



Généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h sur Paris

Synthèse des avis et observations soumis lors
de la consultation publique

Ville de Paris

Décembre 2020

Impressum

Étude réalisée par 6t-bureau de recherche pour la Ville de Paris

Commanditaire



Ville de Paris
Direction de la voirie et des déplacements
121 avenue de France · 75013 Paris

Mandataire



6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart / Rue des Voisins 15
75013 PARIS / 1205 Genève

Mode de citation recommandé

Ville de Paris, 6t-bureau de recherche. (2020). Généralisation de la limite de la vitesse à 30 km/h sur Paris : Synthèse des avis et observations soumis lors de la consultation publique

Table des matières

INTRODUCTION	3
1. Introduction	4
2. Modalités de consultation	4
2.1. Dispositions légales	4
2.2. Mode de consultation	5
3. Méthode d'analyse des avis	6
3.1. Méthode générale	6
3.2. Nettoyage des données	7
ANALYSE DES OBSERVATIONS ET AVIS ÉMIS	8
4. Description générale des avis émis	9
4.1. Nombre et origine des avis émis	9
4.2. Lieu de résidence des participants	10
4.3. Des avis classés selon les différents types de commentaires	10
4.4. Grandes thématiques abordées	14
5. Des objectifs qui font consensus	16
5.1. La sécurité routière	18
5.2. La qualité de l'air	20
5.3. Incidence sur le trafic routier	22
5.4. Nuisances sonores	25
5.5. La cohérence de la généralisation à 30 km/h	27
5.6. Le respect des mesures	30
6. Les thématiques propres aux avis favorables ou défavorables	33
6.1. Sentiment de pression sur l'automobile	33
6.2. Répercussions sur l'attractivité et les activités économiques	34
6.3. Incidence sur les transports en commun	36
6.4. Encouragement des mobilités actives	37
6.5. Apaisement de l'espace urbain : cohabitation des modes	37
7. Des avis qui diffèrent selon le lieu de résidence	38
8. Propositions	41
8.1. Proposition de mesures relatives aux moyens de transport	42
8.2. Propositions de mesures sur les aménagements urbains	43
8.3. Propositions de mesures sur la gestion trafic / vitesse / statut réglementaire	43
8.4. Propositions de mesures sur le stationnement	44
8.5. Propositions de mesures sur les contrôles	44
8.6. Propositions de mesures d'accompagnement par la communication	45
TABLE DES FIGURES	46
ANNEXES	47

Introduction

1. Introduction

La Ville de Paris envisage de généraliser la limitation à 30 km/h de la circulation sur son territoire, mesure déjà en place dans certaines rues. Dans ce contexte, elle lance une consultation publique sur l'opportunité de mettre en œuvre cette mesure.

Le principe de la participation du public par voie électronique (PPVE) est de pouvoir informer et associer le public (habitants, actuels et futurs usagers, ou toute personne intéressée par le sujet) à l'élaboration d'une décision de l'autorité compétente grâce à une procédure dématérialisée qui permet de collecter les contributions du public sur la mesure proposée sous forme d'observations, de questions et de propositions. En ce sens, il ne s'agit pas d'un sondage avec un choix de modalités de réponses, mais d'un moyen pour les participants de faire part de leurs remarques et de leurs questions sur la mesure, directement en ligne.

Ce rapport offre l'analyse des réponses à la consultation de la Ville de Paris sur la mesure de généralisation de la limitation à 30 km/h de la circulation dans toutes les rues de Paris. Les résultats qui en ressortent doivent être lus à la lumière des objectifs d'un débat public, à savoir comme le souligne la Commission Nationale du Débat Public « *de permettre d'apporter des arguments multiples et de qualité.* »¹ Ainsi, la participation des citoyens « *ne sert pas à dégager les grandes tendances de l'opinion publique sur une thématique générale ni à légitimer certains arguments plutôt que d'autres, même s'ils sont exprimés par une majorité de personnes. En ce sens, le débat public n'est ni un référendum ni un sondage d'opinion.* »²

2. Modalités de consultation

2.1. Dispositions légales

Les dispositions légales applicables à la PPVE concernent :

- Une obligation de rédiger un rapport synthétisant les observations, questions ou propositions reçues,
- Une obligation d'un délai minimum de 4 jours entre la clôture de la PPVE et la publication des résultats,
- Une présentation au public des résultats de la PPVE pendant au moins 3 mois,
- Une présentation des motifs de décisions de la prise de la mesure.

¹ <https://www.debatpublic.fr/a-quoi-ca-sert>, consulté le 10/12/2020

² <https://www.debatpublic.fr/a-quoi-ca-sert>, consulté le 10/12/2020

Article L123-19-1 du code de l'environnement :

« Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation. Dans le cas où la consultation d'un organisme consultatif comportant des représentants des catégories de personnes concernées par la décision en cause est obligatoire et lorsque celle-ci intervient après la consultation du public, la synthèse des observations et propositions du public lui est transmise préalablement à son avis. Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision. ».

2.2. Mode de consultation

Cette consultation est faite par voie électronique et par courrier. Les habitants ont été invités à déposer leur avis :

- en ligne, sur le site web prévu à cet effet (generalisation-30km.participationdupublic.net),
- par mail à l'adresse generalisation-30km@participationdupublic.net,
- ou par courrier à l'adresse postale suivante :

PUBLILEGAL
Concertation zone 30
3 rue de l'Hôtel de Ville
95300 PONTOISE

Il était possible pour les participants d'ajouter des documents à leur avis déposés sur le site ou par courriel. Les répondants étaient également invités à fournir de manière optionnelle des informations personnelles complémentaires (code postal, âge, travail sur Paris (O/N), mode de transport) dont le but était une analyse plus fine des observations.

L'annonce de la consultation a été publiée dans la presse et les journaux de mairies d'arrondissements ou par courriers institutionnels le 20 octobre 2020. Elle a été ouverte le mardi 27 octobre 2020 et s'est terminée le vendredi 27 novembre 2020. La participation du public par voie électronique était ouverte à toutes et tous.

L'ensemble des observations du public était consultable sur le site.

3. Méthode d'analyse des avis

3.1. Méthode générale

La première étape du travail consiste en l'élaboration d'une grille d'analyse identifiant les différentes thématiques et l'orientation des avis (favorables ou défavorables).

La deuxième étape est une phase de nettoyage des avis soumis (suppression des avis émis en double, fusion de plusieurs avis issus d'un même répondant, correction des fautes d'orthographe, etc.).

Dans un troisième temps, les avis sont triés à l'aide du module d'analyse textuel du logiciel « Sphinx » pour permettre l'analyse quantitative de la fréquence d'évocation des différentes thématiques et des orientations générales observées au sein des avis. Afin de déterminer précisément les arguments présentés par les participants et de déduire l'orientation, l'analyse textuelle a nécessité la construction préalable de dictionnaires. Ces dictionnaires ont été élaborés suite à une lecture cursive de l'ensemble du corpus selon les grands thèmes abordés. Plusieurs mots clés et expressions ont donc été retenus afin de constituer un thésaurus pertinent pour chaque argument (Voir en annexe). Exemple :

- Avis plutôt favorable: « Je suis pour »; « Je suis ... favorable »; « excellente initiative »; « voter ... oui » ...
- Avis plutôt défavorable: « Je suis contre »; « Je suis ... défavorable »; « voter ... non » ...
- La mesure permettra de réduire les nuisances sonores: « baisse ... bruit »; « réduire ... sonore », « réduction ... bruit » ...
- Il faut différencier les axes structurants et les petites voies: « distinguer ... rue »; « conserver ... boulevard » ...
- Il faut favoriser la cohabitation des modes : « partager ... chaussée »; « encourager ... mixité »; « mieux ... cohabiter » ...

Les dictionnaires permettent ainsi de recoder les avis selon leur mention d'un ou plusieurs arguments. Aussi, la présence des arguments a été systématiquement croisée avec l'avis (favorable ou défavorable) lorsqu'il est clairement émis. Cette information sur la position du participant nous permet de mieux comprendre la manière dont se caractérisent les thématiques abordées (plutôt positives envers la mesure, ou négatives).

Tous les verbatims n'ont pas pu être codés automatiquement. Pour 10 %, une analyse a dû être faite « à la main ». En outre, afin de vérifier la validité des codages réalisés, nous avons pris un sous-échantillon de 500 verbatims pour lesquels nous avons validé manuellement les résultats obtenus à l'aide de l'analyse automatique. La fiabilité était bonne, avec un taux d'erreur de 4 %. Le taux d'erreur est également réparti entre les avis favorables et défavorables à la mesure.

3.2. Nettoyage des données

Au total, 5 920 avis ont été recueillis. Avant d'analyser ce corpus, un nettoyage des données était nécessaire. Plusieurs avis ont pu être émis par la même personne c'est pourquoi ils ont été fusionnés grâce à un identifiant unique préalablement créé pour chaque répondant. Aussi, les avis figurant en double (c'est-à-dire contenant mot pour mot les mêmes arguments)³ ont été supprimés.

Ce filtrage aboutit à 5 734 avis recevables analysés.

³ Les avis très courts (tels que « Je suis pour la mesure. » ou « Je suis contre. ») n'ont ici pas été pris en compte lorsqu'il s'agissait d'identifiants distinct.

Analyse des observations et avis émis

4. Description générale des avis émis

4.1. Nombre et origine des avis émis

Au total 5 734 avis recevables ont été émis dont 5 447 via le formulaire en ligne, 286 par courriel et 1 par courrier.

Si la plupart des participants sont intervenus à titre particulier, plusieurs associations ont également utilisé le formulaire (comme le règlement les y autorisait) pour déposer leur position collective sur le sujet. Il s'agit de « Paris en Selle », la FNAUT Île-de-France, « 60 Millions de piétons » et « Mieux se Déplacer à Bicyclette ».

43 avis contenaient des documents joints, correspondant à 52 pièces. 13 ont été d'emblée exclus car n'ayant aucun trait avec le sujet et relevant potentiellement d'erreurs de manipulation informatique et 3 ont été exclus car reprenant mot pour mot les éléments mis dans l'avis associé. Les 27 pièces restantes ont été prises en compte pour l'analyse. Il s'agit de :

- 13 photos illustrant les exemples avancés dans les avis ;
- 3 développements des arguments émis dans les avis ;
- 4 communiqués de la part des associations mentionnées précédemment ;
- 4 images ou graphiques :
 - Courbe de l'évolution de la mortalité en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité de 1970 à 2014,
 - Probabilité de survie d'un piéton lors d'un impact avec une voiture en fonction de la vitesse de celle-ci (deux images),
 - Champ de vision des automobilistes en fonction de leur vitesse.
- 3 rapports :
 - « Enquête : la face cachée des villes à 30 km/h », Ligue de défense des conducteurs, février 2017,
 - « Impact des limitations de vitesses sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit », ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), février 2014,
 - « Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport », CE Delft, octobre 2020.

Très peu de participants ont fourni leur âge, mode de transport et lieu de travail (moins de 10 %, soit moins de 600 personnes sur 5734), il n'est donc pas possible d'exploiter cette information pour affiner la description du public ayant fourni sa contribution à la consultation.

4.2. Lieu de résidence des participants

Il sera possible d'exploiter les informations sur le lieu de résidence des participants qui sont 4 517 (soit 79 %) à avoir fourni le code postal de leur lieu de résidence. On note ainsi une nette surreprésentation des Parisiens, directement concernés par la mesure, qui représentent 63 % des participants ayant indiqué leur lieu de résidence, alors que ces Parisiens représentent 18 % de la population francilienne. Ainsi, plus d'un participant sur trois habite en petite ou grande couronne et 2 % déclarent résider en dehors de l'Île-de-France.

Lieu de résidence

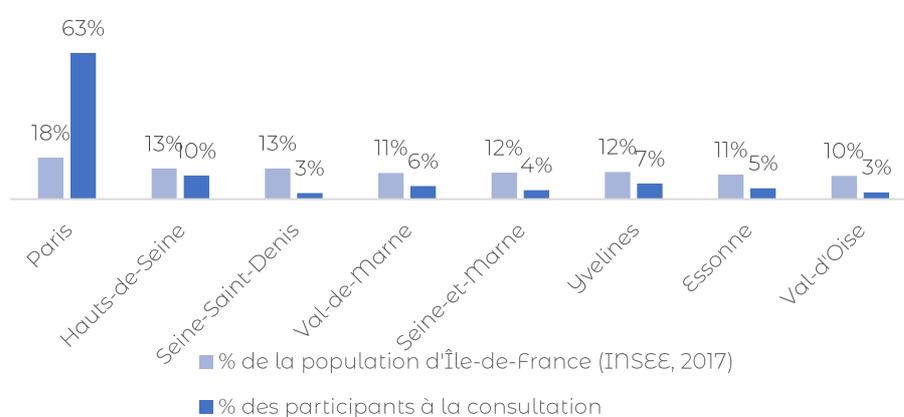


Figure 1 : Lieu de résidence des participants mis en regard avec la répartition de la population en Île-de-France

4.3. Des avis classés selon les différents types de commentaires

On peut distinguer plusieurs approches dans les avis émis par les participants lors de la consultation :

- La première pratique concerne les personnes s'étant contentées de donner très brièvement un avis favorable ou défavorable à la mesure, utilisant de fait la consultation comme pour répondre à un sondage, puisqu'ils n'apportent pas de justification à leur position par des arguments clairement énoncés.
- La deuxième pratique regroupe les participants ayant émis un avis favorable ou défavorable à la mesure, qui cependant, apportent un argument brièvement énoncé en quelques mots.
- La dernière approche est celle des personnes ayant fait l'effort d'argumenter leur position et d'apporter des conseils ou d'évoquer ce qu'ils perçoivent comme les vrais problèmes en matière de mobilité dans Paris. Ceux-ci donnent la plupart du temps un avis clairement énoncé.

On pourrait quantifier cette distinction par l'analyse de la longueur des avis (nombre de mots présents et nombre de phrases). Un avis comporte en moyenne 86 mots, soit 5 phrases, mais un tiers font deux phrases ou moins. Nous avons donc établi une méthodologie permettant, à partir du nombre de mots et de phrases, de catégoriser les avis selon les pratiques. On distingue alors les avis « plutôt favorables », des avis « plutôt non favorables ».

