



# La réduction de vitesse à Paris, sous le regard du piéton



F. PROCHASSON

Martigny, 26 septembre 2014



# Comment regarder la ville autrement ?



## I - Première approche :

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

- Le constat
- Fils conducteurs
- Une exploitation de la voirie simple et lisible
- Une nouvelle typologie de la trame viaire
- Les orientations nouvelles

## II - Deuxième approche :

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

- Les nouvelles promenades urbaines
- Le plaisir de la marche



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 :
  - sollicitation permanente des usagers et concurrence visuelle de l'environnement urbain
- Un espace public encombré :
  - potelets, stationnement, 2RM sur trottoir
- Des attentes exprimées par les parisiens :
  - haltes, qualité des sols, verdissement, fontaines





Trop de sollicitations visuelles

- La dimension temporelle est fondamentale
- Il faut sortir d'une réponse coûteuse, par l'aménagement, pour passer à de nouvelles modalités d'intervention
- On s'affranchit d'une gestion normative et prescriptive, en tablant sur les ambiances et les régulations sociales
- Un enjeu de santé publique : diminution du bruit, de la pollution ou encore de l'accidentologie
- On fait le pari de l'apprentissage progressif de la règle de vitesse, sans aménagements lourds



Une exploitation de la voirie simple et lisible (et économique) :  
2 niveaux et 3 types de traitement

- Des voies structurantes (15 % 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 (85 % du réseau) :

- minimum de dispositifs prescriptifs
- suppression des passages piétons réglementaires
- cheminements piétons intuitifs
- traversées signalées au droit des abaissements de trottoirs

- Des sections en zone de rencontre sur certaines voies de desserte :

- rues sans trottoirs
- rues à forte fréquentation piétonne





Trois types de voie

Une exploitation de la voirie simple et lisible

- 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, sans accompagnement d'aménagement ; 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
- On s'appuie sur un concept de rue calme, végétalisée, où on peut s'isoler du bruit et de la foule
- On garantit à chacun une perspective visuelle sur de la végétation, à partir de ses fenêtres d'appartement
- On gère les besoins d'animation temporelle (Paris respire, la rue aux enfants)





# Trois modes de gestion

# I - Une nouvelle typologie de la trame viaire



## 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

## Voiries en zone 30 km/h et zones de rencontre

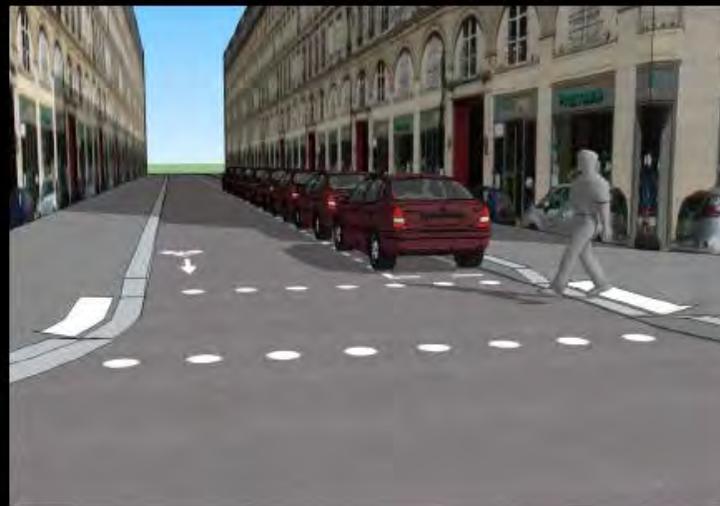
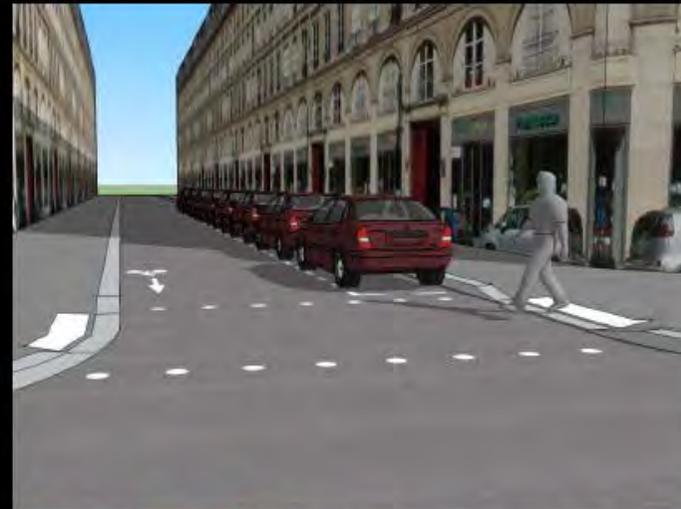
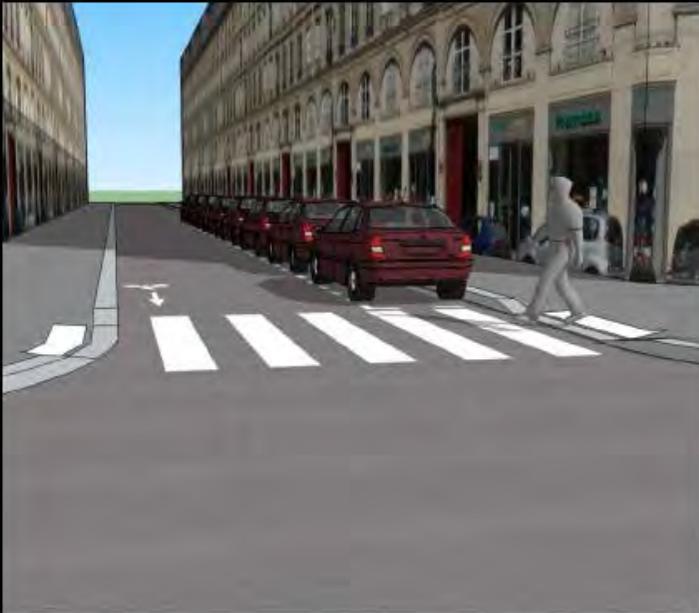
- Passage piétons suggérés mais non obligatoire
- Le moins possible de ralentisseurs
- Marquage au sol avec des éléments simples (attribut principal de la Z30)

