquête qualitative : grille d'entretien semi-directif (avant)

Guide d'entretien usages des potentiels futurs axes 30

Habitants de l'axe étudié

Pratiques et représentations du quartier et du boulevard/de l'avenue

Selon vous, quels sont les points positifs et les points négatifs de votre quartier ?

.....  
.....

Pouvez-vous me citer 3 adjectifs/mots pour qualifier votre quartier : .....

Selon vous quelles sont les limites de votre quartier ? (si blocage : à quel endroit vous ne vous sentez plus dans votre quartier ?)

.....

Que pensez-vous du boulevard/de l'avenue ?

.....  
.....

Identifiez-vous sur ce boulevard des endroits particulièrement négatifs ? Lesquels ? (carrefour/sortie de métro) Pourquoi ? (Bruit, difficulté à traverser, bouchons...)

.....  
.....

Identifiez-vous sur ce boulevard des endroits particulièrement positifs ? Lesquels ? (carrefour/sortie de métro) Pourquoi ? (Fluidité, arbres, espaces verts...).....

.....

.....

Êtes-vous gêné par le bruit ? Quelle en la source de cette gêne selon vous ? À quel moment de la journée la nuisance est-elle la plus importante ? (À votre domicile et dans votre quartier).

Votre logement donne-t-il directement sur le boulevard/l'avenue ? .....

.....  
.....

Êtes-vous gêné par la pollution ? Quelle en est sa source selon vous ? À quel moment de la journée la nuisance est-elle la plus importante ?

.....  
.....

Vous sentez-vous en insécurité ou en danger lorsque vous vous déplacez sur le boulevard ? Quelle en est sa source selon vous ? (Relancer si l'insécurité routière n'est pas abordée)

.....  
.....

Trouvez-vous que la vitesse est élevée sur ce boulevard ? .....

Citez 3 adjectifs/mots pour qualifier le boulevard/l'avenue : .....

Citez 3 adjectifs pour qualifier la voiture : .....

Citez 3 adjectifs pour qualifier la marche à pied : .....

Représentations et aspirations générales concernant la limitation de vitesse :

Et si la Ville de Paris décidait de limiter la vitesse sur ce boulevard/cette avenue en réduisant les limitations de vitesse de 50 km/h à 30 km/h...

Que pensez-vous d'une telle mesure ?

.....

Selon vous, quels seraient les impacts de la réduction de la limitation de vitesse à 30 km/h ?

- en général : .....
- bruit : .....
- pollution : .....
- réduction des accidents : .....
- qualité de vie : .....

Connaissez-vous des exemples de boulevards ou d'avenues limités à 30 km/h ? À Paris ou ailleurs ? .....

Selon vous, comment est-il préférable de faire respecter cette limitation ? (radar, police...).....  
.....

Caractéristiques :

Genre :  Homme                       Femme

Âge : .....

Situation professionnelle : .....

Usager : .....

## Guide d'entretien usages des potentiels futurs axes 30

### Usagers de l'axe étudié (emplois, achats, loisirs...)

Pratiques et représentations du quartier et du boulevard/de l'avenue

Selon vous, quels sont les points positifs et les points négatifs du quartier ?

.....  
.....

Pouvez-vous me citer 3 adjectifs/mots pour qualifier le quartier : .....

Selon vous quelles sont les limites de votre quartier ?.....

Que pensez-vous du boulevard/de l'avenue ?

.....  
.....

Identifiez-vous sur ce boulevard des endroits particulièrement négatifs ? Lesquels ?  
(carrefour/sortie de métro) Pourquoi ? (Bruit, difficulté à traverser, bouchons...)

.....  
.....

Identifiez-vous sur ce boulevard des endroits particulièrement positifs ? Lesquels ?  
(carrefour/sortie de métro) Pourquoi ? (Fluidité, arbres, espaces verts...)

.....  
.....

Êtes-vous gêné par le bruit ? Quelle en est sa source selon vous ?

.....  
.....

Êtes-vous gêné par la pollution ? Quelle en est sa source selon vous ?

.....  
.....

Vous sentez-vous en insécurité ou en danger lorsque vous vous déplacez sur le boulevard ?  
Quelle en est sa source selon vous ? (*Relancer si l'insécurité routière n'est pas abordée*)

.....  
.....

(Si commerçants) : Durant votre travail êtes-vous gêné par le bruit ? Quelle en est sa source  
selon vous ? À quel moment de la journée la nuisance est-elle la plus  
importante ? .....

.....  
.....

(Si commerçant) : Le trafic du boulevard influence-t-il la fréquentation de votre  
commerce?.....

Trouvez-vous que la vitesse est élevée sur ce boulevard ? .....

Citez 3 adjectifs/mots pour qualifier le boulevard/l'avenue : .....

Citez 3 adjectifs pour qualifier la voiture : .....

Citez 3 adjectifs pour qualifier la marche à pied : .....