- 17 % d'avis sans argumentation⁴
- 14 % d'avis avec un argument bref⁵
- 69 % d'avis avec une argumentation développée⁶

L'analyse des avis par codage des données nous a également permis de distinguer les avis neutres ou non pertinents). Les graphiques ci-dessous présentent le croisement des avis selon plusieurs critères :

Avis sur la mesure selon les pratiques de participation à la consultation :

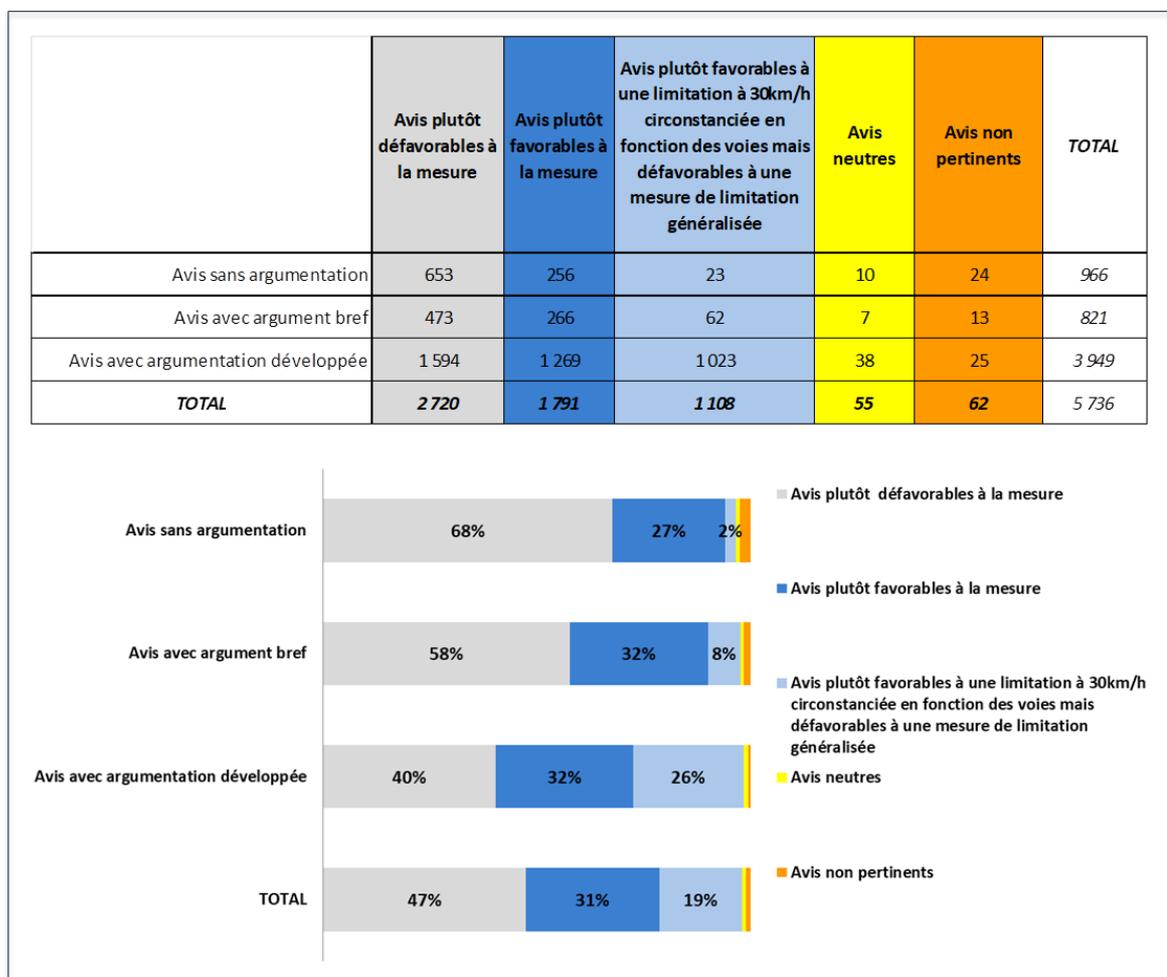


Figure 2: Avis sur la mesure selon les pratiques de participation à la consultation.

⁴ Moins de 10 mots, ou moins de 30 mots et moins de 2 phrases.

⁵ Plus de 10 mots et moins de 2 phrases ou plus de 2 phrases et moins de 30 mots.

⁶ Plus de 2 phrases et plus de 30 mots ou plus de 30 mots.

Pratiques de participation en fonction de l'avis sur la mesure :

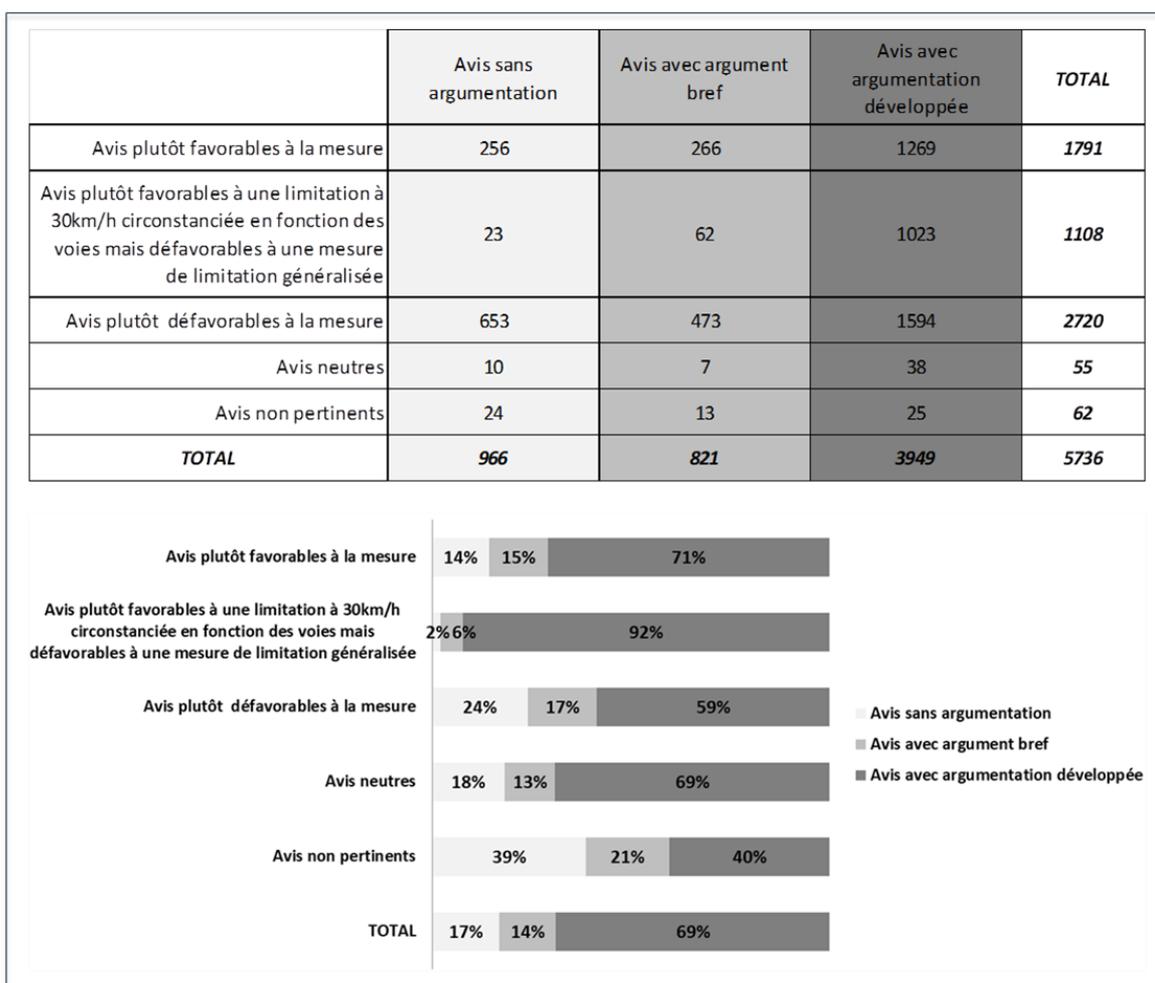


Figure 3 Pratique de participation selon l'avis sur la mesure.

Au global, on note une part équilibrée d'avis plutôt favorables (50%) à une diminution de vitesse à 30km/h (généralisée pour 31%, circonstanciée en fonction du type d'axes pour 19%) et d'avis plutôt défavorables (47%), ainsi que figuré dans le diagramme ci-dessous. Les deux diagrammes qui suivent explicitent ces mêmes avis en fonction du lieu de résidence (parisiens / autres).

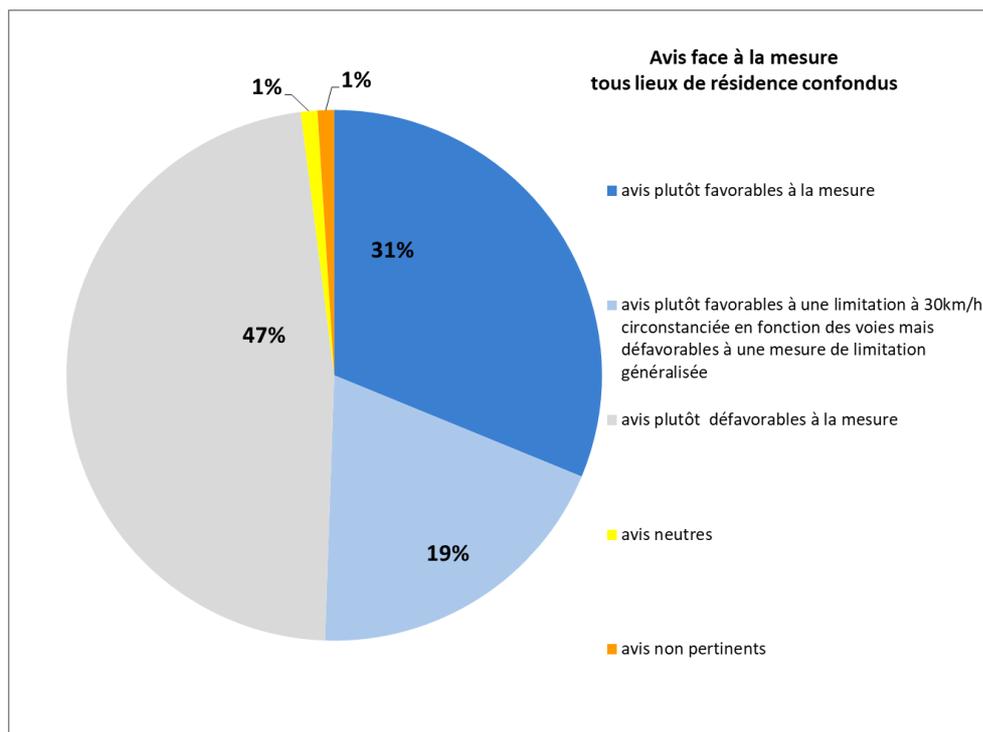


Figure 4 – Répartition des avis favorables et défavorables en fonction du lieu de résidence

Le graphe précédent est décomposé comme suit, avec un pourcentage d'avis favorables à la mesure significativement plus important pour les personnes habitant Paris :

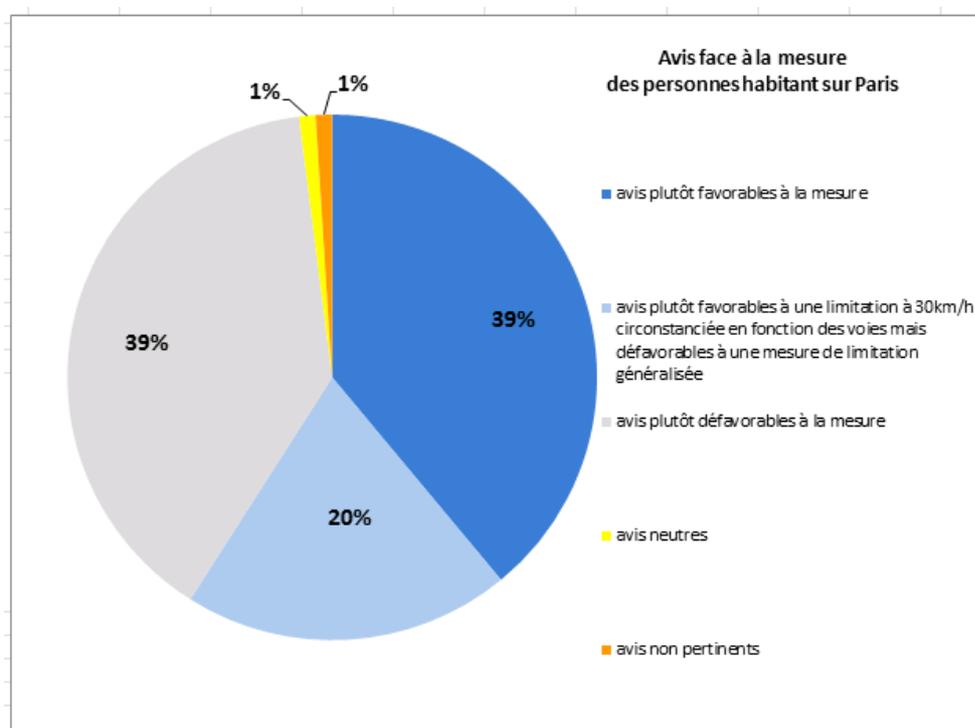


Figure 4a - Répartition des avis favorables et défavorables des personnes habitant sur Paris.

