

*une voirie pour tous (13 juin 2013)*

# *Mieux comprendre les comportements*

## **Paris piéton : Une démarche collective pour les interventions quotidiennes sur l'espace public**

François Prochasson



**MAIRIE DE PARIS**



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS

## I - Une approche traditionnelle nourrie par l'observation :

La modération de la vitesse, levier d'une politique de gestion de l'espace public

- Le technicien à l'écoute
- La commande
- Une nouvelle typologie de la trame viaire
- La méthode de travail

## II - Un changement de regard :

- Quitter le vocabulaire routier
- Les zones de rencontre pour faire émerger de nouveaux usages
- Faire participer les habitants à l'animation de leur rue
- Impliquer les directions au service des usagers
- Une démarche fédératrice : Paris piéton





Une approche traditionnelle nourrie  
par l'observation des pratiques



Sous transferts



## La modération de la vitesse, levier d'une politique de l'espace public



- Une mauvaise perception du statut des voies :
  - 50 km/h ? Zone 30 ? 30 km/h ?
- Une signalisation surabondante, un espace public encombré :
  - sollicitation permanente des usagers et concurrence visuelle de l'environnement urbain
  - potelets, stationnement 2RM sur trottoir
- Des attentes exprimées par les parisiens :
  - Haltes et bancs, qualité des sols,
  - Présence de la verdure, fontaines
  - Qualité des relations à autrui (intensité de la vie de quartier, sentiment de sécurité, respect de la règle et régulation naturelle des comportements)
- Un approfondissement avec différentes populations parisiennes :
  - Focus groupe,
  - Enquêtes sur site
  - Observation des comportements



- Voirie de desserte : des traversées au plus court :
  - Peu d'accidents
  - Inconfort des trottoirs trop étroits et des bordures de trottoirs trop hautes
- Voirie principale :
  - certaines traversées jugées dangereuses
  - d'autres jugées difficiles
- Une recrudescence des accidents hors passage piéton
  - Une accidentologie piéton qui stagne,
  - Beaucoup d'accidents piéton - 2roues motorisés
  - Hors passages piétons



- Il faut sortir d'une réponse coûteuse, par l'aménagement, pour passer à de nouvelles modalités d'intervention
- Faire simple et lisible
- On s'affranchit d'une gestion normative et prescriptive, en tablant sur les ambiances, les pratiques intuitives et les régulations sociales
- Toute intervention passe par un acte de micro-conception (pas de projeteur mais la prise en compte systématique de tous les usages)



## Une exploitation de la voirie simple : 2 niveaux et 3 types de traitement

- Des voies structurantes (20 % du réseau) :
  - le piéton est pris en charge : traversées à des endroits sûrs
  - couloirs bus
  - aménagements cyclables
  - réduction de la vitesse là où activité riveraine
- Des voies de desserte (80 % du réseau) :
  - minimum de dispositifs prescriptifs
  - suppression des passages piétons réglementaires
  - cheminements piétons intuitifs
  - traversées signalées au droit des abaissements de trottoirs
- *Des zones de rencontre sur certaines voies de desserte :*
  - rues sans trottoirs
  - rues très fréquentées





## Trois types de traitement

## Une exploitation de la voirie plus lisible

- Le profil « trottoirs - chaussée » est maintenu, y compris en zone de rencontre
- On sait d'un coup d'œil si on est à 30 ou à 50 km/h
- La transition entre voie principale et desserte est intuitive, avec un minimum de panneaux de signalisation ; les caractéristiques morphologiques et urbaines de la voie sont suffisantes
- Les prescriptions de circulation et de stationnement sont gérées essentiellement par du marquage au sol
- Construire un concept de rue calme, végétalisée, où on peut s'isoler du bruit et de la foule



## Voiries en zone 30 km/h (à valider DSCR)

- Passage piétons suggérés mais non obligatoire
- Le moins possible de ralentisseurs
- Marquage au sol à base d'éléments simples et réduits en nombre

## Voiries à 50 km/h

- Le piéton est pris en charge pour traverser aux endroits sûrs : passages piétons, feux
- La chaussée est partagée au profit des bus et vélos

## Voirie à 30 km/h (à valider DSCR)

- S'appuyer sur l'environnement pour la cohérence vitesse-aménagement
- Aménager les transitions