Représentations et aspirations générales concernant la limitation de vitesse :

Et si la Ville de Paris décidait de limiter la vitesse sur ce boulevard/cette avenue en réduisant  
les limitations de vitesse de 50 km/h à 30 km/h...

Que pensez-vous d'une telle mesure ?

.....

Selon vous, quels seraient les impacts de la réduction de la limitation de vitesse à 30 km/h ?

- en général : .....
- bruit : .....
- pollution : .....
- réduction des accidents : .....
- qualité de vie : .....

Connaissez-vous des exemples de boulevards ou d'avenues limité (e) s à 30 km/h ? À Paris ou ailleurs ? .....

Selon vous, comment est-il préférable de faire respecter cette limitation ? (radar, police...).....  
.....

Caractéristiques :

Genre :  Homme                       Femme

Âge : .....

Situation professionnelle : .....

## Guide d'entretien usages des potentiels futurs axes 30

### Usagers en transit de l'axe étudié

Pratiques et représentations du boulevard/de l'avenue et du quartier

Empruntez-vous régulièrement cet axe ? Si oui, quel est votre trajet ? (*origine, destination...*)

.....

Vous arrêtez vous au cours de votre déplacement sur le boulevard ? Si oui pour quoi (achats, visite, loisirs...) ? Et à quelle fréquence ?

.....  
.....

Circulez-vous/vous déplacez-vous facilement sur le boulevard ? Quels sont les éléments qui vous gênent pour circuler/vous déplacer facilement ? À quel moment de la journée la pratique du boulevard est la plus pénible/facile ?

.....  
.....

Identifiez-vous sur ce boulevard des endroits particulièrement négatifs ? Lesquels ? (carrefour/sortie de métro) Pourquoi ? (Bruit, difficulté à traverser, bouchons...).....

.....  
.....

Identifiez-vous sur ce boulevard des endroits particulièrement positifs ? Lesquels ? (carrefour/sortie de métro) Pourquoi ? (Fluidité, arbres, espaces verts...).....

.....  
.....

Êtes-vous gêné par le bruit ? Quelle en est sa source selon vous ?

.....

.....

Êtes-vous gêné par la pollution ? Quelle en est sa source selon vous ?

.....  
.....

Vous sentez-vous en insécurité ou en danger lorsque vous vous déplacez sur le boulevard ?  
Quelle en est sa source selon vous ? (*Relancer si l'insécurité routière n'est pas abordée*)

.....  
.....

Trouvez-vous que la vitesse est élevée sur ce boulevard ? .....

Citez 3 adjectifs/mots pour qualifier le boulevard/l'avenue : .....

Citez 3 adjectifs pour qualifier la voiture : .....

Citez 3 adjectifs pour qualifier la marche à pied : .....

Pouvez-vous me décrire le quartier traversé ?

.....  
.....

Selon vous quelles sont les limites du quartier traversé ?

.....  
.....

Pouvez-vous me citer 3 adjectifs/mots pour qualifier le quartier traversé ?.....

Représentations et aspirations générales concernant la limitation de vitesse :

Et si la Ville de Paris décidait de limiter la vitesse sur ce boulevard/cette avenue en réduisant

les limitations de vitesse de 50 km/h à 30 km/h...

Que pensez-vous d'une telle mesure ?

.....

Selon vous, quels seraient les impacts de la réduction de la limitation de vitesse à 30 km/h ?

- en général : .....
- bruit : .....
- pollution : .....
- réduction des accidents : .....
- qualité de vie : .....

Connaissez-vous des exemples de boulevards ou d'avenues limité (e) s à 30 km/h ? À Paris ou ailleurs ? .....

Selon vous, comment est-il préférable de faire respecter cette limitation ? (radar, police...).....  
.....

Caractéristiques :

Genre :  Homme                       Femme

Âge : .....

Situation professionnelle : .....

## **Enquête qualitative : grille d'entretien semi-directif (après)**

### **PRATIQUES ET REPRESENTATIONS**

**1. A quelle fréquence vous rendez-vous sur l'avenue de Clichy?**

.....

**2. Que pensez-vous de l'avenue de Clichy? (Points positifs et/ou négatifs)**

.....

.....

**3. Avez-vous remarqué des transformations dans le quartier depuis cet été ? Si oui, lesquelles ? (Préciser aménagements ?)**

.....

.....

**4. Selon vous, quelle est la limitation de la vitesse sur l'avenue de Clichy?**

.....

.....

•

**5. Selon vous, à quelle vitesse roulent les véhicules l'avenue de Clichy quand il n'y a pas d'embouteillage ? Trouvez-vous que la vitesse est élevée ?**

.....

.....

**6. L'avenue de Clichy est passée à 30 km/h depuis le début du mois de septembre, avez-vous remarquer cette mesure ? Si oui comment ? Si non, pourquoi ?**

**7. Que pensez-vous de cette nouvelle mesure ?**

.....