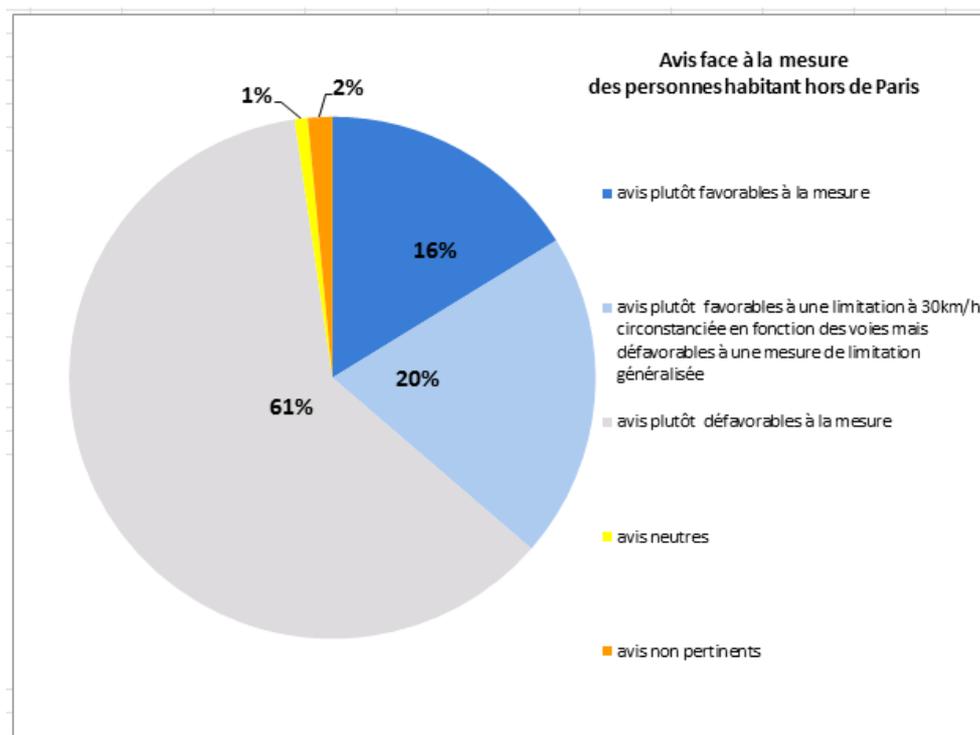


Figure 4b - Répartition des avis favorables et défavorables des personnes habitant hors de Paris.

4.4. Grandes thématiques abordées

La distinction apparaît également lorsqu'on s'intéresse aux sujets abordés dans les avis. Au sein du corpus, plusieurs thématiques sont abordées en rapport avec la mesure, mais aussi plus largement avec la mobilité dans Paris. Nous avons pu ainsi recenser 11 grandes thématiques⁷ qui sont les plus souvent abordées par les participants. Chaque avis comporte en moyenne 3 de ces thématiques. Aussi, 19 % des avis n'incluent aucune de ces thématiques, soit parce que le répondant ne donne pas d'autres informations en dehors de sa position favorable ou défavorable à la mesure, soit parce qu'il évoque d'autres thématiques plus rarement énoncées dans l'ensemble du corpus.

Les grandes thématiques abordées qui ont été repérées dans les avis sont présentées dans le graphique ci-dessous (Figure 5) :

⁷ Voir annexe pour les mots clés utilisés afin d'identifier les différentes thématiques.

Grandes thématiques abordées

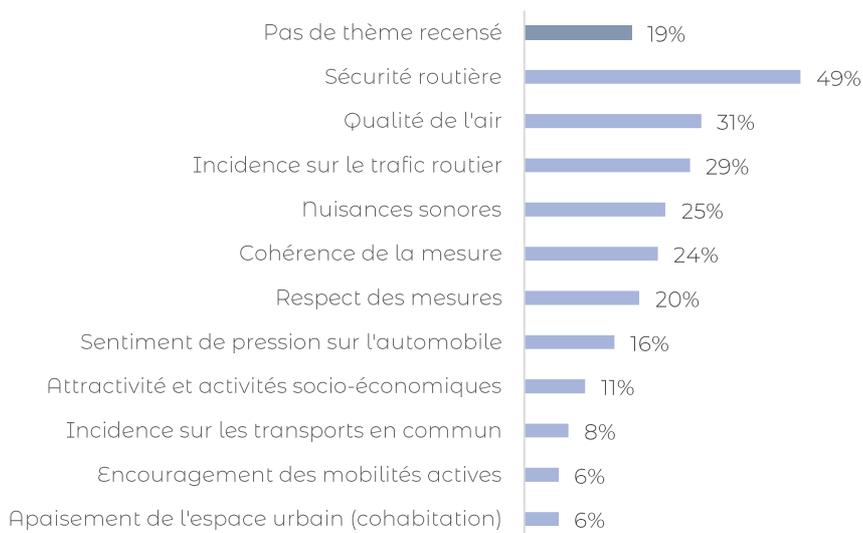


Figure 5 : Taux de citation des thématiques abordées par les avis

Ce graphique montre que :

- La thématique la plus souvent mentionnée par les participants est celle de la sécurité routière : près de la moitié des participants évoquent l'aspect sécuritaire de la mobilité à Paris.
- Près d'un tiers des participants évoquent la qualité de l'air (31 %). Ils parlent de pollution atmosphérique et de rejet de CO₂.
- 29 % des avis parlent d'une incidence de la mesure sur le trafic routier. Dans cette thématique, les avis font référence à tout ce qui peut concerner l'état du trafic (congestion, ralentissement, fluidité) mais aussi des temps de parcours des différents usagers de la route.
- Un participant sur quatre exprime un avis sur les nuisances sonores. Ceux-ci peuvent évoquer à la fois la réduction du bruit engendré par la circulation, comme son augmentation.
- 24 % des avis questionnent la cohérence de la mesure en lien avec sa généralisation. Ceux-ci font référence à une distinction nécessaire des limitations de vitesse selon les différents types d'axes routiers, ou selon les heures de la journée (régime jour/nuit)
- Un participant sur cinq met en lumière des lacunes quant au respect des mesures de limitation de vitesse ou bien fait valoir l'importance de respecter le code de la route pour que les mesures soient réellement efficaces.
- 16 % des avis affichent un sentiment de pression sur l'automobile, c'est-à-dire qu'ils voient la mesure comme un moyen d'empêcher les automobilistes de

circuler, de leur imposer des sanctions tarifaires. Ils ont également un sentiment d'inégalité de traitement par rapport aux autres modes de transport.

- 11 % des participants font le lien entre la mesure et d'éventuels effets sur l'attractivité de Paris et son activité économique et sociale. Ils font le lien avec les commerces et leurs clients, avec les professionnels, les actifs qui ont besoin d'une voiture pour se rendre au travail et parlent le plus souvent de leur propre expérience.
- L'incidence sur les transports en commun est une thématique abordée par moins de 9 % des participants. En lien avec la congestion du trafic, ils exposent des impacts possibles sur la circulation des bus. Ces avis évoquent également une congestion reportée sur les transports en commun de type métro.
- 6 % des participants évoquent le fait que la mesure encourage les mobilités actives, soit en parlant d'une amélioration de la circulation des cyclistes, soit en indiquant vouloir un développement des modes doux en général grâce à une amélioration de l'infrastructure et de la place dédiée à ces modes.
- 6 % des participants évoquent l'apaisement de l'espace urbain. Il s'agit principalement d'un apaisement général de la mobilité en lien avec la cohabitation entre les différents modes de transport, le partage de l'espace urbain.

5. Des objectifs qui font consensus

Une partie des thématiques abordées sont mobilisées à la fois pour défendre et pour critiquer la mesure. En effet les thèmes de la sécurité, de la qualité de l'air, du trafic routier, des nuisances sonores, de la cohérence de la mesure et du respect des mesures ont des orientations différentes, tandis que les autres sont portés uniquement par des avis favorables ou défavorables. Le tableau ci-dessous présente la répartition des avis selon leur orientation par thème. Ainsi, par exemple, plus de la moitié des avis qui évoquent la sécurité sont plutôt défavorables à la mesure.

De manière globale, l'existence de certaines "thématiques partagées" souligne **un relatif consensus quant aux valeurs associées à un bon cadre de vie**, à savoir d'une part la possibilité de se déplacer en sécurité et sans heurt avec les autres usagers de l'espace public et d'autre part une bonne qualité de l'air et l'absence de nuisances sonores.

La consultation souligne néanmoins des points de débat, lesquels reposent soit sur des points techniques, soit sur des visions de société divergentes.

Orientation des avis par thématique

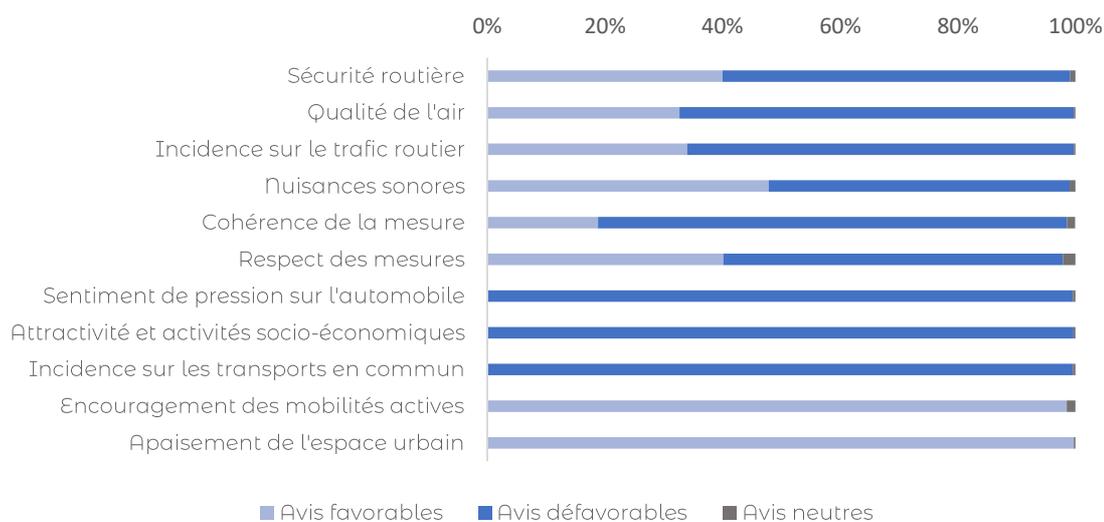


Figure 6 : Répartition des avis selon l'orientation par thématique

Répartition des avis selon l'orientation par thématique

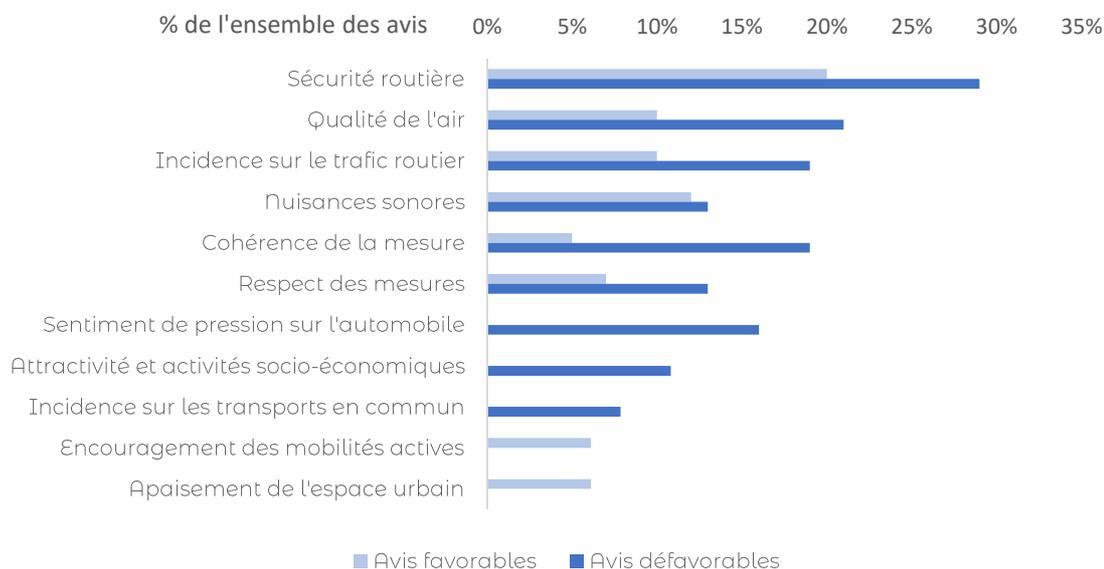


Figure 7 : Orientation en fonction de l'ensemble des avis émis

5.1. La sécurité routière

Près de la moitié (49 %) des participants à la consultation ont explicitement mentionné la question de la sécurité routière dans leur apport. Son amélioration ou sa non-détérioration est donc un objectif largement partagé. Pour l'atteindre, un consensus existe sur la nécessité du respect du Code de la route par tous les usagers. Néanmoins, deux positions s'affrontent concernant l'efficacité d'une diminution de la vitesse des voitures pour atteindre celle-ci.

a) Une amélioration de la sécurité routière

L'amélioration de la sécurité est un des deux objectifs affichés de la mesure. La communication du dossier de consultation s'appuyait sur des éléments génériques : à savoir des démonstrations d'une diminution des distances de freinage et d'une hausse de la visibilité lorsque la vitesse diminue. À ce titre, ces éléments sont repris comme l'argument principal en faveur d'une mise en œuvre de la mesure : **40 % des personnes évoquant cette thématique indiquent ainsi qu'ils soutiennent la mesure pour cette raison, soit 20 % des participants à la consultation.** La sécurité est notamment abordée sous l'angle d'une amélioration pour les usagers les plus vulnérables (59 % des personnes mettant en avant des gains de sécurité) : soit les cyclistes en particulier (pour 17 % des répondants évoquant la sécurité), soit les piétons en particulier (10%), soit les deux (32 %).

Exemples d'avis sur l'amélioration de la sécurité

"Très bonne décision qui permettra de réduire le bruit sur les axes fréquentés, mais aussi d'améliorer la sécurité en particulier des cyclistes." (345 – Paris 11e)

"Moins de vitesse en ville, c'est plus de sécurité, moins de risques pour les piétons et les cyclistes, et une vie plus calme." ("4369 – Paris 17e)

"POUR améliorer la qualité de vie et la sécurité des usagers des espaces urbains en proposant une vitesse maximale de déplacement de 30km/h sur tous les axes." (5653 – Hauts-de-Seine)

"Je suis pour la généralisation du 30 km/h :

- 1) pour baisser la gravité des accidents
- 2) car quelques pointes à 50 70 km/h ne font gagner quelques minutes voire secondes

3) Avec le développement du vélo, qui par nature ne dépasse pas le 30 km/h tous les véhicules iront en gros à la même vitesse.” (4908 – Paris 19e)

“Une limitation généralisée à 30 km/h apporterait une diminution du différentiel de vitesse entre automobilistes et cyclistes (voire son annulation sur les grands axes).

