



**Projet de Recherche et Prospective
Fondation Sécurité Routière**

**« Sécurité des piétons dans un espace public de
transport :
Une affaire d'aménagement et d'ambiance »**

**Synthèses des entretiens de groupes de
machinistes**



L'objectif de l'étude est de montrer comment l'ambiance participe non seulement à l'agrément de la marche¹ et à son incitation mais qu'elle s'inscrit aussi dans une perspective de sécurité du déplacement pédestre.

A la méthodologie retenue – une approche quadruple qui permet de qualifier l'interface homme/espace public à l'aide d'une analyse des prises de décision dans un contexte urbain donné, d'une analyse des repères utilisés par ces mêmes usagers pour cheminer, d'une observation de leurs comportements de ces mêmes usagers en situation réelle, ainsi que d'une scénarisation des accidents s'étant produits sur les sites étudiés - nous avons ajouté, sur proposition du Directeur du Département Bus de la RATP, des entretiens auprès des machinistes (bus) et conducteurs du tramway des Maréchaux. Les conducteurs de bus et de tramways, dans leur quotidien professionnel, sont concernés par la cohabitation des modes de déplacement. Leur pratique de cette cohabitation leur procure une expertise du partage de l'espace, notamment avec les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes et nous livre un point de vue très précieux sur les évolutions à l'œuvre dans l'organisation des mobilités urbaines.

Pour recueillir ces contributions des professionnels de la conduite des transports collectifs de surface et croiser cette expertise avec les éléments collectés dans les autres phases de l'étude et leurs résultats, une série de trois groupes d'entretien a été organisée en août et septembre 2009. Les données de ces trois groupes ont été relues à la lumière des rapports des autres phases de l'étude. Les groupes ont réunis au total 35 machinistes et les réunions ont été animées sur la base de la grille suivante servant de trame à la conduite du groupe :

- 1. Les comportements de déplacement des piétons dans l'espace public en général**
- 2. Les comportements de déplacements des piétons dans un espace public de transport (stations de surface, correspondances urbaines, voyageurs métro entrants et sortants...)**
- 3. La sécurité routière :**
 - 3.1. la sécurité routière en général
 - 3.2. le partage de la voirie / les espaces dédiés
 - 3.3. les espaces les plus dangereux
 - 3.4. les comportements des usagers les plus dangereux : piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, voitures, poids lourds, véhicules de livraison
 - 3.5. la cohabitation bus (tram) / piétons et bus (tram) vélos
- 4. Sur les sites de l'étude**
 - 4.1. description du site
 - 4.2. qualification du site : attributs relatifs à la sécurité, dangerosité réelles et ressenties...
 - 4.3. comparaison avec d'autres sites (accidentogènes ou non, sur la ligne ou non)
 - 4.4. solutions, pistes d'amélioration

Trois groupes ont été réunis sur trois des sites de l'étude : Balard (conducteurs des T3 et Bus 39 et 169), Auber (machinistes des Bus 20, 21, 26, 27, 29, 53, 66, 81, 95) et Place du 18 juin (machinistes des Bus 28, 48, 58, 82, 89, 91 92, 94, 95, 96).

¹ On renverra notamment aux travaux du Cresson (JP Thibaud, Rachel Thomas, et à ceux de Sonia Lavadinho et Yves Winkin – cf. bibliographie en annexe



Trois réunions d'une demi-journée ont lieu à la Maison de la RATP réunissant au total 35 machinistes et conducteurs du T3 :

- le 20 août 2009 : secteur Balard
- 27 août 2009 : secteurs Auber et Place du 18 juin
- 28 août 2009 : secteurs Auber et Place du 18 juin

* * *

Synthèse et analyse des réunions de groupes

Un constat très partagé se dégage des trois groupes qu'on pourrait résumer par cette remarque d'un participant : *« le métier connaît une très forte évolution depuis 20 ans ne serait-ce que parce que la proportion des personnes âgées dans la clientèle est plus importante »*.

Comme le soulignait Marie Boué, ingénieur sécurité au Département Bus en introduction des groupes, le sentiment d'être au maximum de ce qu'on peut faire dans les multiples contraintes d'environnement et avec un objectif prioritaire de sécurité qui n'est pas remis en cause ne facilite pas la tâche de transporter quelque 33 millions de voyageurs ! Le sentiment partagé bien résumé par un des participants qu' *« on est dans un truc très compliqué : que peut-on apporter au piéton mais on doit aussi s'interroger sur ce qu'on peut lui demander ! »* montre que ces professionnels de la conduite sont bien loin de se contenter de renvoyer la faute aux seuls comportements de leurs clients ! Au contraire, ils s'interrogent sur ce qui aggrave la prise de risque, tant dans l'environnement quotidien que dans la vie des voyageurs ainsi que dans ce qu'on leur impose à des degrés divers dans l'organisation même du système de transport... Intéressante posture humaniste !

SOMMAIRE

- 1/ Le contexte : l'espace public, la voirie...**
- 2/ Le piéton vu du bus**
- 3/ Marche ou course à pied ? : le piéton parisien cavale...**
- 4/ Atmosphère, atmosphère... Le tempo parisien**
- 5/ Pistes de solutions**
- 6/ Conclusion**



1/ Le contexte : l'espace public, la voirie...