.....

**8. Quel est l'impact de cette nouvelle mesure dans votre quotidien ?**

.....

.....

## **PERCEPTIONS SUR L'ENVIRONNEMENT**

**9. Selon vous, cette mesure est-elle respectée ? Pourquoi ?**

**10. Si non, comment serait-il préférable de la faire respecter ?**

.....  
.....

**11. Etes-vous gêné par le bruit ? Quelle en la source de cette gêne selon vous ? La nouvelle mesure de limitation de vitesse a-t-elle un impact sur votre perception ? Pourquoi ?**

(si habitant : votre logement donne-t-il directement sur le boulevard / l'avenue?)

.....  
.....

**12. Etes-vous gêné par la pollution? Quelle en est sa source selon vous ? La nouvelle mesure de limitation de vitesse a-t-elle un impact sur votre perception ? Pourquoi ?**

.....  
.....

**13. Vous sentez vous en insécurité ou en danger lorsque vous vous déplacez sur l'avenue ? Quelle en est sa source selon vous ? (Relancer si l'insécurité routière n'est pas abordée)**

.....  
.....

**14. Depuis la limitation de vitesse, trouvez-vous qu'il est plus facile de traverser d'un trottoir à l'autre ? Pourquoi ?**

.....  
.....

## Enquête qualitative : liste des personnes interrogées (avant)

Axe	Catégorie	Prénom*	Genre	Âge
Grands Boulevards	Habitant	Claudine	Femme	58 ans
Grands Boulevards	Habitant et usager en transit	Jérémie	Homme	25 ans
Grands Boulevards	Usager récréatif (loisirs)	Mathilde	Femme	63 ans
Grands Boulevards	Actif (commerçant) et habitant	Karim	Homme	40 ans
Grands Boulevards	Actif et usager récréatif (achats, loisirs)	Mari-Lee	Femme	35 ans
Grands Boulevards	Actif et usagers en transit (voiture)	Jean-Pierre	Homme	65 ans
Grands Boulevards	Actif (commerçant) et habitant	Kevin	Homme	35 ans
Grands Boulevards	Usager en transit (voiture)	Christophe	Homme	24 ans
Grands Boulevards	Usager en transit (voiture)	Alain	Homme	56 ans
Grands Boulevards	Usager en transit (2RM)	Tristan	Homme	33 ans
Grands Boulevards	Usager en transit (vélo)	Gaëtan	Homme	25 ans
Grands Boulevards	Usager en transit (vélo)	Elsa	Femme	28 ans
Avenue de Clichy	Habitant	Thomas	Homme	36 ans
Avenue de Clichy	Habitant	François	Homme	21 ans
Avenue de Clichy	Habitant et usager récréatif (achats)	Solange	Femme	70 ans
Avenue de Clichy	Habitant et usager en transit (piéton)	Pedro	Homme	66 ans
Avenue de Clichy	Usager local (achat)	Sonia	Femme	46 ans
Avenue de Clichy	Usager local (commerçant)	Marc	Homme	34 ans

Avenue de Clichy	Usager local (commerçant)	Aline	Femme	28 ans
Avenue de Clichy	Usager local (loisirs)	Medhi	Homme	44 ans
Avenue de Clichy	Actif (commerçant) et habitant	David	Homme	39 ans
Avenue de Clichy	Actif (commerçant)	Nolwenn	Femme	26 ans
Avenue de Clichy	Actif (commerçant) et habitant	Christian	Homme	50 ans
Avenue de Clichy	Actif (commerçant)	Mohammed	Homme	40 ans
Avenue de Clichy	Actif (commerçant)	Kim	Femme	35 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (voiture)	Arthur	Homme	21 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (voiture)	Antoine	Homme	30 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (vélo)	Ninon	Femme	22 ans

## Enquête qualitative : liste des personnes interrogées (après)

Axe	Catégorie	Prénom*	Genre	Age
Avenue de Clichy	Habitant	Mireille	Femme	42 ans
Avenue de Clichy	Habitant	Daniel	Homme	55 ans
Avenue de Clichy	Habitant	Kirsten	Femme	35 ans
Avenue de Clichy	Habitant	Marta	Femme	28 ans
Avenue de Clichy	Habitant	Camille	Femme	29 ans
Avenue de Clichy	Usager local	Marie-Claire	Femme	63 ans
Avenue de Clichy	Usager local (commerçant)	Patrick	Homme	43 ans
Avenue de Clichy	Usager local (loisirs)	Huguette	Femme	86 ans
Avenue de Clichy	Usager local (commerçant)	Ibrahim	Homme	62 ans
Avenue de Clichy	Usager local (commerçant)	Roland	Homme	33 ans
Avenue de Clichy	Usager local (actif)	Viginie	Femme	22 ans
Avenue de Clichy	Usager local (actif)	Paolo	Homme	35 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (voiture)	Samir	Homme	30 ans
Avenue de Clichy	Usager local (commerçant) et habitants	Marc	Homme	34 ans
Avenue de Clichy	Habitant	Aurélie	Femme	32 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (voiture)	Ingrid	Femme	48 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (2RM)	Jerôme	Homme	34 ans
Avenue de Clichy	Usager en transit (2RM)	Wilfried	Homme	51 ans
Avenue de Clichy	Usager local (actif)	Quentin	Homme	21 ans