- Concilier réglementation et pratiques :

moins de passages piétons en zone 30 mais des points de traversée privilégiés

- Expérimenter, évaluer, en s'appuyant sur une expertise transversale

- Echanger avec le CERTU, la DSCR, les ingénieurs des villes réunies au sein de l'AITF

- Choisir, faire valider par la DSCR



- Concevoir un marquage qui permet à chacun de savoir où il est (ZR, Z30, 50)
- Offrir un maximum de confort aux personnes en situation de handicap
- Concerner avec des utilisateurs issus de toutes les populations



- Travail avec des psycho-sociologues : focus groupe sur la perception de l'espace public et les tests de marquage au sol... LUTIN laboratoire de psychologie connectivite (Living lab « usage des nouvelles technologies »)
- Travail avec des experts du handicap
- Perception des marquages par les piétons vulnérables



- Commande recherche Fondation Sécurité Routière
  - Travaux 6T : des apports contre intuitifs
  - Travaux DVD : enjeu vitesse sur les grands axes
- Etude piéton seniors
  - Frein à la mobilité à qualité du cheminement
  - Crainte des petits véhicules furtifs (2R)
  - Accidents piétons seniors en mouvement tournant
- Parcours commentés avec des automobilistes
  - Faire le même exercice qu'avec les piétons, pour les usagers motorisés



**Le contraste Z 30 – voie 50 s’organise autour des idées suivantes :**

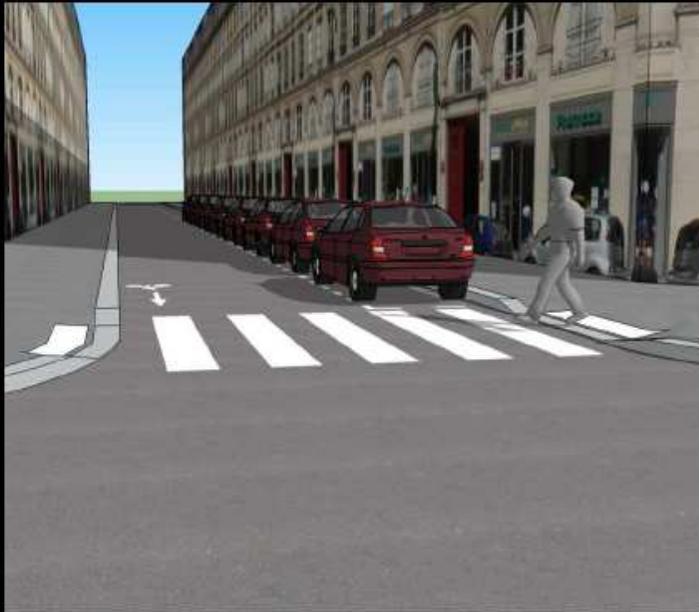
- Des éléments simples et réduits en nombre pour caractériser les 2 statuts - exemple : à base de carrés 30 x 30 en zone de rencontre, en contraste des marquage classiques
- A l’intérieur des zones :
  - Un usage répété du carré, de façon aléatoire
  - sans s’imposer une logique de marquage de file de circulation.
- Pour les transitions :
  - Utiliser les « carrés » en nappes



**En attendant la ville à 30 km/h ....**

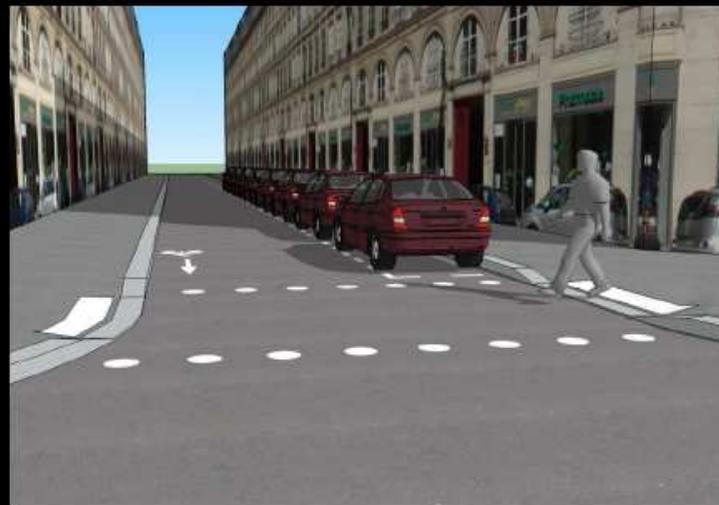
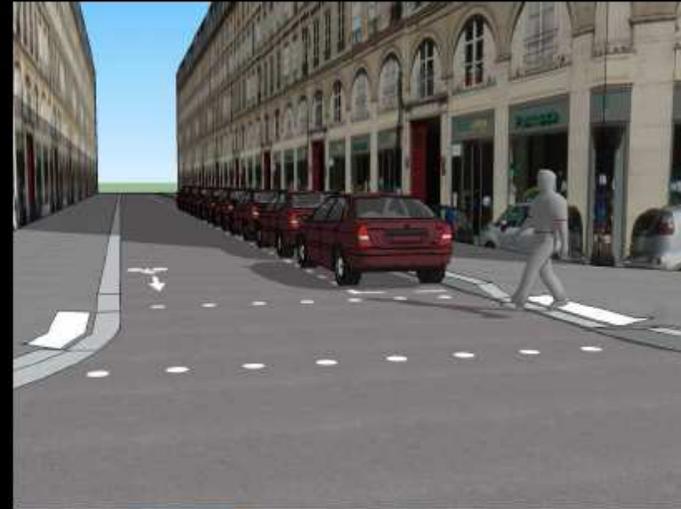