« On est tous des piétons déviants ! »

« Ils passent devant le bus, ils ne passent pas devant la voiture ! Tout le monde se dit le bus va s'arrêter »...

Le sentiment que « c'est plus dur » s'exprime dans les trois groupes notamment au regard de l'addition de phénomènes comme :

- La diminution de la circulation automobile, l'augmentation des transports publics
- La croissance démographique, vieillissement de la population
- L'explosion du vélo
- La réappropriation de l'espace avec des modes de transport alternatif : cette évolution est plutôt jugée positive mais la question des règles, du vivre ensemble se pose avec plus d'acuité. Elle se pose d'autant plus qu'« on est tous multimodaux ! ».
« Il faut se remettre dans le costume du mode qu'on utilise ».

Et *« on n'est qu'au début des problèmes ! Il y aura de plus en plus de monde dans les transports en commun, à pied, à vélo, compte tenu de l'augmentation du carburant ».*

Des participants considèrent que les offres de transports collectifs et/ou de voirie pour les autres modes que la voiture sont « sous-dimensionnées ». Et que ce sous-dimensionnement est « catastrophique ».

« On est dans une démarche de réparation, par rapport à l'existant. Mais on devrait penser beaucoup plus en amont ».

Les transports publics, le piéton sont l'avenir de la ville. Le constat est très partagé par les trois groupes et trouve des expressions et des illustrations variées.

2/ Le piéton vu du bus

L'appréciation générale du comportement du piéton « vu du bus »

⇒ **Adaptation, compromis... Ruse ?**

« Avec le T2, le refuge devant l'Aquaboulevard n'est pas assez grand. Quand on passe avec le bus, il reste 20 cm de chaque côté. Donc on passe à allure modérée et avec la cloche ! ».

« Quand je vois quelqu'un courir, un client potentiel, je lui fais un signe que je l'ai vu et il prend moins de risque dans la traversée. »

« Il me voit, il m'attend, il est zen. Ça le calme. Il traverse calmement même s'il est à nouveau speed quand il est sur le trottoir ».

« L'ambiance, c'est aussi cet échange de regards. Une sorte de garantie pour le client qu'il est repéré ».



La cloche ?

« *Oui mais le piéton et le cycliste ont des baladeurs sur les oreilles* ».

« *Parfois, le piéton se fige !! La cloche et la vision du bus les paralysent !* ».

« *La cloche fait partie de l'environnement. Ils semblent ne plus l'entendre* ».

« *La cloche, c'est encore l'accessoire indispensable !* »

« *Moi je préfère le klaxon, la cloche ne sert à rien. Trop de bruit, tellement de baladeurs...* ».

« *Arrêt rue du Départ, le trottoir n'est pas assez large. Je ne prends jamais le couloir, les voyageurs dos à nous vont sur la chaussée pour dépasser d'autres piétons. Et nos bus sont de plus en plus silencieux* ».

Livraisons :

« *Quand il y a des livraisons dans le couloir Saint-Michel, les vélos et les deux-roues passent, et ils ne s'arrêtent pas. Ne pas marquer l'arrêt ? C'est théoriquement ce qu'il faut faire mais vis-à-vis des voyageurs, c'est délicat !* »

« *Le livreur doit aussi pouvoir faire son travail. Avec des horaires de livraison* ».

L'arbitrage partagé : « la sécurité d'abord » :

« *Parfois je descends du bus pour assurer la descente des passagers dans ces conditions J'ai la main sur le klaxon, la clochette, j'indique qu'il faut faire très attention, aux taxis, etc. qui arrivent à droite* ».

Correspondances de bus à bus,

« *Quand un voyageur nous indique qu'il a une correspondance avec un bus situé devant, on klaxonne le collègue de devant. Le client a ainsi sa correspondance* ».

« *Oui, mais on a eu tort de prendre trop entre les arrêts et les gens ont pris des habitudes. Y compris sur le tram qui fait 50 mètres de long ! A force d'avoir joué les mères Teresa des transports, même sur le tram, ils sont persuadés qu'on va s'arrêter au milieu du carrefour. Ça nous met aussi dans des situations délicates, assez précaires* ».

Pédagogie

« *On prend le client à l'arrêt suivant et on explique 'vous savez pourquoi je ne vous ai pas ouvert ?' Ils connaissent d'ailleurs toujours la réponse !* »

« *Mais on a aussi des gens qui nous rattrapent à l'arrêt suivant en disant 'votre collègue lui il ouvre...'* ».

Quelles sont les situations les plus délicates ? Les usagers les plus « dangereux » ? :

« *Les piétons avec poussettes qui nous la jettent sous les roues au passage piéton !* ».