## Enquête quantitative : questionnaire (avant)

Remarque :

Le questionnaire sur tablette précise le nom de l'axe selon le poste d'enquête : Avenue de Clichy, Boulevard de Poissonnière, etc.... (lorsque l'/le [AXE] est écrit, on aura : « l'Avenue de Clichy », « Le Boulevard de Poissonnière », etc)

Poste d'enquête :

- |                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| 1. « Clichy poste 1 » | 5. « Grands Boulevards poste 1 » |
| 2. « Clichy poste 2 » | 6. « Grands Boulevards poste 2 » |
| 3. « Clichy poste 3 » | 7. « Grands Boulevards poste 3 » |
| 4. « Clichy poste 4 » | 8. « Grands Boulevards poste 4 » |

Jour de l'enquête :

Heure de l'enquête :

Mode de déplacement de la personne enquêté :

1. Marche à pied → *Quotas pour* « usagers en transit »
2. Vélo → *Quotas pour* « usagers en transit »
3. 2 Roues Motorisés → *Quotas pour* « usagers en transit »
4. Voiture → *Quotas pour* « usagers en transit »

Est-ce que vous ... ?

- |  |   |
|--|---|
| ...Habitez sur... l'/le [AXE] :                                | 1. Oui/ 2. Non → <i>Quotas « habitants »</i>          |
| ... Travaillez sur... l'/le [AXE] :                            | 1. Oui/ 2. Non → <i>Quotas « actifs »</i>             |
| ... Venez faire des achats ou des loisirs sur... l'/le [AXE] : | 1. Oui/ 2. Non → <i>Quotas « consommateurs »</i>      |
| ... Ne faites que passer l'/le [AXE] :                         | 1. Oui/ 2. Non → <i>Quotas « usagers en transit »</i> |

À quelle fréquence vous rendez-vous sur l'/le [AXE] ?

- Tous les jours ou presque

- 1 fois/semaine au moins
- 1 fois/mois au moins
- Moins souvent
- C'est la première fois que je viens

Sur une échelle de 1 à 5 (1 signifiant « pas du tout » et 5 « tout-à-fait »), trouvez-vous que l'/le [AXE] est agréable pour... (IE : Répondre à toutes les questions, même si l'usager est piéton, il doit répondre pour les autres piétons).

... vous	1	2	3	4	5
... les piétons	1	2	3	4	5
Les autres usagers qui sont piétons					
... les cyclistes	1	2	3	4	5
Les autres usagers qui sont cyclistes					
... les deux-roues motorisés	1	2	3	4	5
Les autres usagers qui sont à deux-roues motorisés					
... les automobilistes	1	2	3	4	5
Les autres usagers qui sont automobilistes					

Sur une échelle de 1 à 5 (1 signifiant « pas du tout » et 5 « tout-à-fait »), trouvez-vous que cet l'/le [AXE] est dangereux pour ...

... vous	1	2	3	4	5
... les piétons	1	2	3	4	5
... les cyclistes	1	2	3	4	5
... les deux-roues motorisés	1	2	3	4	5
... les automobilistes	1	2	3	4	5

Selon vous, pour les piétons, est-il facile de traverser l'/le [AXE] :

- Très facile ?
- Plutôt facile ?
- Plutôt difficile ?
- Très difficile ?

Si très facile ou assez facile, pourquoi ?

(2 réponses maximum)

- Il y a beaucoup de feux tricolores
- Il y a beaucoup de passages piétons
- Il n'y a pas beaucoup de véhicules
- La vitesse est faible

•

Si très difficile ou plutôt difficile, pourquoi ?

(2 réponses maximum)

- Il n'y pas assez de feux tricolores
- Il n'y a pas assez de passages piétons
- Il y a beaucoup de véhicules
- La vitesse est élevée

•

Selon vous, quelle est la limitation de la vitesse sur l'/le [AXE] ?

- 20 km/h
- 30 km/h
- 40 km/h
- 50 km/h
- Plus de 50 km/h

Selon vous, à quelle vitesse roulent les véhicules l'/le [AXE] quand il n'y a pas d'embouteillage ?