[...] effets bénéfiques : amélioration de la sécurité en limitant les dépassements de cyclistes par des voitures (problématiques là où il n'y a pas encore de pistes cyclables protégées), et par des bus (problématiques en couloirs partagés bus / vélo) [...]” (5851 – Paris 12e)

“Je suis 100% pour afin de réduire la mortalité des piétons et en particulier les enfants et les personnes âgées, mais aussi de faciliter la circulation des vélos. Cette mesure rendra plus lisible la limitation de vitesse.

[...]” (561 – Hauts-de-Seine)

b) Une dégradation de la sécurité routière

Un contre argument a cependant été soulevé. 29 % de l'ensemble des participants considèrent que la sécurité ne serait pas forcément renforcée grâce à une limitation généralisée à 30 km/h (soient 59 % des personnes qui évoquent la sécurité) et environ 3 % de l'ensemble des avis considèrent qu'elle serait certainement dégradée. Pour eux, ce type de mesures ne tient pas compte de la déresponsabilisation des automobilistes qu'impliquerait une baisse des vitesses imposée. En temps normal, les automobilistes seraient à même de juger de la vitesse la plus adéquate en fonction des circonstances. Leur retirer cette autonomie pourrait paradoxalement les déresponsabiliser dans leur conduite, augmentant le risque d'accident.

Un autre raisonnement apparaît concernant une hausse des accidents venant principalement des autres usagers : les deux-roues (motorisés, vélo et trottinettes) circuleraient plus vite que les voitures, les rendant plus dangereux et imprévisibles. Les piétons pourraient également relâcher leur attention au moment de traverser la route.

Exemples d'avis sur une dégradation de la sécurité

“ [...] L'absence de différence entre les zones à risque et la vitesse normale entraîne une baisse de vigilance sur les zones à risque.

Enfin, le sentiment de ne pas aller vite entraîne également une baisse de vigilance et de respect des principes de conduite : vérifications visuelles, clignotant,... particulièrement dommageable aux deux roues, vélos, piétons...” (5220 – Paris 13e)

“ Je suis fortement contre cette mesure qui va créer d'avantage de bouchons, problèmes de circulation et contraindre les conducteurs inutilement à passer leur temps à observer leur compteurs de vitesse, créant potentiellement un environnement plus dangereux pour tous. [...] “ (4531 – NSP)

“ [...] Pour la sécurité, baisser la vitesse ne fera qu'augmenter les fautes de conduite de tous les utilisateurs de la voie publique; Les voitures, car les conducteurs auront l'impression d'aller lentement et regarderont plus leur compteur de vitesse que la route - les deux roues qui se faufleront encore plus et les vélos qui déjà brûlent les feux rouges à plus de 80% alors devant une voiture qui arrive lentement, les brûlerons tous. “ (124 – Paris 6e)

“Je suis CONTRE cette mesure. [...] En termes de sécurité, ce ne sont pas les voitures les plus dangereuses, mais les 2 roues, les vélos et les trottinettes ! Vous feriez mieux de faire le nécessaire pour les obliger à respecter le code de la route ! Ce sont eux les plus indisciplinés ! [...]” (2485 – Yvelines)

“Je suis totalement contre cette mesure. Aucune étude sérieuse ne prouve qu'un abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h limite le bruit (et spécifiquement sur ces vitesses). De plus, rien n'indique que cette mesure abaissera le nombre d'accidents. Gardons les vitesses comme elles sont.” (755 – NSP)

5.2. La qualité de l'air

Un consensus existe sur la nécessité de lutter contre la pollution et de favoriser une amélioration du cadre de vie des habitants puisque 31 % des participants abordent

cette thématique dans la consultation. Ces derniers restent pourtant partagés sur la capacité de la mesure à améliorer significativement la qualité de l'air.

a) L'espoir d'une amélioration de la qualité de l'air

10 % de l'ensemble des avis (33 % de ceux évoquant la qualité de l'air) soulignent que l'amélioration de la qualité de l'air est une des raisons pour lesquelles ils sont favorables à la mesure de limitation généralisée des rues à 30 km/h, alors même que le dossier de consultation indiquait qu'il n'était pas possible de trancher quant aux bénéfices directs de la mesure en termes de qualité de l'air.

Au-delà de cette incertitude quant à l'impact direct de la mesure, certains participants ont avancé que celle-ci aurait des impacts indirects. En rendant possibles les modes actifs (grâce à une augmentation de la sécurité), une baisse des limites de vitesse encouragerait leur pratique, ce qui serait bénéfique à la qualité de l'air si ces trajets venaient en substitution de l'utilisation de la voiture.

Les avis favorables à la mesure évoquant la qualité de l'air mentionnent souvent en complément d'autres arguments associant une généralisation des 30 km/h à une meilleure qualité de vie. Ainsi, 51 % des participants qui évoquaient la qualité de l'air ont également mis en avant la baisse de la pollution sonore.

Exemples d'avis sur l'amélioration de la qualité de l'air

"Je suis tout à fait d'accord avec la limitation de la vitesse à 30 km/h qui permettra une réduction de la circulation automobile et par conséquent diminuera la pollution et les nuisances sonores." (4563 – Paris 15e)

"Je suis entièrement pour l'abaissement de la vitesse maximale à 30 km/h, pour réduire la pollution sonore surtout et pour mieux partager l'espace avec les vélos et autres modes de déplacement ensuite." (5226 – Paris 12e)

"Tout-à-fait d'accord avec ce projet, car plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes, moins de bruit et de pollution. Oui à une ville encore plus agréable à vivre!" (5835 – Paris 11e)

"C'est une mesure de bon sens qui devrait avoir un triple effet :
- moins d'accident
- moins de pollution
- moins de bruit" (5266 – Paris 14e)

b) La crainte d'une dégradation de la qualité de l'air

Comme le souligne le dossier de consultation, les courbes théoriques d'émissions de polluants montrent un optimum aux alentours de 70km/h. Il était en revanche indiqué que ces modèles constituaient une base théorique, pour des véhicules roulant à vitesse constante, ce qui ne correspond pas à la réalité du contexte urbain. Compte tenu de ce second point, le dossier de consultation concluait donc à une absence de possibilité de trancher quant à l'impact de la mesure sur la qualité de l'air.

Sur cette base, 21 % des participants ont indiqué qu'ils craignaient qu'une diminution des limites de vitesse ait un impact négatif sur la qualité de l'air (soient 67 % des personnes évoquant la qualité de l'air). Aussi, certains craignent des effets indirects: une telle limitation de vitesse pourrait entraîner une augmentation de la congestion, davantage de ralentissements et donc plus d'émissions de GES.

Exemples d'avis sur l'augmentation de la pollution atmosphérique

“ À force de rouler moins vite, les moteurs s'encrassent et polluent plus.

Quel que soit le véhicule, cela implique de rouler sur un rapport de boîte de vitesses inférieur et donc, au final, conduit à une plus grande pollution. “ (42 – NSP)

“ La limitation à 30 km/h et 50 km/h sur le périphérique entraînera beaucoup plus de bouchons et donc plus de pollution. Commencez par réduire les problèmes de transports et finir de moderniser tous les métros avant d'empêcher les gens de se déplacer dans Paris. “ (5222 – Paris 5e)

“ Je suis opposé à la généralisation du 30km/h. Les véhicules circulent en sous-régime et génèrent plus de pollution. [...]” (3550 – Paris 15e)

5.3. Incidence sur le trafic routier

La facilité de circuler, quel que soit le mode de transport que l'on emprunte est un point de consensus : 29 % des participants mentionnent la qualité du trafic routier comme un élément important. C'est donc un objectif partagé aussi bien dans les réponses favorables que défavorables à la mesure. Dans les deux cas, il est mis en avant l'importance de faciliter la mobilité des publics les plus vulnérables. Cependant, les impacts envisagés de la mesure sur l'état du trafic et les effets induits ne vont pas tous dans la même direction.

a) Un apaisement de la circulation

10 % des avis indiquent qu'ils sont favorables à la mesure parce qu'elle permettrait l'apaisement de la circulation et la fluidité du trafic, soient 34 % des personnes qui évoquent cette thématique.

L'apaisement de la circulation est en outre fréquemment mis en lien avec la sécurité des plus fragiles : c'est parce que la mesure permettrait une sécurité accrue des personnes utilisant les modes actifs que celle-ci favoriserait leur usage.

Exemples d'avis sur l'apaisement de la circulation

"Je suis très favorable à l'abaissement de la vitesse à 30 km/h dans Paris. Une ville dans laquelle la circulation automobile est apaisée est plus agréable à vivre et plus sûre pour tous. Elle est plus accueillante pour les enfants, les personnes âgées et toutes les personnes plus fragiles." (3693 – Paris 14e)

"Il faut bien sur généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h pour:

- * apaiser l'espace public (fluidité de la circulation);
 - * diminuer les accidents (meilleur partage de la route avec les autres moyens de transports);
 - * abaisser la pollution sonore (le bruit est source de morbidité pour les plus exposés)
- et donc rendre notre ville plus sûre, plus calme et plus agréable."

(5635 – Paris 12e)

"C'est une excellente mesure qui apportera de la sécurité et qui contrairement à ce qu'en disent les opposants ne ralentira pas les temps de trajets, mais au contraire les fluidifiera.

Elle permettra de rendre la ville plus apaisée et sûre.

L'espace urbain doit redevenir un espace réellement partagé." (904 – Paris 3e)

b) Une augmentation de la congestion du trafic et un allongement des temps de parcours

Cependant, si certains considèrent que la baisse des limites de vitesse rend possible une "circulation apaisée" qui serait favorable à tous les usagers, d'autres craignent que la mesure ne crée des embouteillages et rallonge les temps de trajets. **14 % des**

participants craignent une augmentation de la congestion (soient 48 % des personnes abordant cette thématique). Aussi, alors même que la Ville de Paris montre un faible impact de la mesure sur les temps de parcours grâce à des simulations, 5 % des participants craignent un allongement du temps de trajet de la plupart des usagers de la route (soit 17 % des personnes abordant la question du trafic). Les avis concernant ce thème sont assez variés puisqu'ils décrivent globalement les situations de chacun : les participants se basent sur leur propre vécu pour appréhender ces questions.

Ces avis soulèvent ainsi la crainte que les personnes dépendantes de l'automobile soient particulièrement pénalisées, telles que les personnes handicapées ou âgées, mais également les commerçants et livreurs qui ont besoin de circuler en voiture dans Paris. Enfin, une crainte existe concernant l'impact qu'aurait la mesure sur l'intervention des véhicules des services d'urgences (SAMU, police, pompiers...), même si, conformément au code de la route, les limitations de vitesse ne s'appliquent pas à ceux-ci, lorsqu'ils circulent en intervention. Il est également rappelé qu'au titre du code de la route (art R 432-1), les véhicules d'intérêt général prioritaires faisant usage de leurs avertisseurs spéciaux ne sont pas soumis au code de la route et peuvent donc utiliser l'ensemble des voies réservées (couloirs de bus, voies cyclables,...) en cas d'interventions.

Exemples d'avis sur la congestion du trafic et l'allongement des temps de parcours

“ Ralentissement généralisé c'est un problème pour les citoyens comme pour les professionnels comme pour les véhicules prioritaires Je suis CONTRE : les temps de trajet sont inadmissiblement élevés à Paris, une limitation de vitesse à 30 km/h n'arrangera rien ! (1328 – NSP)

“ Je suis contre le ralentissement de la vitesse à 30 km/h qui va créer encore plus de bouchons et donc de pollution de l'air que nous respirons.” (1541 – Paris 15e)

“ Idée ridicule de la Mairie de Paris. Cela ne va pas apporter d'améliorations la journée et le soir il faudra passer encore plus de temps dans les voitures. Le prix des taxis sera plus élevé, car la durée des trajets sera augmentée. [...] “ (1645 – Paris 15e)

“[...] Depuis qu'il y a une voie de moins Route de la Reine pour se rendre à Paris (avril 2020) je pense que la vitesse des voitures dépasse rarement 30 km/h sur cette voie. [...] Les véhicules d'urgence semblent

peiner à se frayer un chemin. J'ai moi-même renoncé à prendre l'autobus à cause de la durée de trajet qui a grandement augmenté, alors que ceci m'était très pratique. [...] La réduction de la vitesse va nécessairement avoir les mêmes conséquences, amplifiant les embouteillages [...]. Me référant à mon expérience mon avis est très fortement défavorable.” (4641 – Hauts-de-Seine)

“L'effet pervers de cette mesure - que l'on constate déjà avec la généralisation des voies de bus et des pistes cyclables- est que la circulation des véhicules de secours (SAMU, POMPIERS, POLICE..) est entravée. En limitant la circulation de tous les véhicules dans Paris, on pénalise aussi ceux qui ont une mission de service public et on met ainsi la vie des Parisiens en jeu...” (347 – Paris 14e)

5.4. Nuisances sonores

Comme l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des nuisances sonores représente un aspect de la qualité de vie urbaine recherchée par la plupart des 25 % d'avis abordant la thématique. Cependant, les effets anticipés de la mesure sur cet aspect divergent.

a) Une diminution des nuisances sonores

L'impact bénéfique de la mesure en matière de pollution sonore est souligné comme une raison de soutenir la mesure par 12 % des répondants (soit 48 % des personnes qui évoquent les nuisances sonores). Ces participants considèrent ainsi qu'une diminution généralisée de la vitesse devrait permettre de diminuer les nuisances sonores induites par la circulation des véhicules motorisés, comme le souligne le dossier de consultation.