## Voirie à 30 km/h

- Pour les sections de voie principales particulièrement exposées au risque
- S'appuyer sur la fréquentation piétonne pour la cohérence vitesse-aménagement



# 1. Rappel des anciens « clous » Comparaison



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



## Bilan des tests :

### le contraste Z 30 – voie 50 s'organise autour des idées suivantes :

- Pour les voies 50 : utilisation des outils réglementaires classiques (passage piéton en bandes blanches, gestion du stationnement pour assurer la visibilité en carrefour ...). Soit 200 km de voies parmi les 1500 du réseau parisien.
- Pour les zones 30 :
  - Traversées piétonnes suggérées par un marquage en « portée », ligne d'effet de feux et sas vélos.
  - Double sens cyclables systématiques (*coût élevé*)
- Pour les sections de voie 50 où la vitesse est ramenée à 30 :
  - Déjà appliqué devant toutes les écoles
  - Pas d'aménagement spécifique puisqu'il n'y a pas de changement de profil de voie, mais des contrôles radar

Des choix qui montrent les limites de la cohérence vitesse - aménagement et d'une démarche « auto »-centrée



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



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



## Changer le regard

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

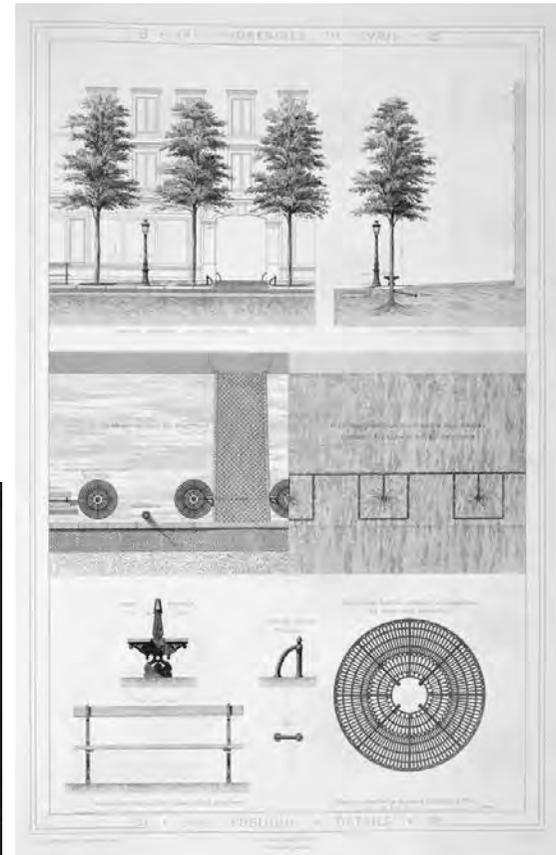
- Passer de l'espace public sous la contrainte de la circulation et du stationnement automobile à une approche centrée sur le piéton
- Compléter la logique « réseau principal - desserte » par une logique au service du piéton « *promenades et sentiers urbains* »



# Les nouvelles promenades urbaines



- Des promenades d'Alphand à la ville 2.0
  - Un statut qui s'est effacé au profit de la circulation
  - La qualité dans le dessin et le détail
  - Des promenades qui ne font pas réseau
  - Un concept à redéfinir....