# 1. Rappel des anciens « clous » Comparaison

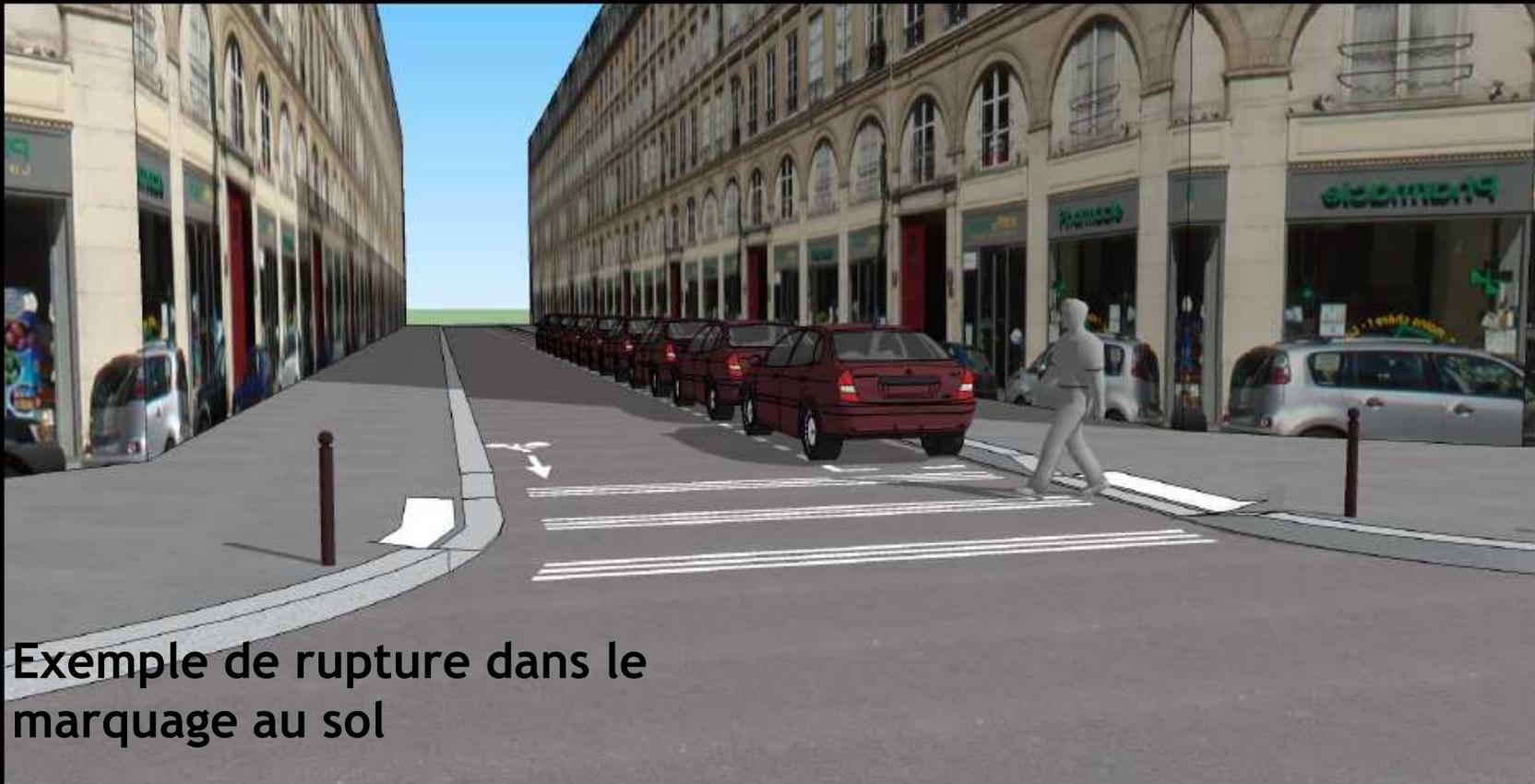


Exemple de rupture dans le  
marquage au sol

Voies 50 km/h versus zone 30



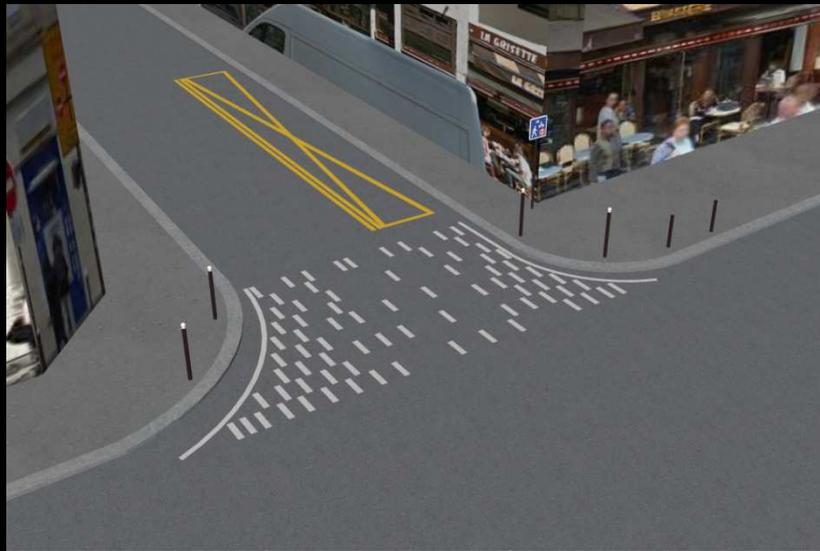
## 2. Passage « pour voitures » Mini bandes 10cm espacées de 10 cm sur 3 rangées



Exemple de rupture dans le  
marquage au sol

Voies 50 km/h versus zone 30

# Tests et montages





## Un changement de regard



Sous transferts



## Quitter le vocabulaire routier, regarder l'espace public sous le prisme du piéton



# Quitter le vocabulaire routier



- Abri-bus ou abri-voyageur ?
- Sécurité routière ou sécurité des déplacements ?
- Zone 20 ou zone de rencontre ?
- Voirie ou espace public ?
- .....



## Zones de rencontre

- Lieux de sociabilité et petits aménagements paysagers : haltes, assises, recoins....
- Animation, vie locale, identité du quartier
- Communication, sensibilisation : ralentisseurs « mentaux », radars inversés...
- Recensement des initiatives existantes

Dedale, Cochenco, Air de rien, ....



- Aller à la rencontre des usagers pour les informer, les inviter à des ateliers
- Recenser le potentiel d'animation
- Donner envie : Parking day, semaine de la mobilité en s'appuyant sur des groupes ressource d'acteurs locaux (CRAL)



- Pour améliorer l'hospitalité des espaces publics ordinaires : partenariats avec

**DJS - DPVI - DASCO - DASES**

- Pour une gestion attentionnée de ces espaces publics ordinaires : formation, ateliers d'échanges avec

**DVD - DU - DPE - DEVE**



## Paris piéton : Une démarche parisienne pour de nouveaux apprentissages

Pour aller plus loin, traiter et gérer l'espace public sous le prisme du piéton

- Passer de l'espace public sous la contrainte de la circulation et du stationnement automobile à une approche centrée sur le piéton
- Donner une attention quotidienne à la gestion ordinaire de l'espace public  
signalement des défauts (trottoirs, traversées...)
- Compléter la logique « réseau principal - desserte »  
par une logique au service du piéton « *promenades et sentiers urbains* »







Une Voirie Pour Tous  
Lyon 13 juin 2013