Exemples d'avis sur la diminution des nuisances sonores

“Je suis tout à fait pour le passage à 30km/h. Il faut réduire la vitesse et le bruit généré par cette circulation qui est souvent trop peu respectueuse du cadre de vie parisien.” (56 – Paris 13e)

“Pour la généralisation du 30km/h qui devrait réduire la pollution sonore et rendre la circulation des modes non-motorisés plus sécurisée et réduire l'attrait de la voiture individuelle.” (3504 – NSP)

“Pour que les voitures roulent moins vite et qu'on ait plus de rues piétonnes. Trop de bruit, trop de pollution.” (3674 – Paris 13e)

“Les accidents dû aux motorisés dans les grandes villes sont intolérables, tout comme les nuisances sonores. Le passage à 30 km/h dans une ville extrêmement dense comme Paris sonne comme une évidence.” (4520 – Paris 14e)

b) Augmentation des nuisances sonores

Pour l'autre partie des avis mentionnant les nuisances sonores (13 % des participants, 51 % des personnes évoquant cette thématique), la mesure n'est pas soutenue en raison d'une augmentation du bruit générée par les ralentissements. Les avis cherchent à démontrer que les sources de pollution sonore peuvent être générées par d'autres sources que la circulation, ou que la lutte contre ces nuisances ne passe pas forcément par un abaissement de la vitesse, mais par exemple, par un contrôle du bruit directement sur les véhicules (pot d'échappement, radars sonores etc.)

Exemples d'avis sur l'augmentation des nuisances sonores

« Je suis contre la généralisation d'une vitesse de circulation à 30 km/h.

Pour réduire le bruit, je préfère qu'on se contente de faire appliquer les lois existantes. En luttant contre les pots d'échappement de motos trafiqués par exemple. » (5102 – NSP)

« Mon observation porte sur la nature même des arguments avancés pour justifier cette proposition. La réduction de l'empreinte sonore ne sera pas garantie par ce choix.

Les moteurs électriques n'émettent qu'un nombre de décibels déjà réduits, de plus les moteurs thermiques encore autorisés à circuler seront soumis à des régimes moteurs compte tenu des rapports de boîte de vitesse, plus élevés. De fait pollution sonore et aux particules augmentées. [...] » (5677 – Var)

« 30 km/h ne ferons qu'augmenter la pollution de l'air et sonore provoquée par les embouteillages et le bruit des klaxons [...]. » (3678 – Yvelines)

5.5. La cohérence de la généralisation à 30 km/h

24 % des avis questionnent la pertinence d'une même règle sur l'ensemble des voies. Soutenir la mesure n'implique pas forcément une totale adhérence à sa mise en œuvre généralisée. Vouloir inclure des exceptions sur certains axes (19 % des participants) ou en fonction des heures (14 %) ou du moins intégrer un régime de distinction des limitations en fonction de la taille des voies, est un sujet abordé à la fois par les partisans d'un maintien des vitesses à 50 km/h, comme par ceux qui, en principe, soutiennent la mesure.

a) Une mesure intéressante à moduler

5 % des avis exprimés (soient 19 % des personnes abordant cette thématique) soutiennent le fond de la mesure, qui est de limiter la circulation automobile en ville, mais perçoivent une limitation généralisée comme trop stricte : certains axes mériteraient de garder leur limitation à 50 km/h. Soulignons qu'une partie des répondants indiquait explicitement qu'elle souhaitait un régime d'exception pour le boulevard périphérique, bien que celui-ci ne soit pas concerné par la mesure. La plupart du temps, ces avis sont favorables à un accroissement des zones de rencontre et des zones 30 dans des contextes pertinents ciblés pour améliorer la sécurité routière.

Exemples d'avis favorables à une mesure de généralisation, à moduler en fonction du contexte

« Je suis favorable au 30km/h généralisé. Avec peut-être exception pour le périph. »
(2617 – Paris 12ème)

« Plutôt d'accord pour généraliser les 30km/h à tout Paris.
Attention : Sauf sur les grandes avenues, artères principales et le périphérique. »
(1430 – Paris 15ème)

« Je suis favorable à la généralisation de cette mesure de partage raisonnable de la voirie avec son corollaire de double sens pour les cyclistes.

Elle présente un avantage évident de simplification de la réglementation et de la signalisation [...]. Pour autant je ne suis pas opposé à des exceptions bien ciblées et justifiées. » (4798 – Hauts-de-Seine)

« Une question : quelle est la vitesse moyenne relevée aujourd'hui ? De fait, cette donnée n'est pas disponible pour permettre de juger l'apport réel. J'ai l'impression que le trafic ne roule pratiquement jamais à 50km/h [...]

J'ai une suggestion pour une meilleure acceptabilité [...] :

Par exception, certains axes sans riverains, ni partage avec des piétons ou des cyclistes [...] pourraient être maintenus à 50km/h, comme cela a été fait à Grenoble, ville très en avance sur ce sujet [...] ou Bruxelles [...]. » (1591 – Paris 15ème)

« Si certains axes méritent évidemment moins de 30km/h, d'autres les acceptent aisément sans qu'ils procurent la moindre gêne ni nuisance à qui que ce soit.

Généraliser bêtement de telles mesures est toujours le signe d'une faiblesse d'analyse et de volonté de recherche de solutions efficaces.

Pourquoi ne pas montrer au contraire le professionnalisme des équipes de gestion de la voirie avec des études au cas par cas avec des réponses pertinentes adaptées à chaque contexte ?

[...] » (3745 – Hauts-de-Seine)

b) Le manque de discernement «local » d'une généralisation de la vitesse

19 % des répondants ne s'opposent pas une limitation de la vitesse à 30 km/h, mais à sa généralisation à l'ensemble des voies parisiennes. Ils considèrent que cela constituerait un manque de discernement puisque les situations locales diffèrent selon la taille et l'importance des axes. L'un des arguments est qu'il y a un intérêt à réduire la vitesse dans les zones résidentielles afin de diminuer les nuisances pour les riverains tandis qu'une limitation à 50 km/h est suffisante sur les grandes avenues où l'on aurait besoin de se déplacer plus vite pour "traverser Paris".

Aussi, 14 % des participants estiment inappropriée l'idée de généraliser cette limitation à toute heure : ils évoquent le plus souvent les heures de pointe où

l'intensité du trafic impose déjà une vitesse réduite, à l'opposé de la nuit où la circulation est plus pacifiée, ne nécessitant pas d'abaissement particulier de la vitesse. Les individus qui soulèvent un manque de discernement de la mesure par une distinction selon des horaires ou des périodes précises sont aussi ceux qui font une distinction selon la taille des voies.

Exemples d'avis défavorables à une mesure généralisée, au motif de la nécessité d'une distinction selon les axes, les heures, les jours

“ Mesure aberrante comme toute la politique de circulation dans cette ville, si sur certains petits axes la vitesse réduite à 30km/h peut se concevoir, pour tous les grands axes et les quartiers très résidentiels, les 50 km/h sont tout à fait adaptés [...]” (3563 – NSP)

“ Entièrement CONTRE le 30 km/h, à l'exception des rues trop étroites ou des endroits où il faut une vigilance supplémentaire comme les abords d'écoles, mais quoi qu'il en soit dans de très courtes zones bien délimitées. [...]”

Le fait qu'une vitesse soit réduite par endroit accroît la vigilance à ces endroits, ce qui n'est pas le cas quand elle est généralisée sur toute la ville (auquel cas on n'y prête même plus attention). C'est tout l'intérêt des zones 30. “

“ 50 km/h partout, avec des portions à 30 devant les écoles me semblaient très suffisantes.

Encore que la nuit ou le 15 août les portions à 30 devant les écoles soient ridiculement inadaptées.

Il faudrait des panneaux de signalisation avec des vitesses limites variables selon le jour et l'heure. [...]” (1670 – Paris 9e)

“ Je suis contre le projet de passer l'ensemble du territoire parisien à 30km/h. La plupart du temps, à cause de l'encombrement des rues, aux heures de pointe, pendant les travaux, la vitesse est déjà réduite naturellement [...] ” (1856 – Essonne)

“ Je ne suis pas favorable au 30 km/h généralisé dans Paris.

D'une part, cette limitation entrainerait une augmentation de pollution jour et nuit. Elle est manifestement inutile la nuit ainsi que sur la plupart des grands axes.

Pour la sécurité, elle est utile en journée dans les zones à forte densité piétons et véhicules de toutes sortes avec des voies de faible largeur (un seul véhicule si sens unique, 2 véhicules si double sens).

[...] “ (1995 – Hauts-de-Seine)

“Je suis contre le projet en l'état [...]. Il faut introduire la notion d'horaires et conserver certains axes. Il est possible de différencier une circulation générale à 30 km/h entre 7h et 22h et rouvrir certains axes à 50km/h la nuit par exemple.

Il faut pour cela différencier les voies plus larges où des voies pour deux roues sont séparées des voitures et camions (et faire respecter cette séparation par les deux roues), des petites rues de l'hyper centre des quartiers où cette séparation est impossible.

Le tout ou rien est une injure à la majorité des personnes respectueuses, et le laissé faire des cyclistes et scooters (très majoritairement irrespectueux des règles) rend la mesure incompréhensible et nécessairement perçue dogmatique et inique.”
(172 – NSP)

5.6. Le respect des mesures

La consultation révèle que la crainte de l'ineffectivité d'une baisse des limites de vitesse est avancée à la fois pour défendre la mesure et pour interroger sa pertinence. Au total 20 % des avis évoquent des lacunes dans le respect du code de la route. En effet, un constat partagé est que l'absence de respect des limitations imposées nuirait à l'efficacité de la mesure. Les recommandations tirées à partir de ce constat divergent ensuite.

a) Une mesure à accompagner de contrôles

7 % des avis, soit 40 % des personnes évoquant la question de la crainte du non-respect de la mesure, se montrent favorables à celle-ci, mais suggèrent que sa mise en œuvre soit assortie d'un contrôle strict.

Exemples d'avis sur un accompagnement nécessaire des contrôles

“Le passage à 30km/h est une bonne chose pour réduire la pollution sonore, les risques d'accident pour les usagers dits faibles (piétons, cyclistes, etc...). Mais cette mesure ne sera efficace qu'avec une importante verbalisation des conducteurs “ (132 – Paris 18ème)

“OUI pour la vitesse limitée à 30 km/h dans TOUT Paris, sans exception.

Mais comment allez-vous faire respecter cette limite en particulier pour les motos, qui sont les plus génératrices de nuisances sonores ? “ (5827 – Paris 3ème)

“Bonne initiative, mais à quoi bon si cela n'est pas respecté ? Comment contrôler et surtout sanctionner ? À l'image des zones 30 aux abords des écoles qui ne sont pas respectées. Nous voyons maintenant l'installation de dos d'âne et de personne en gilet jaune qui aide à traverser. N'est-ce pas là un échec ?” (319 – Paris 13ème)

“Le passage de l'ensemble de Paris en zone 30km/h permettra enfin de rendre Paris aux piétons et aux mobilités douces. Des contrôles de police réguliers devront être effectués pour s'assurer que les différents conducteurs respectent la vitesse [...]” (4783 – NSP)

“Je suis très favorable à cette mesure [...]”

En revanche, cette mesure doit être accompagnée de changements structurels, les zones limités aujourd'hui à 30 km/h n'étant pas complètement respectées voire à certains endroits jamais respectées. Au-delà des radars pédagogiques et des contrôles policiers ne pouvant avoir lieu partout tout le temps, la voirie doit être repensée pour limiter des routes qui, de par leur construction, encouragent les vitesses excessives [...]” (995 – Paris 19ème)

b) Inefficacité de la mesure en l'absence de contrôles

L'argument de l'inefficacité des mesures telles que les limitations de vitesse sert à appuyer les avis défavorables dans 13 % des avis émis (soit 57 % des contributions évoquant la question du respect de la mesure) : puisque les mesures déjà en place ne sont souvent pas respectées, ils craignent que la mesure à venir ne le soit pas non plus. Ils la voient donc comme une mesure supplémentaire qui n'aura pas d'impact réel sur le comportement des usagers les plus dangereux. Le plus souvent il est dit que le nombre d'usagers qui ne respectent déjà pas les règles ne changera pas tandis que la contrainte pèsera sur ceux qui ont déjà une conduite appropriée et paisible. L'idée générale est donc de considérer que des résultats équivalents pourraient être atteints en contrôlant plus strictement les vitesses actuelles (et pas seulement celles des automobilistes), sans nécessité d'ajuster les limites existantes.

D'autres craignent aussi que les cyclistes et les deux-roues motorisés qui ne respectent pas les règles actuelles et qui ne sont pas suffisamment contrôlés multiplient les incivilités. La mesure ne permettrait donc pas de corriger les mauvais usages de la circulation, voire les accentuerait.

Exemples d'avis sur un contrôle plus strict des mesures actuelles

“Vu le nombre de feux de signalisation, la vitesse à 30 n'améliorera pas la circulation en particulier sur les grands boulevards. [...] Les deux-roues ne respectent pas les conditions de circulation (sens interdits, passages piétons, signalisation, sens du trafic, etc...) ne sont pas contrôlés ni verbalisés, par conséquent la sécurité routière ne s'améliorera pas, et la fluidité du trafic, n'en parlons pas.” (5010 – Seine-et-Marne)

“ Je ne saisis pas bien l'intérêt de cette mesure [...]. Des contrôles de vitesse aux endroits à fort taux d'accidents seraient probablement plus optimaux. “ (4618 – Paris 11e)

“ Il me semble contre-productif de vouloir limiter l'ensemble de Paris à 30km/h. Un respect du code de la route actuel est amplement suffisant, le fait d'ajouter d'une limitation ne changera pas le comportement de ceux qui enfreignent le code de la route, mais impactera ceux qui le respecte. [...] “ (2265 – Paris 10e)

“30km/h généralisé à tout Paris n'est pas réaliste. Certaines zones de Paris sont déjà limitées à Paris. Faisons déjà respecter la vitesse fixée à 50km/h avant de vouloir abaisser la vitesse à 30km/h qui est applicable pour des cyclistes ou trottinettes, pas pour les véhicules motorisés. [...] “ (1067 – Paris 15e)

“Commencez donc par faire respecter le code de la route à l'ensemble des usagers : vélo, scooters, trottinettes et autres se moquent et des piétons qui traversent et des feux tricolores, quant à la priorité à droite, n'en parlons pas. [...]” (255 – Hauts-de-Seine)

6. Les thématiques propres aux avis favorables ou défavorables

6.1. Sentiment de pression sur l'automobile

Pour 16 % des participants, les plus farouchement défavorables à la mesure, la mesure semble injustifiée et pose des questions de légitimité. Trois grands arguments se dégagent :

- 7 % des participants pensent que la mesure est une preuve d'un acharnement systématique envers les automobilistes et envers la voiture personnelle en général tandis que d'autres usagers de la route entraînent des impacts tout aussi négatifs, sinon plus, sur la circulation.
- Pour 8 % des participants, cette mesure est une atteinte aux libertés de circulation, notamment pour les personnes contraintes d'utiliser leur voiture plutôt que d'autres modes. Perçue comme abusive, la mesure est selon eux purement "idéologique", en lien avec l'écologie, au détriment de la justice sociale.
- 3 % des avis perçoivent la mesure comme un moyen d'instaurer une répression financière, par des amendes et des P.V.