# Alphand, bancs et promenades



# Alphand, bancs et promenades



# Les nouvelles promenades urbaines (fin)



## Des promenades d'Alphand ... à la ville 2.0

- Haute qualité de service

- Accompagnement du piéton (plans, 2.0....)
- Largeur du cheminement
- Assises, verdissement
- Qualité des sols, stricte application du PAVE

- Traitement des discontinuités longitudinales

- Discontinuités par rapport au réseau Alphand
- Nouvelles liaisons

- Retour au statut de la voie : axes 30 ?

- Donner de la profondeur
- Marquer la vie locale et prolonger les événements de la rue en parvis, traversées piétonnes ...



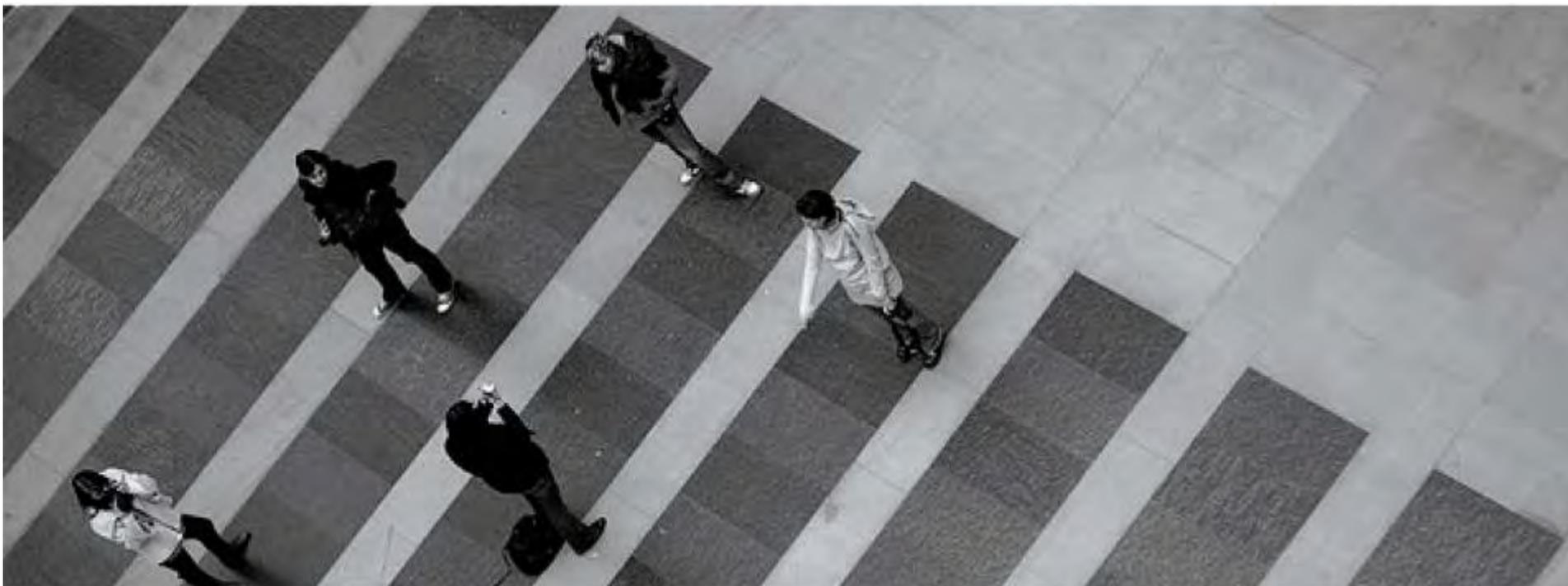
## II - Les sentiers urbains



### Dans les interstices du réseau de promenade

- En relation avec la trame verte et bleue du plan biodiversité de la Ville
- Concept à définir « pour le plaisir de marcher »
  - Découverte de la ville au hasard des rues
  - Se perdre au cœur de la trame des promenades
  - Choix d'un parcours selon son humeur, ses performances
  - Initiatives de verdissement, d'usages non circulatoires sur la bande multi-usage dans des approches collaboratives





Rue de l'Avenir  
23 novembre 2012