- Moins de 20 km/h
- de 20 à 30 km/h
- de 30 à 40 km/h
- de 40 à 50 km/h
- Plus de 50 km/h

Si la vitesse sur l'/le [AXE] était limitée à 30 km/h, vous seriez par rapport à cette mesure :

- Très favorable
- Plutôt favorable
- Plutôt défavorable
- Très défavorable

Si défavorable, pour quelles raisons ? (Trois réponses au maximum)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ça augmenterait les embouteillages      | <input type="checkbox"/> Ça augmenterait la pollution de l'air             |
| <input type="checkbox"/> Ça augmenterait les temps de transports | <input type="checkbox"/> Ce serait trop restrictif                         |
| <input type="checkbox"/> Ça augmenterait le danger               | <input type="checkbox"/> Ce serait difficile de respecter cette limitation |
| <input type="checkbox"/> Ça augmenterait le bruit                | <input type="checkbox"/> Ça ne changerait rien                             |

Si favorable, pour quelles raisons ? (Trois réponses au maximum)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Ça diminuerait le nombre de véhicules motorisés  | <input type="checkbox"/> Il y aurait moins de bruit                             |
| <input type="checkbox"/> On circulerait mieux                             | <input type="checkbox"/> Il y aurait moins de pollution                         |
| <input type="checkbox"/> Ce serait moins dangereux                        | <input type="checkbox"/> Il y aurait une meilleure qualité de vie dans quartier |
| <input type="checkbox"/> Les piétons pourraient traverser plus facilement | <input type="checkbox"/> C'est bon pour l'environnement                         |

Pensez-vous qu'une telle mesure serait respectée par...

... vous-même ?	OUI	NON
... les deux-roues motorisés ?	OUI	NON
... les automobilistes ?	OUI	NON
... sur les couloirs de bus (bus, taxi) ?	OUI	NON

Pour faire respecter cette mesure, pensez-vous que...

... Les aménagements de rues (Exemples : élargissement des trottoirs, mise en place de chicane ou de dos d'âne, revêtement de la chaussée, embellissement/végétalisation/espaces verts) seraient :

- indispensables
- utiles, mais pas indispensables

- inutiles
- gênants

... Les panneaux/l'information/la communication seraient :

- indispensables
- utiles, mais pas indispensables
- inutiles
- gênants

... Les radars/la police/les PV seraient :

- indispensables
- utiles, mais pas indispensables
- inutiles
- gênants

Questions complémentaires :

- Âge : .....
- Sexe : .....
- Code postal : .....
- Avez-vous des enfants de moins de 15 ans :      OUI                      NON
- Situation professionnelle (Si chômeur, réponse en fonction du dernier emploi)
  - Agriculteur                                       Étudiant
  - Artisan, commerçant, chef d'entreprise     Inactif
  - Chômeur n'ayant jamais travaillé         Ouvrier
  - Élève     Prof. intermédiaire, technicien
  - Employé     Prof. libérale, cadre
  - Retraité
- Mode de déplacement le plus utilisé en général (Deux réponses maximum) :
  - Marche à pied                                       Bus

Vélo

2RM

Voiture

Métro

RER

Autres : .....

## Enquête quantitative : questionnaire (après)

Poste d'enquête : ..... (postes précis d'enquête à définir)

Jour de l'enquête : .....

Heure de l'enquête : .....

Mode de déplacement de l'enquêté pendant l'enquête :  Marche à pied  Vélo  2RM  Voiture

### 1. Est-ce que vous ...

Question filtre qui permet de savoir le statut de l'enquêté afin de respecter le quota de 120 enquêtés par type d'usagers. Priorisation du type d'usager : Habitant > Actif > consommateur (Exemples : Si un actif est également consommateur, il est compté parmi les actifs. Si un consommateur est un habitant, il est compté parmi les habitants)

- 
- 
- 

... habitez sur l'axe ?	OUI	NON
... travaillez sur l'axe ?	OUI	NON
... venez faire des achats ou des loisirs ?	OUI	NON
... ne faites que passer ?	OUI	NON

Qu'est-ce qu'un habitant, un actif ou un consommateur ?

**Les habitants de l'axe doivent avoir leur adresse sur l'axe, pas dans une rue adjacente ou dans le quartier. Il en est de même pour les travailleurs et les commerces fréquentés.**

Qu'est-ce qu'un usager en transit ?

C'est quelqu'un qui, quelque soit son mode de déplacement, ne s'arrête pas sur l'axe au cours de son déplacement. Une voiture n'est pas forcément un mode de transit, la marche à pied n'est pas forcément un mode pratiqué pour la desserte locale.