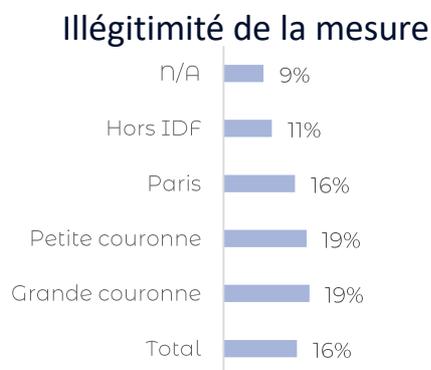


Figure 8 – Répartition des avis défavorables en raison de l'illégitimité de la mesure

Exemples d'avis sur l'illégitimité perçue de la mesure

“ Stop à l'écologie érigée en idéologie. Stop au dogme anti-voiture. [...] Les voies de circulation à Paris se transforment peu à peu en un imbroglio laid, dangereux, polluant, antiéconomique, qui ne permet déjà plus une circulation normale dans la capitale. [...]”
Arrêtez SVP de matraquer les citoyens !” (1207 – Paris 15e)

L'utilisation de posséder une voiture et de s'en servir fait partie des libertés individuelles. Dans le cas contraire, cela s'appelle une dictature.” (1104 – Paris 15e)

“Je suis contre cette mesure de généralisation du 30 km/h. Elle relève du dogme et non de l'adaptation des structures à la circulation. Elle désigne encore les automobilistes comme coupables de tous les maux alors que les infractions au code de la route sont du fait des vélos et trottinettes en toute impunité. [...] “ (1123 – Paris 15e)

« En tant que banlieusard, dans l'état actuel des possibilités de transports en commun, j'ai absolument besoin d'utiliser ma voiture. [...] Les restrictions déjà imposées à l'usage de la voiture à Paris sont déjà insupportables et attentatoires à ma liberté de circuler. [...] » (2502 – Hauts-de-Seine)

« Je ne viens quasiment plus sur Paris en voiture et pourtant je trouve qu'il n'est pas normal de nous imposer cette dictature. Il faut laisser les citoyens se responsabiliser. Imposer, taxer, mettre des amendes, empêcher de se déplacer comme on le souhaite. Cela devient une société d'interdiction par l'amende ! Il n'y a parfois aucun moyen correct ni rapide ni sûr autre que la voiture pour se déplacer. [...] » (2399 – Val-de-Marne)

6.2. Répercussions sur l'attractivité et les activités économiques

11 % des avis mentionnent d'éventuelles répercussions de la mesure sur l'attractivité de la ville et sur l'activité socio-économique, expliquant les raisons pour lesquelles ils sont défavorables à la mesure. Le lien avec l'attractivité de la ville de Paris est fait de deux manières. D'une part, il est anticipé les comportements à venir des acteurs : les habitants de petite et grande couronne se plaignent d'être de plus en plus contraints dans leurs déplacements vers et dans Paris et pensent qu'ils ne viendront plus.

D'autre part, certains avis affirment que ce type de mesure est ce qui les a fait fuir ou qui empêche leurs proches de se rendre à Paris. La mesure découragerait donc les visiteurs.

Par une diminution de la vitesse de circulation, l'activité économique pourrait également être entravée. Les avis font généralement allusion à la livraison, aux artisans et à toutes les personnes ayant besoin d'un véhicule pour leurs déplacements professionnels.

Exemples d'avis les répercussions économiques et l'attractivité

“C'est l'archétype même de la fausse bonne idée. On ne peut pas faire de Paris un village, car sinon toute l'activité ira ailleurs, loin de Paris. Les déplacements sont naturels et nécessaires et la marche comme le vélo ne peuvent tout remplacer. [...] “ (1370 – Paris 15e)

“Pour ma part, je suis opposée au principe de la généralisation d'une mesure à visée locale : cela signifie qu'on se refuse, en fait, à étudier la question sur le plan local, qui est celui dans lequel nous vivons...et dans lequel s'inscrit la présente consultation. [...] Le ralentissement généralisé de la circulation dans Paris décourage les chaland venant de zones plus éloignées de venir s'approvisionner auprès de nos commerçants. La clientèle purement parisienne ne permet pas à ces derniers de survivre et les boutiques ferment définitivement dans nos quartiers.” (2641 - Paris 20e)

“La circulation est vecteur d'affaire. Ralentir la circulation c'est réduire le potentiel d'affaires. Appliqué à une ville cela revient à réduire son potentiel d'affaires, potentiel économique, du coup sa valeur économique. En réduisant la vitesse, par effet de chaîne et de cascade, la ville deviendra moins dynamique socialement et économiquement. Elle deviendra moins attractive pour les affaires, ce qui entraînera une chute de la valeur économique des biens et des affaires existantes, entraînant une perte à la fois en intérêt pour les gens qui souhaite y résider ou y travailler. [...]” (3942 – Hauts-de-Seine)

“ Vouloir éliminer les véhicules dans Paris est un non-sens économique par le fait des livreurs, des handicapés, des nombreux

artisans qui ont besoin de leurs véhicules pour leurs déplacements.
(4035 – Val-de-Marne)

6.3. Incidence sur les transports en commun

Pour 8 % de l'ensemble des participants, la mesure pourrait entraîner des effets négatifs sur les transports en commun. C'est un des arguments avancés par les personnes défavorables à la mesure. Si la mesure est censée limiter les trajets en voiture pour les reporter sur d'autres modes, il faudrait avant tout améliorer les transports en commun (notamment le métro et le RER) qui seront susceptibles d'être plus fréquentés qu'ils ne le sont déjà. Ainsi, la mesure ne peut pas fonctionner si les transports en commun ne sont pas plus performants. Un autre argument avancé est qu'une diminution de la vitesse généralisée aurait une influence sur la performance des bus dont la vitesse moyenne est déjà de 30 km/h et qui se retrouvent déjà bien souvent bloqués dans la circulation.

Exemples d'avis les répercussions sur les transports collectifs

“ Il s'agit d'une très mauvaise idée qui va complexifier l'accès à la capitale, en particulier pour ceux venant de l'extérieur et des banlieues, et qui ne disposent pas d'un réseau de transports en commun aussi dense que dans Paris intramuros... comme si l'accès à ladite capitale n'était déjà pas assez compliqué! [...]

Enfin, même pour les Parisiens, rendre coûte que coûte impossible les déplacements en voiture participe aussi à la saturation du métro, ce qui n'est vraiment pas souhaitable en ces temps de crise sanitaire. [...] ”
(300 – Val-d'Oise)

“ [...] Concernant les transports publics et en particulier les bus, nous pensons en première approche qu'il faut éviter de pénaliser encore plus leurs performances en particulier sur les grands axes où ils peuvent rouler à une allure correcte, supérieure à 30 km/h, sans constituer un danger ou une gêne pour qui que ce soit. Rappelons que les bus parisiens roulent aussi aux heures creuses et que l'abaissement de 50 km/h à 30 km/h de leur vitesse maximale

engendrerait un effondrement de leur vitesse moyenne déjà insuffisante. [...]” (FNAUT)

6.4. Encouragement des mobilités actives

6 % des avis évoquent le fait que la mesure facilite les mobilités actives. Ces répondants, plutôt favorables à la mesure, considèrent que celle-ci sera contraignante pour les automobilistes, mais que les conséquences seront positives, car cette contrainte incitera les conducteurs à se reporter sur les modes actifs. Ils partagent en cela le diagnostic de certaines personnes opposées à la mesure.

Exemples d’avis sur l’encouragement des mobilités actives

“Généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h encouragera à l'adoption de modes de déplacements plus doux, agréables et durables pour ceux qui le peuvent (encore beaucoup parmi les automobilistes !), et rendra la ville vivable.” (798 – NSP)

“La généralisation d'une limite à 30km/h en ville est une bonne chose, permettant à la population de se déplacer plus souvent à pied et à vélo.

Un report modal vers la marche et le vélo permettant une réduction de la circulation automobile, j'estime que la qualité de l'air s'améliorera grâce à cette mesure.” (848 – Paris 15e)

“Je suis très favorable à une limitation de la vitesse à 30km/h dans l'ensemble de la ville. Avec le développement de nouveaux modes de déplacements, la circulation et le sentiment de sécurité sera plus apaisé lorsque vélos et trottinettes n'auront pas à faire à des véhicules qui roulent à des allures bien supérieures.” (950 – Paris 2e)

6.5. Apaisement de l’espace urbain : cohabitation des modes

Un autre objectif affiché de la mesure est la possibilité qu'elle offrirait de laisser plus de place aux mobilités actives en permettant une mixité des usages dans l'espace public. Cette thématique est reprise par 6 % des répondants qui sont favorables à la mesure et évoquent une meilleure cohabitation entre les modes de transports. En effet, ceux-ci considèrent qu'une réduction de la vitesse permettra de rééquilibrer l'espace alloué à chaque mode.

Exemples d'avis sur une meilleure cohabitation des modes

“Il faut impérativement rééquilibrer le partage de l'espace urbain entre tous les usagers. Il faut en finir avec le tout voiture. Cette mesure est très bonne et va dans ce sens.” (905 – Paris 3e)

“Tout à fait favorable ! Pour une ville apaisée, pour le partage de l'espace public, pour le respect et l'accueil de toute mobilité.” (5312– Paris 15e)

“Je suis favorable à cette mesure. Elle me semble permettre la cohabitation des modes de déplacement et réduire les risques et les nuisances des voitures [...]” (4690 – Paris 10e)

“Une mesure de bon sens qui va dans le sens de l'apaisement de la ville et du développement des espaces publics pour une meilleure qualité de vie des habitants (et la limitation des déplacements à 1km pendant le confinement ne fait que renforcer ce besoin d'espaces de qualité à proximité !)” (4766 – Paris 10e)

“[...] Cette mesure est impérative pour que l'espace public puisse enfin être regagné par les mobilités actives, les seules qui permettent santé, sécurité, juste partage de l'espace, apaisement, justice sociale et écologie. [...]” (74 – NSP)

7. Des avis qui diffèrent selon le lieu de résidence

Pour chaque thématique et selon le soutien ou non de la mesure proposée, une comparaison selon le lieu de résidence des répondants a été effectuée⁸. Elle permet de mettre en lumière plusieurs points :

- Concernant la sécurité, les arguments en faveur de la mesure prônant une amélioration de la sécurité sont plus souvent avancés par les Parisiens que par les habitants du reste de l'Île-de-France.

⁸ Pour chaque thématique, un test de significativité a été effectué (test du Khi2). Les graphiques présentés dans cette partie montrent tous une relation significative entre la thématique abordée et le lieu de résidence au seuil de 1 %. Les autres croisements, non significatifs, ne sont pas présentés.

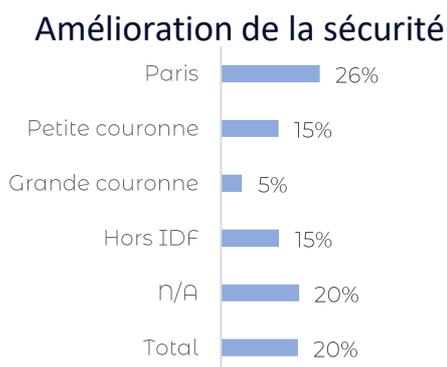


Figure 9 : Avis favorables en raison d'une amélioration de la sécurité

- De manière cohérente, l'argument de la diminution de la pollution sonore est plus souvent mis en avant par les habitants de Paris, qui bénéficieraient directement de la mesure.

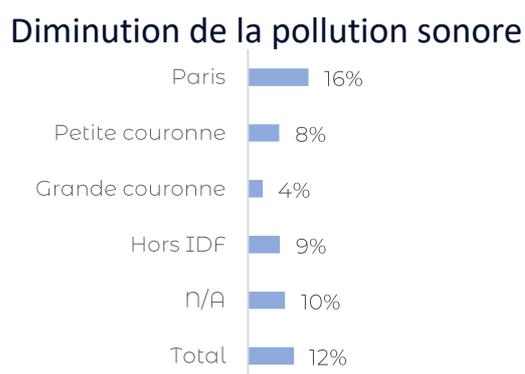


Figure 10 : Avis favorables en raison d'une diminution de la pollution sonore selon le lieu de résidence

- L'argument de l'augmentation de la congestion pour justifier la position défavorable des avis est plus souvent utilisé par les habitants de petite et grande couronne

Augmentation de la congestion

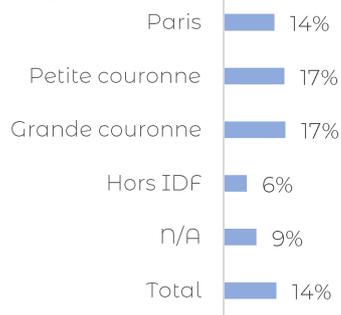


Figure 11 : Avis défavorables en raison d'une augmentation de la congestion

- Les personnes qui protestent contre des pressions jugées comme injustement pratiquées sur les automobilistes résident plus souvent en petite et grande couronne.

Sentiment de pression sur l'automobile

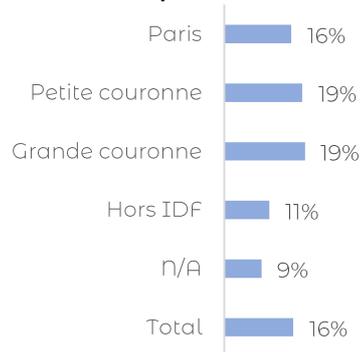


Figure 12 : Avis défavorables en raison du sentiment de pression sur l'automobile

Pour les autres thématiques, l'analyse ne montre pas de différences significatives entre les avis selon le lieu de résidence des participants.

Synthèse

> Les thématiques les plus souvent abordées concernent la sécurité, le trafic routier, la qualité de l'air et les nuisances sonores. Il s'agit de thématiques qui sont évoquées à la fois chez les personnes favorables à la mesure, comme chez les personnes défavorables, ce qui traduit un relatif consensus quant aux valeurs associées à un bon cadre de vie à Paris.

> Les arguments avancés en faveur de la mesure rendent compte des objectifs annoncés de la mesure :

- Une amélioration de la sécurité pour 20 % des avis, argument plus souvent avancé par les Parisiens que les autres répondants ;
- Un apaisement de la circulation et plus de fluidité pour 10 % des avis ;
- Une diminution des nuisances sonores pour 12 %.
- Une amélioration de la qualité de l'air pour 10 % ;
- Un encouragement des modes actifs pour 6 % ;

Aussi, 7 % émettent des inquiétudes sur le respect de la mesure, et 5 % souhaiteraient qu'il existe des exceptions sur certains axes tout en restant favorable au principe de la limitation de vitesse.

> Les arguments avancés interrogeant la pertinence de la mesure sont les suivants :

- La contestation d'une généralisation de la limitation de vitesse : 19 % des avis énoncent qu'il faut distinguer les voies en fonction du contexte ;
- L'ineffectivité de telles mesures qui sont peu souvent respectées et contrôlées, pour 13 % des avis ;
- Une mesure perçue comme un moyen de pression sur l'automobile dans 16 % des cas, plus souvent parmi les habitants de petite et grande couronne
- Une augmentation de la pollution pour 21 % de l'ensemble des avis ;
- Une absence d'amélioration ou une dégradation de la sécurité pour 29 %, argument plus souvent avancé par les habitants de petite et grande couronne
- Un questionnement au niveau des répercussions sur l'efficacité des transports en commun pour 8 % des avis ;
- Une augmentation de la congestion du trafic pour 14 % des avis, particulièrement selon les habitants de petite et grande couronne, ainsi qu'un allongement des temps de parcours pour 5 % ;
- Des répercussions sur l'activité économique et sur l'attractivité de la ville pour 11 %.

8. Propositions

Plusieurs propositions de réglementation ou de politique de mobilité émergent de la consultation. Elles se présentent soit comme un accompagnement de la mesure, soit comme une alternative à la mesure (qui a les mêmes objectifs qu'elle et qui pourrait la remplacer), soit comme des propositions concernant la mobilité. L'ensemble de ces propositions a été repris de manière exhaustive ; certaines d'entre elles sortent du champ de compétences des actions municipales (offre de transports en commun, réglementation nationales sur les véhicules,...).

La rédaction des propositions est restée au plus près des formulations des mesures proposées, en agrégeant les recommandations similaires le cas échéant.

Celles qui ont été mentionnées le plus sont la distinction de vitesses selon les axes (24 % des avis) ou selon les heures de la journée (14 %), ainsi qu'une plus stricte application des règles (13 % des avis).

8.1. Proposition de mesures relatives aux moyens de transport

a) Vélos

1	Augmenter la taille du réseau cyclable et sécuriser les portions existantes
2	Généraliser les double-sens cyclables
3	Installer davantage de garages à vélo

b) Piétons

4	Poser des plateaux piétons
5	Élargir les trottoirs Récupérer les espaces pour des extensions de trottoirs
6	Réduire l'occupation des trottoirs par les terrasses
7	Limiter la circulation dans les quartiers d'habitation pour rendre la rue aux enfants
8	Densifier le réseau de zones de rencontre et d'aires piétonnes
9	Développer les trames vertes et bleues
10	Développer la végétalisation, notamment sur les espaces pris à la voiture

c) Transports en commun

11	Construire des couloirs de bus express
12	Augmenter l'offre de transports en commun
13	Améliorer les transports en commun, notamment pour les trajets Paris-Banlieue

d) Mobilités alternatives

14	Multiplier les initiatives et interventions ponctuelles qui mettent en avant les mobilités alternatives : journée sans voiture, circulation alternée, Paris Respire, etc.
15	Exiger pour les nouvelles mobilités des plaques d'immatriculations, clignotants, casques, assurances, et vignette Crit'Air en fonction de la puissance de la batterie

16	Utiliser des véhicules publics – par exemple, pour le ramassage des ordures – moins polluants
17	Augmenter l'offre de mobilités alternatives à la voiture (micromobilités notamment)

e) Restrictions de l'utilisation de la voiture individuelle

18	Limiter le gabarit des voitures individuelles
19	Instaurer des péages à l'entrée de Paris

8.2. Propositions de mesures sur les aménagements urbains

20	Repenser les coutures urbaines : trottoirs bas, chicanes, écluses, resserrements, trottoirs traversant, revêtement granuleux et de couleur
21	Supprimer certains ralentisseurs
22	Ajouter des ralentisseurs (de préférence sous forme de plateaux surélevés ou « coussins berlinois »)
23	Rénover les chaussées pour réduire le bruit
24	Rendre les chaussées antidérapantes, pour éviter qu'elles soient dangereuses lors des périodes d'intempéries
25	Déporter les installations ferroviaires hors de Paris, tout en conservant une desserte complémentaire locale vers les anciennes gares centrales (comme Tours -St Pierre des Corps par exemple)

8.3. Propositions de mesures sur la gestion trafic / vitesse / statut réglementaire

26	Supprimer/réduire les feux tricolores et la signalisation
27	Planter un réseau de voirie à sens unique en tête-bêche (en sens unique dans deux sens différents d'un bout à l'autre de la rue) pour éviter que les automobilistes les utilisent comme des axes principaux.
28	Mettre en impasse certaines rues
29	Recadencer les feux tricolores (onde verte)
30	Instaurer la limite de vitesse à 30km/h sur les petites rues mais pas partout (maintenir une vitesse d'au moins 50 km/h sur les grands axes) Instaurer des créneaux horaires pour la limitation de vitesse

31	Fixer la limite à 20km/h plutôt que 30km/h, sur l'ensemble du territoire intramuros
32	Baisser la vitesse sur le périphérique plutôt que dans le centre
33	Supprimer le régime de priorité à droite ou, du moins, le repenser profondément
34	Investir dans des voies rapides plus efficaces (en souterrain, par exemple)

8.4. Propositions de mesures sur le stationnement

35	Mettre les parkings en souterrain
36	Supprimer une partie des espaces de stationnement pour libérer de la place pour les autres modes
37	Augmenter le nombre de stationnement, mais avec disques pour que les gens restent moins longtemps et qu'il y ait plus d'emplacements disponibles
38	Créer de grands parkings gratuits sécurisés à l'entrée de Paris
39	Augmenter le nombre de places de parkings payants aux abords des endroits stratégiques (gares, axes structurants...)

8.5. Propositions de mesures sur les contrôles

40	Rendre le contrôle de vitesse automatique sur les véhicules à l'achat
41	Utiliser des radars mobiles
42	Utiliser des radars-sanctions plutôt que des radars pédagogiques
43	Travailler avec les opérateurs mobiles pour vérifier le respect du 30KM/h de manière anonymisée
44	Généraliser la verbalisation des mobilités actives en cas de non-respect du code (excès de vitesse, non-respect des feux, etc.) Contrôler la vitesse pour l'ensemble des modes Accroître le contrôle et les sanctions pour le non-respect du code de la route et les incivilités, quel que soit le mode considéré
45	Instaurer une amende très élevée pour les deux-roues « bricolés » (non appliquée si véhicule remis en état initial)
46	Exiger des vignettes qui renseignent le niveau sonore du véhicule et restreindre la circulation sur le modèle de ce qui est fait avec Crit'air
47	Multiplier le nombre de radars
48	Augmenter la sévérité des contrôles techniques
49	Installer des sonomètres (notamment pour faire face au bruit des deux-roues)

8.6. Propositions de mesures d'accompagnement par la communication

50	Mettre en œuvre des sessions d'éducation et de sensibilisation autour de la problématique de la cohabitation au sein de la voirie
51	Faire des rappels sur les droits et devoirs présents dans le code de la route à l'aide des différents supports d'information
52	Limiter les campagnes publicitaires en faveur de la voiture

Les réponses de l'administration au rapport ci-dessus sont explicitées dans un document complémentaire.

Table des figures

Figure 1 : Lieu de résidence des participants mis en regard avec la répartition de la population en Île-de-France.....	10
Figure 2 : Avis sur la mesure selon les pratiques de participation à la consultation ... Erreur ! Signet non défini.	
Figure 3 : Pratique de participation selon l'avis sur la mesure..... Erreur ! Signet non défini.	
Figure 4: Répartition des avis favorables et défavorables en fonction du lieu de résidence.....	13
Figure 4a: Répartition des avis favorables et défavorables des personnes habitant sur Paris.....	13
Figure 4b: Répartition des avis favorables et défavorables des personnes habitant hors de Paris.....	14
Figure 5 : Taux de citation des thématiques abordées par les avis	155
Figure 6 : Répartition des avis selon l'orientation par thématique.....	177
Figure 7 : Orientation en fonction de l'ensemble des avis émis.....	177
Figure 8 : Répartition des avis favorables en raison de l'illégitimité de la mesure.... Erreur ! Signet non défini.	3
Figure 9 : Avis favorables en raison d'une amélioration de la sécurité	Erreur ! Signet non défini. 9
Figure 10 : Avis favorables en raison d'une diminution de la pollution sonore selon le lieu de résidence	Erreur ! Signet non défini.
Figure 11 : Avis défavorables en raison d'une augmentation de la congestion.....	40
Figure 12 : Avis défavorables en raison du sentiment de pression sur l'automobile	40

Annexes

Annexe 1 : Tableau des effectifs d'avis favorables citant chaque thématique

Argument	Catégorie (méthode)	Effectifs	Part sur la pop totale	Part sur la pop favorable
Diminution de la pollution atmosphérique	Mention de la pollution atmosphérique + avis favorable	317	6%	17%
	Va réduire pollution + avis favorable	252	4%	14%
	somme	569	10%	31%
Diminution de la pollution sonore	Mention de la pollution atmosphérique + avis favorable	430	8%	24%
	Va réduire le bruit + avis favorable	255	4%	14%
	somme	685	12%	38%
Augmentation de la sécurité	Mention de la sécurité + avis favorable	727	13%	40%
	Va augmenter sécurité + avis favorable	407	7%	22%
	somme	1134	20%	62%
Encouragement des mobilités douces	Mention des mobilités douces + avis favorable	140	2%	8%
	Va encourager mobilité douce + avis favorable	190	3%	11%
	somme	330	6%	18%
Ville apaisée - cohabitation	Mention de caractéristique d'une ville apaisée + avis favorable	321	6%	18%
	Ville apaisée - cohabitation + avis favorable	50	1%	3%
	somme	371	6%	21%
Ville apaisée - fluidité trafic	Mention de la circulation et du trafic + avis favorable	411	7%	23%
	Ville apaisée - fluidité trafic + avis favorable	143	2%	7,90%
	somme	554	10%	31%

Annexe 2 : Tableau des effectifs d'avis défavorables citant chaque thématique

Argument	Catégorie (méthode)	Effectifs	Part sur la pop totale	Part sur la pop favorable
Augmentation de la pollution atmosphérique	Mention pollution + avis défavorable	444	8%	12%
	Va augmenter la pollution + avis défavorable	743	13%	19%
	somme	1187	21%	31%
Différenciation selon les axes	Différenciation selon axes	546	10%	14%
	Mention d'une différenciation + avis favorable + avis défavorable	546	10%	14%
	somme	1092	19%	28%
Différenciation selon jour/heures	Différenciation selon jour	70	1%	2%
	Mention d'une différenciation + avis favorable + avis défavorable	720	13%	19%
	somme	790	14%	21%
Ineffectivité - mesure à venir	Mention de l'effet des mesures + avis défavorable	557	10%	15%
	Ineffectivité - mesure à venir + avis défavorable	140	2%	4%
	somme	697	12%	18%
Ineffectivité - mesure en place	Mention de l'effet des mesures + avis défavorable	403	7%	11%
	Ineffectivité - mesure en place + avis défavorable	301	5%	8%
	somme	704	12%	18%
Diminution de la sécurité	Mention de la sécurité + avis défavorable	1469	26%	38%
	Va diminuer la sécurité + avis défavorable	177	3%	5%
	somme	1646	29%	43%
Illégitimité - anti voiture	Illégitimité – anti-voiture + avis défavorable	391	7%	10%
Illégitimité - atteinte liberté	Illégitimité - atteinte liberté + avis défavorable	452	8%	12%
Illégitimité - répression	Mention des répercussions financières + avis défavorable	156	3%	4%
	Illégitimité - répression financière + avis défavorable	137	2%	4%
	somme	293	5%	8%

Répercussion sur les TC	Mention des transports en commun + avis défavorable	272	5%	7%
	Répercussions sur les TC + avis défavorable	180	3%	5%
	somme	452	8%	12%
Augmentation du temps de parcours	Mention d'impact sur les trajets + avis défavorable	129	2%	3%
	Va augmenter temps trajet + avis défavorable	181	3%	5%
	somme	310	5%	8%
Augmentation de la congestion	Mention de la congestion + avis défavorable	533	9%	14%
	Va augmenter la congestion + avis défavorable	292	5%	8%
	somme	825	14%	22%
Répercussion sur l'attractivité et l'activité économique	Répercussions sur l'attractivité et l'activité socio-éco + avis défavorable	337	6%	9%
	Mention d'aspects sociaux - économiques - attractivité + avis défavorable	293	5%	8%
	somme	630	11%	16%

Annexe 3 : Dictionnaire de mots associés aux thématiques, présents dans les avis.