- 

### 2. A quelle fréquence vous rendez-vous sur cet axe ?

- Tous les jours ou presque
- 1 fois / semaine au moins
- 1 fois / mois au moins
- Moins souvent
- C'est la première fois que je viens

**3. Sur une échelle de 1 à 5 (1 signifiant « pas du tout » et 5 « tout-à-fait »), trouvez-vous que cet axe est agréable pour... (Répondre à toutes les questions, même si l'utilisateur est piéton, il doit répondre pour les autres piétons).**

... vous 1 2 3 4 5

... les piétons 1 2 3 4 5

*Les autres usagers qui sont piétons*

... les cyclistes 1 2 3 4 5

*Les autres usagers qui sont cyclistes*

... les deux-roues motorisés 1 2 3 4 5

*Les autres usagers qui sont à deux-roues motorisés*

... les automobilistes 1 2 3 4 5

*Les autres usagers qui sont automobilistes*

**4. Sur une échelle de 1 à 5 (1 signifiant « pas du tout » et 5 « tout-à-fait »), trouvez-vous que cet axe est dangereux pour ...**

... vous 1 2 3 4 5

... les piétons 1 2 3 4 5

... les cyclistes 1 2 3 4 5

... les deux-roues motorisés 1 2 3 4 5

... les automobilistes 1 2 3 4 5

**5. Selon vous, pour les piétons, est-il facile de traverser l'axe :**

- Très facile ?
- Plutôt facile ?
- Plutôt difficile ?
- Très difficile ?

**5.a. Si très facile ou assez facile, pourquoi ?**

**(2 réponses maximum)**

- Il y a beaucoup de feux tricolores
- Il y a beaucoup de passages piétons
- Il n'y a pas beaucoup de véhicules
- La vitesse est faible
- 

**5.b. Si très difficile ou plutôt difficile, pourquoi ?**

**(2 réponses maximum)**

- Il n'y pas assez de feux tricolores
- Il n'y a pas assez de passages piétons
- Il y a beaucoup de véhicules
- La vitesse est élevée
- 

**6. En général, avez-vous remarqué des changements sur cet axe depuis quelques semaines / mois ? (si « c'est la première fois que je viens » à la question 2, passer à la question 7)**

**OUI                      NON**

**Si oui, lesquels ? (3 réponses maximum)**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Environnement plus agréable            | <input type="checkbox"/> Environnement moins agréable             |
| <input type="checkbox"/> Diminution du trafic                   | <input type="checkbox"/> Augmentation du trafic                   |
| <input type="checkbox"/> Limitation de la vitesse réglementaire | <input type="checkbox"/> Augmentation de la vitesse réglementaire |
| <input type="checkbox"/> Les voitures roulent moins vite        | <input type="checkbox"/> Les voitures roulent plus vite           |
| <input type="checkbox"/> Plus sale                              | <input type="checkbox"/> Plus propre                              |
| <input type="checkbox"/> Rien                                   |   |
| <input type="checkbox"/> Autres (précisez) : .....              |   |

**7. Selon vous, quelle est la limitation de la vitesse sur cet axe ?**

- 20 km/h
- 30 km/h
- 40 km/h
- 50 km/h
- Plus de 50 km/h
- 

**8. Selon vous, à quelle vitesse roulent les véhicules sur l'axe quand il n'y a pas d'embouteillage ?**

- Moins de 20 km/h
- de 20 à 30 km/h
- de 30 à 40 km/h

- de 40 à 50 km/h
- Plus de 50 km/h

**9. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013, la limitation de la vitesse est passée de 50 km/h à 30 km/h, aviez-vous remarqué ce changement ?** **OUI** **NON**

**Si oui, pourquoi ?**

**Si non, pourquoi ?**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> J'ai vu les panneaux de limitation de vitesse les panneaux                                      | <input type="checkbox"/> Je ne regarde pas |
| <input type="checkbox"/> J'ai remarqué de nouveaux aménagements attention (trottoirs, passages piétons, feux tricolores) | <input type="checkbox"/> Je n'ai pas fait  |
| <input type="checkbox"/> J'ai été informé (panneaux explicatifs, prospectus, Internet) informé                           | <input type="checkbox"/> Je n'ai pas été   |

**10. Cette nouvelle mesure a-t-elle eu des effets sur la circulation ?**

**OUI** **NON**

**Si oui, lesquels ?**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Environnement plus agréable     | <input type="checkbox"/> Environnement moins agréable   |
| <input type="checkbox"/> Les voitures roulent moins vite | <input type="checkbox"/> Les voitures roulent plus vite |
| <input type="checkbox"/> Il y a moins de voitures        | <input type="checkbox"/> Il y a plus de voitures        |
| <input type="checkbox"/> Il y a moins de bouchons        | <input type="checkbox"/> Il y a plus de bouchons        |
| <input type="checkbox"/> Il y a moins de pollution       | <input type="checkbox"/> Il y a plus de pollution       |
| <input type="checkbox"/> Il y a moins de bruit           | <input type="checkbox"/> Il y a plus de bruit           |
| <input type="checkbox"/> Autres (précisez):.....         |   |

**11. Etes-vous à cette mesure qui limite la vitesse à 30 km/h ?**

•

plutôt favorable

plutôt défavorable

11.a.  très défavorable

**Si défavorable, pour quelles raisons ? (Trois réponses maximum)**

au

Ca augmente les embouteillages

Ca augmente la pollution de l'air

Ca augmente les temps de transports

C'est trop restrictif

Ca augmente le danger

C'est difficile de respecter cette limitation

Ca augmente le bruit

Ca ne change rien

• **11.b. Si favorable, pour quelles raisons ? (Trois réponses au maximum)**

Ca diminue le nombre de véhicules motorisés

Il y a moins de bruit

On circule mieux

Il y a moins de pollution

C'est moins dangereux

Il y a une meilleure qualité de vie dans le quartier

Les piétons peuvent traverser plus facilement

C'est bon pour l'environnement

**12. Cette mesure est-elle respectée par...**

... vous-même ?