pollution=air	Ville apaisée=partage	illégitimité - mesure anti-voiture=massacre % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=persécution
pollution=pollution	Ville apaisée=pacifier	illégitimité - mesure anti-voiture=sanctionner % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=illégitime
pollution=émission de CO2	Ville apaisée=pacifié	illégitimité - mesure anti-voiture= survivre % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=despotique
pollution=émission % polluant	Ville apaisée= pacification	illégitimité - mesure anti-voiture=taper % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=abusif
pollution=rejet % atmosphère	Ville apaisée= mixité	illégitimité - mesure anti-voiture=taxer % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés= répressif
pollution= respirer % polluant	Ville apaisée= apaisé	illégitimité - mesure anti-voiture=accabler % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=oppression
pollution=environnement	Ville apaisée= apaiser	illégitimité - mesure anti-voiture=décourager % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=faire % pression
pollution=santé	Ville apaisée= apaisement	illégitimité - mesure anti-voiture=criminaliser % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=déraisonnable
pollution=qualité % air	Ville apaisée=cohabitation	illégitimité - mesure anti-voiture=emmerder % automobiliste	
pollution=qualité % vie	Ville apaisée=vivre % ensemble	illégitimité - mesure anti-voiture=racketter % automobiliste	Mention des TC=transport % collectif
	Ville apaisée=civisme	illégitimité - mesure anti-voiture=laisser % tranquille	Mention des TC=méto
pollution sonore=niveau % bruit	Ville apaisée=partage	illégitimité - mesure anti-voiture=brider % automobiliste	Mention des TC=bus
pollution sonore=bruits % infernaux	Ville apaisée=calme	illégitimité - mesure anti-voiture=dégouter % automobiliste	Mention des TC=autobus
pollution sonore=bruit % enfer	Ville apaisée=vivable	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % pénalisé	Mention des TC=transports % commun
pollution sonore=pollution % bruit	Ville apaisée=qualité % vie	illégitimité - mesure anti-voiture=qu'à % automobiliste	Mention des TC=train
pollution sonore=encombrement % bruit		illégitimité - mesure anti-voiture=brimade % automobiliste	Mention des TC=escalator
pollution sonore=bruit % nuisances	circulation=circulation	illégitimité - mesure anti-voiture=qu'emmer % automobiliste	
pollution sonore=bruit % insupportable	circulation=trafic	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % besoin % véhicule	Caractéristique trajet=pompier
pollution sonore=source % bruit	circulation=flux	illégitimité - mesure anti-voiture=besoin % voiture	Caractéristique trajet=ambulance
pollution sonore=bruit % stress	circulation=fluide	illégitimité - mesure anti-voiture=charnier % automobiliste	Caractéristique trajet=SAMU
pollution sonore=impact % bruit	circulation=fluidifier	illégitimité - mesure anti-voiture=charnement % voiture	Caractéristique trajet=urgences
pollution sonore=bruit % nuisance	circulation=trafic	illégitimité - mesure anti-voiture=charnement % automobiliste	Caractéristique trajet=temps % trajet
pollution sonore=bruit % moteur	circulation=congestion	illégitimité - mesure anti-voiture=cibler % que % automobiliste	Caractéristique trajet= durée % trajet
pollution sonore=véhicule % bruit	circulation=circulation	illégitimité - mesure anti-voiture=obliger % automobiliste	Caractéristique trajet=coincé
pollution sonore=polluant % bruit	circulation=accélération	illégitimité - mesure anti-voiture=dos % automobiliste	Caractéristique trajet= bloqué
pollution sonore=problème % bruit	circulation=brusques	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % être % contraint	Caractéristique trajet=ralentissement
pollution sonore=question % bruit	circulation=fluidification	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % être % verbalisé	Caractéristique trajet=temps % parcours
pollution sonore=fléau % bruit	circulation=désengorgement	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % diabolisé	Caractéristique trajet= durée % parcours
pollution sonore=concentration % bruit	circulation=désengorgé	illégitimité - mesure anti-voiture=désigner % automobiliste % coupable	Caractéristique trajet=rallonger
pollution sonore=intérêt % bruit	circulation=désengorger	illégitimité - mesure anti-voiture=accuser % automobiliste	Caractéristique trajet=rallongement
pollution sonore=bruit % immense	circulation=débouché	illégitimité - mesure anti-voiture=prise en otage % automobiliste	Caractéristique trajet=rallonger
pollution sonore=pollution % sonore	circulation=déboucher	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % tranquille	Caractéristique trajet=rallongement
pollution sonore=sonore % fléau	circulation=désembouteiller	illégitimité - mesure anti-voiture=pauvre % automobiliste	Caractéristique trajet=rallongé
pollution sonore=émissions % sonores	circulation=désembouteillé	illégitimité - mesure anti-voiture=stigmatiser % automobiliste	Caractéristique trajet=rallongé
pollution sonore=stress % sonore		illégitimité - mesure anti-voiture=haine % automobiliste	Caractéristique trajet=trajet
pollution sonore=bruit % niveau	Différencier=jour	illégitimité - mesure anti-voiture=condamner % automobiliste	Caractéristique trajet=déplacer
pollution sonore=infernaux % bruits	Différencier= nuit	illégitimité - mesure anti-voiture=harcèlement % automobiliste	Caractéristique trajet=parcours
pollution sonore=enfer % bruit	Différencier=horaire	illégitimité - mesure anti-voiture=racket % automobiliste	Caractéristique trajet=parcourir
pollution sonore=bruit % pollution	Différencier=conditionnel	illégitimité - mesure anti-voiture=brimer % automobiliste	Caractéristique trajet=chemin
pollution sonore=bruit % encombrement	Différencier=condition	illégitimité - mesure anti-voiture=vie insupportable % automobiliste	Caractéristique trajet=cheminement
pollution sonore=nuisances % bruit	Différencier=incohérent	illégitimité - mesure anti-voiture=persécuter % automobiliste	Caractéristique trajet=circuit
pollution sonore=insupportable % bruit	Différencier=incohérence	illégitimité - mesure anti-voiture=détester % automobiliste	Caractéristique trajet=itinéraire
pollution sonore=bruit % source	Différencier=moment	illégitimité - mesure anti-voiture=gêner % automobiliste	
pollution sonore=stress % bruit	Différencier=endroit	illégitimité - mesure anti-voiture=braconnage % automobiliste	
pollution sonore=bruit % impact	Différencier=axes	illégitimité - mesure anti-voiture=opprimer % automobiliste	congestion=embouteillage
pollution sonore=nuisance % bruit	Différencier=rues	illégitimité - mesure anti-voiture=braquer % automobiliste	congestion=engorgement
pollution sonore=moteur % bruit	Différencier=voies	illégitimité - mesure anti-voiture=écouler % automobiliste	congestion=biocage
pollution sonore=bruit % véhicule	Différencier=boulevards	illégitimité - mesure anti-voiture=fustiger % automobiliste	congestion=bloquer
pollution sonore=bruit % polluant	Différencier=avenues	illégitimité - mesure anti-voiture=agression % contre % automobiliste	congestion=encombrement
pollution sonore=bruit % problème	Différencier=artères	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % crétin	congestion=bouchon
pollution sonore=bruit % question	Différencier=hiérarchiser	illégitimité - mesure anti-voiture=punir % automobiliste	congestion=encombrer
pollution sonore=bruit % fléau	Différencier=50 km/h	illégitimité - mesure anti-voiture=attaquer % automobiliste	congestion=engorger
pollution sonore=bruit % concentration	Différencier=60 km/h	illégitimité - mesure anti-voiture=une fois de plus % automobiliste	congestion=engorgé
pollution sonore=bruit % intérêt	Différencier=70 km/h	illégitimité - mesure anti-voiture=mépris % automobiliste	congestion=embouteillé
pollution sonore=immense % bruit	Différencier=mesure % incohérente	illégitimité - mesure anti-voiture=arrogance % automobiliste	congestion=embouteiller
pollution sonore=sonore % nuisance	Différencier=conditionnel	illégitimité - mesure anti-voiture=s'en prendre % automobiliste	congestion=boucher
pollution sonore=sonore % pollution	Différencier=condition	illégitimité - mesure anti-voiture=torturer % automobiliste	congestion=bouché
pollution sonore=fléau % sonore		illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % être % pestiféré	congestion=afflux
pollution sonore=sonores % émissions	Ineffectivité=respect	illégitimité - mesure anti-voiture=pression % automobiliste	
pollution sonore=sonore % stress	Ineffectivité=non-respect	illégitimité - mesure anti-voiture=désorienter % automobiliste	cycliste=vélo
pollution sonore=bruit	Ineffectivité=règle	illégitimité - mesure anti-voiture=exaspérer % automobiliste	cycliste=cycliste
pollution sonore=nuisance	Ineffectivité=respecter	illégitimité - mesure anti-voiture=mort % automobiliste	cycliste=cycle
pollution sonore=son	Ineffectivité=respecté	illégitimité - mesure anti-voiture=faire chier % automobiliste	cycliste=vélociste
pollution sonore=sonore	Ineffectivité=respectée	illégitimité - mesure anti-voiture=préjudiciable % automobiliste	cycliste=vélob
pollution sonore=sonore	Ineffectivité=incivilité	illégitimité - mesure anti-voiture=stigmatisant % automobiliste	cycliste=vélo-cargo
pollution sonore=sérénité	Ineffectivité=contrôle	illégitimité - mesure anti-voiture=harceler % automobiliste	cycliste=piste cyclable
pollution sonore=phonique	Ineffectivité=contrôler	illégitimité - mesure anti-voiture=persécution % automobiliste	cycliste=bicyclette
pollution sonore=pollution % sonore	Ineffectivité=contrôlé	illégitimité - mesure anti-voiture=laissez % automobiliste	cycliste=cyclable
	Ineffectivité=contrôlée	illégitimité - mesure anti-voiture=contraindre % automobiliste	cycliste=emtocycliste
sécurité=sécurité	Ineffectivité=sécurité	illégitimité - mesure anti-voiture=viser % automobiliste	
sécurité=accident	Ineffectivité=contrôlée	illégitimité - mesure anti-voiture=attaquer % automobiliste	2RM=2 % roue
sécurité=fiabilité	Ineffectivité=inefficace	illégitimité - mesure anti-voiture=se moquer % automobiliste	2RM=deux % roue
sécurité=sûreté	Ineffectivité=plutôt que	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % diable	2RM=deux % motorisé
sécurité=quiétude	Ineffectivité=moysens	illégitimité - mesure anti-voiture=automobiliste % obligé	2RM=moto
sécurité=paix	Ineffectivité=sanction	illégitimité - mesure anti-voiture=délier % automobiliste	2RM=matard
sécurité=vitesse		illégitimité - mesure anti-voiture=stigmatisation % automobiliste	2RM=scooter
sécurité=accidentologie	financier=SMIC	illégitimité - mesure anti-voiture=exclure % automobiliste	2RM=scooteur
sécurité=vulnérable	financier=riche	illégitimité - mesure anti-voiture=tyranniser % automobiliste	2RM=scotériste
sécurité=ortallité	financier=pauvre	illégitimité - mesure anti-voiture=anti % voiture	
sécurité=sécuriser	financier=peuple	illégitimité - mesure anti-voiture=matraquage	piéton=trottoir
sécurité=compteur	financier=contraventions		piéton=piéton
sécurité=vigilance	financier=fric	illégitimité - atteinte aux libertés= injuste	piéton=à pied
	financier=racket	illégitimité - atteinte aux libertés=injustifiable	piéton=la % marche
mobilité douce=mobilité % physique	financier=matraquage	illégitimité - atteinte aux libertés=liberté	piéton=marche % pied
mobilité douce=mode % doux	financier=payer	illégitimité - atteinte aux libertés=persécuter	
mobilité douce=mode % actif	financier=contravention	illégitimité - atteinte aux libertés=brimer	
mobilité douce=mode % alternatif	financier=amende	illégitimité - atteinte aux libertés=dictature	
mobilité douce=mobilité % douce	financier=richesse	illégitimité - atteinte aux libertés=dictateur	
mobilité douce=mobilité % active	financier=pauvreté	illégitimité - atteinte aux libertés=arbitraire	
mobilité douce=piste % cyclable	financier=peuple	illégitimité - atteinte aux libertés=démagogie	
mobilité douce=mobilité % partagé	financier=répression	illégitimité - atteinte aux libertés=dogmatique	
mobilité douce=mobilité % active		illégitimité - atteinte aux libertés=brimade	
mobilité douce=mobilité % alternative	illégitimité - mesure anti-voiture=arrêter % matraquage	illégitimité - atteinte aux libertés=brider	
mobilité douce=place % voiture	illégitimité - mesure anti-voiture=arrêtons % matraquage	illégitimité - atteinte aux libertés=prise % otage	
mobilité douce=circulation % active	illégitimité - mesure anti-voiture=arrêtez % matraquage	illégitimité - atteinte aux libertés=tyranne	
mobilité douce=transport % doux	illégitimité - mesure anti-voiture=nouveau % matraquage	illégitimité - atteinte aux libertés=tyrannique	
	illégitimité - mesure anti-voiture= nouveau % matraquage	illégitimité - atteinte aux libertés=tyranniser	
Socio-eco-attractivité=social	illégitimité - mesure anti-voiture=matraquage % commercial	illégitimité - atteinte aux libertés=démocratie	
Socio-eco-attractivité=économique	illégitimité - mesure anti-voiture=anti % voiture	illégitimité - atteinte aux libertés=liberticide	
Socio-eco-attractivité=attractivité	illégitimité - mesure anti-voiture=culpabiliser % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=privatiser	
Socio-eco-attractivité=artisanat	illégitimité - mesure anti-voiture=méchant % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=privatisation	
Socio-eco-attractivité=commerçant	illégitimité - mesure anti-voiture=paix % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=contraindre	
Socio-eco-attractivité=commerces	illégitimité - mesure anti-voiture=chasser % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=contrainte	
Socio-eco-attractivité=prestataire	illégitimité - mesure anti-voiture=embêter % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=contraint	
Socio-eco-attractivité=industriels	illégitimité - mesure anti-voiture=guerre % contre % voiture	illégitimité - atteinte aux libertés=diktat	
Socio-eco-attractivité=livreur	illégitimité - mesure anti-voiture=guerre % contre % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=diktat	
Socio-eco-attractivité=travailleur	illégitimité - mesure anti-voiture=contre les automobilistes	illégitimité - atteinte aux libertés=diktat	
Socio-eco-attractivité=professionnel	illégitimité - mesure anti-voiture=contre les voitures	illégitimité - atteinte aux libertés=dictateur	
Socio-eco-attractivité=entreprise	illégitimité - mesure anti-voiture=pénaliser % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=dictatorial	
Socio-eco-attractivité=escalement	illégitimité - mesure anti-voiture=vie % automobiliste % infernal	illégitimité - atteinte aux libertés=dictat	
Socio-eco-attractivité=handicap	illégitimité - mesure anti-voiture=vie % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=autoritarisme	
Socio-eco-attractivité=handicapé	illégitimité - mesure anti-voiture=chasse % automobiliste	illégitimité - atteinte aux libertés=arbitrairement	