OUI

NON

... les deux-roues motorisés ?

OUI

NON

... les automobilistes ?

OUI

NON

... sur les couloirs de bus (bus, taxi) ?

OUI

NON

• **13. Pour faire respecter cette mesure, pensez-vous que...**

... les aménagements de rues (Exemples : élargissement des trottoirs, mise en place de chicanes ou de dos d'âne, revêtement de la chaussée, embellissement/végétalisation/espaces verts) sont :

indispensables

utiles mais pas indispensables

inutiles

gênants

... les panneaux / l'information / la communication seraient :

indispensables

utiles mais pas indispensables

inutiles

gênants

... les radars / la police / les PV seraient :

- indispensables
- utiles mais pas indispensables
- inutiles
- gênants

#### 14. Questions complémentaires :

- Age : .....
- Sexe : .....
- Code postal : .....
- Avez-vous des enfants de moins de 15 ans :        OUI        NON
- 
- Situation professionnelle (Si chômeur, réponse en fonction du dernier emploi)
  - Agriculteur
  - Artisan, commerçant, chef d'entreprise
  - Chômeur n'ayant jamais travaillé
  - Elève
  - Employé
  - Retraité
  - Etudiant
  - Inactif
  - Ouvrier
  - Prof. Intermédiaire, technicien
  - Prof. libérale, cadre
  
- Mode de déplacement le plus utilisé en général (Deux réponses maximum) :
  - Marche à pied
  - Vélo
  - 2RM
  - Voiture
  - Bus
  - Métro
  - RER
  - Autres : .....

# TABLE DES MATIERES

Sommaire.....	2
Introduction.....	3
<i>Comprendre les représentations et les effets pressentis et ressentis et ressentis d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur les axes structurants</i> .....	3
<i>Cadre d'analyse pour comprendre l'acceptabilité</i> .....	4
<i>Une méthode mixte combinant analyses qualitative et quantitative</i> .....	4
<i>Hypothèses de recherche</i> .....	7
<b>Perceptions de la vitesse et des effets négatifs de l'usage de la voiture en ville.....</b>	<b>9</b>
Une vitesse peu élevée en raison des embouteillages et des feux tricolores.....	10
<i>La congestion ne permet pas une vitesse élevée</i> .....	10
<i>Les feux tricolores régulent les vitesses pratiquées et sont perçus comme aggravant la congestion</i> .....	11
... mais dépassant la vitesse réglementaire en dehors des heures de pointe.....	13
<i>Un tiers des répondants ne connaît pas la vitesse règlementaire avant la limitation de vitesse</i> .....	13
<i>Plus d'un tiers des répondants sait que la vitesse est limitée à 30 km/h après la limitation de vitesse</i> .....	14
<i>Près des trois quart estiment que les vitesses, en dehors des heures de congestion, sont d'au moins 50 km/h</i> .....	15
Une forte différence de vitesses perçues selon la typologie des axes.....	15
Des vitesses perçues comme très élevées Avenue de Clichy.....	15
Des vitesses élevées aux entrées et sorties des Grands Boulevards.....	17
La perception d'une vitesse excessive inchangée après la limitation à 30 km/h.....	19
Le bruit, une composante urbaine bien acceptée.....	20
<i>Le bruit, « une mélodie urbaine »</i> .....	20
<i>Le bruit... n'est pas forcément lié à la circulation</i> .....	22
<i>Une perception du bruit inchangée après la limitation à 30 km/h</i> .....	23
La pollution : diffuse à l'échelle de Paris, elle gêne les piétons et les cyclistes.....	24
<i>Une pollution ambiante</i> .....	24
<i>La pollution est due à la circulation</i> .....	25
... <i>et encore plus gênante lors des encombrements aux heures de pointe</i> .....	26
<i>Une perception de la pollution inchangée après la limitation de vitesse</i> .....	27
L'insécurité routière liée à la cohabitation du trafic et de la vie locale.....	28
<i>Une vigilance décuplée sur les axes structurants parisiens</i> .....	28
Une vigilance particulièrement décuplée avenue de Clichy.....	28
Vitesse élevée et complexité des intersections conduisent à un fort sentiment d'insécurité autour de l'Avenue de Clichy.....	30
Grands Boulevards : un axe ressenti comme peu sûr pour l'ensemble des usagers.....	35
<i>Aucun effet de la limitation de vitesse sur la perception du danger de l'Avenue de Clichy</i> .....	40
<i>Aucun effet des aménagements de l'Avenue de Clichy</i> .....	42
L'appropriation des espaces de circulation limitée par des niveaux de trafic importants.....	43
<i>Le trafic complique les traversées des piétons</i> .....	43
De fortes difficultés de franchissement de l'Avenue de Clichy.....	45
Des difficultés de traversés piétonnes à Strasbourg-Saint-Denis.....	47
<i>Le passage à 30 km/h facilite les appropriations de l'espace</i> .....	49
... <i>mais les aménagements changent peu les perceptions d'une facilité de traversées</i> .....	51

<b>Limiter la vitesse des axes structurants à 30 km/h .....</b>	<b>53</b>
Une forte acceptabilité suivie d'une forte acceptation.....	54
<i>La mesure qui suscite une forte adhésion .....</i>	54
Les deux tiers des répondants sont favorables à la limitation de vitesse avant sa mise en place .....	54
85 % sont favorables à la limitation de vitesse après sa mise en place .....	55
Une forte acceptation qui ne dépend pas des aménagements.....	56
<i>Une adhésion plus forte de la part des piétons et des cyclistes.....</i>	56
<b>Limiter la vitesse permettrait d'améliorer la sécurité routière et de réduire la place de la</b>	
<b>voiture.....</b>	<b>60</b>
<i>Une amélioration de la sécurité routière.....</i>	60
<i>Un impact environnemental et de confort de vie jugé mineur et souvent méconnu .....</i>	62
<i>Une réduction de la place de la voiture pour une meilleure qualité de vie.....</i>	64
<b>Une contrainte supplémentaire pour les automobilistes et des effets minorés sur les</b>	
<b>conséquences négatives de la présence de l'automobile en ville.....</b>	<b>67</b>
<i>Une augmentation des embouteillages et des temps de déplacements.....</i>	67
<i>Une atteinte à la liberté .....</i>	69
<i>Peu d'effets sur la pollution, l'insécurité et le bruit .....</i>	70
<i>Une mesure jugée inutile et incohérente .....</i>	72
<i>Une mesure inutile en raison des vitesses pratiquées.....</i>	72
<i>Une mesure incohérente au regard de la morphologie des voies .....</i>	74
<b>Mise en œuvre et respect de la limitation de vitesse .....</b>	<b>76</b>
<b>Mise en œuvre de la limitation de vitesse à 30 km/h.....</b>	<b>77</b>
<i>Un environnement amélioré .....</i>	77
60 % des usagers ont remarqué des changements... ..	77
...principalement en faveur d'un environnement plus agréable.....	79
<i>Un tiers des répondants a remarqué la limitation de vitesse .....</i>	80
<i>La limitation de vitesse impacte les vitesses pratiquées.....</i>	82
45 % estiment que la limitation de vitesse a eu des effets .....	82
Des effets sur les vitesses pratiquées et l'environnement .....	83
<i>La limitation à 30 km/h nécessite un temps d'adaptation .....</i>	84
<b>L'importance de l'information et des aménagements.....</b>	<b>85</b>
<i>Une combinaison entre Informer/Aménager/Réprimer .....</i>	85
Informer les usagers est indispensable .....	85
Aménager en élargissant les trottoirs et en synchronisant les feux tricolores.....	87
Réprimer : un risque pour l'acceptabilité politique du projet ? .....	88
<i>Les aménagements et la répression sont mal perçus par les personnes défavorables à la limitation de vitesse.....</i>	93
Être défavorable renforce le sentiment de trouver les mesures gênantes.....	93
Les mesures jugées gênantes varient selon l'âge et les modes utilisés.....	96
<b>Une mesure qui serait peu respectée par les utilisateurs de modes individuels motorisés</b>	
<b>défavorables à la réduction de vitesse .....</b>	<b>98</b>
<i>Un respect moindre par les modes de transports « rapides ».....</i>	98
Une forte perception du non-respect de la mesure par les automobilistes et les usagers de deux-roues	
motorisés .....	99
Les jeunes hommes de grande couronne respecteront moins la limitation de vitesse.....	100
<i>Être favorable à la limitation de la vitesse réglementaire augmente le respect de la mesure.....</i>	101

Conclusion.....	103
Références.....	105
Table des figures.....	106
Annexes.....	109
<i>Enquête qualitative : grille d'entretien semi-directif (avant)</i> .....	109
<i>Enquête qualitative : grille d'entretien semi-directif (après)</i> .....	118
<i>Enquête qualitative : liste des personnes interrogées (avant)</i> .....	120
<i>Enquête qualitative : liste des personnes interrogées (après)</i> .....	122
<i>Enquête quantitative : questionnaire (avant)</i> .....	123
<i>Enquête quantitative : questionnaire (après)</i> .....	129
Table des matières .....	135