« *Le pire ? Ce ne sont pas les piétons, ni les cyclistes. Le pire ce sont les deux-roues ! Et le pire d'entre eux, le livreur de pizzas !* »

« *Le deux-roues sait exactement où il va se faufiler. A des vitesses importantes ! Il met en danger le piéton qui traverse. Il ne respecte aucune règle* »



« Le risque majeur se trouve à la descente des passagers si le bus n'a pu accoster près du trottoir ! Il faut systématiquement dire aux gens de faire attention aux scooters... »

« Rien n'arrête le deux-roues motorisé ! »

Comportement piéton / comportement cycliste : Le plus dur à appréhender ?

le cycliste ?

- « quand je double je me demande si c'est un habitué ou pas ? »
- « Réponse : on teste »
- « La clochette : pas agressif, intéressant »
- « Ils sont un peu entre deux stades actuellement. Ils vont plus vite, ils ne sont pas tous au même niveau, certains ont des problèmes d'équilibre... »
- « Avec le vélo, on cohabite dans la continuité »
- « Le vélo est une plaie mais on arrive à le gérer dans les couloirs »
- « Il faut comprendre aussi que pour le cycliste, c'est pas évident de nous avoir derrière lui »
- « 93 accidents bus/vélo, c'est rien. Mais combien d'accidents bus/piéton ? »

le piéton ?

- « le piéton qui sort entre deux bagnoles n'est pas mal non plus ! »
- « en tram : c'est le piéton la peur principale »
- « ce qui caractérise le piéton, c'est l'excès de confiance ! »
- « le piéton a trop confiance dans son statut de vulnérable. Le cycliste aussi d'ailleurs mais peut-être un peu moins »
- « le piéton fait n'importe quoi ! La police ne le verbalise jamais »
- « Il faudrait canaliser encore plus le piéton. Avec des croix de Saint-André plus hautes par exemple »
- « Le piéton va tout droit. Par exemple place du 18 juin, il ne va pas faire tout le tour... »

Masques de visibilité en ville :

« Comme au Canada il faudrait équiper les bus d'un bras pour empêcher de doubler ».

« Il y a du stationnement illicite devant les arrêts de bus à Montparnasse. Les gens traversent partout et ils sont masqués ! »

3/ Marche ou course à pied ? : le piéton parisien cavale...

A la question « la prise de risque du piéton qui court pour attraper son bus constitue-t-elle selon vous une des prises de risques les plus importantes ? », la réponse est catégorique : oui !

« Mais le piéton ne pense-t-il pas avoir tous les droits ? Les voitures et les bus vont s'arrêter ! »

« Et ils le pensent davantage de nous que des voitures... ».

« Place du 18 juin : ils traversent en courant. Dès que le bus est en vue, il faut qu'ils le prennent, en courant... »



« Aux heures de pointe, il y a un bus toutes les 4 ou 5 mn, ils le savent pourtant ! »

« Ils calculent de plus en plus court. Car ils habitent de plus en plus loin ».

Ces observations rejoignent les conclusions de l'étude sur les effets indésirables de l'intermodalité et de la recherche d'un transport collectif sur la sécurité des déplacements des usagers piétons. Sur la prise de risques induite par la peur de « rater son bus ».

⇒ **Les comportements à risques (manque d'attention, de prise d'information, traversée hors de tout aménagement, non respect de la règle) se retrouvent donc dans les scénarios d'accidents, les réponses au questionnaire et dans l'observation des conducteurs de bus qui ressentent fortement le compromis de leurs clients entre gain de temps et sécurité au profit du gain de temps.**

Et les touristes ?

« Paradoxalement ils se débrouillent plutôt mieux. Les usagers de province sont plus perdus. Pourquoi pas de correspondance bus et métro avec le même tickets... alors que c'est possible chez eux.

« Le touriste, il est concentré sur tous les sites visitables ».

« Ce ne sont pas les plus dangereux : ils ne connaissent pas et ils font attention à tout ! »

« Il y a aussi des gens très disciplinés de par leur culture parmi les touristes ».

« Le piéton tué sur T3 arrivait le matin de Roumanie ».

Roissy bus :

« Terminus du 53 il faut de l'info, de la signalétique. Par comparaison Orlybus à Denfert est bien visible ! »

« Notamment pour les arrêts en correspondance avec le Roissy-bus par exemple sur le 95, il faut renforcer la visibilité ».

4/ Atmosphère, atmosphère... Le tempo parisien

« On est tous pareil, je vois le bus, je cours. Normal. Même quand deux bus se suivent on se précipite sur le premier ».

« Le matin, ils sont plus électriques ».

« Moi je dirais plutôt le soir ».

« Les automobilistes sont plus excités le matin que le soir ».

Le piéton est pris par le temps, surtout à certains moments de la journée, le soir, le matin : il est alors en danger. Il stresse. Par notre faute aussi ! »

« Il y a un cumul des problèmes : la nuit, la pluie... Les difficultés du piétons vont crescendo et la réticence du bus à ralentir va de même ».

« Il faut aussi penser aux liaisons RATP / SNCF : le client qui se sent bien, ça se prépare en amont ! »

« Mais ça sous-entend qu'on n'est pas dans son pré carré, qu'on travaille avec autres transporteurs ».

« Il faut un piéton détreffé ! »

- ⇒ **A Paris, les accidents se produisent davantage en fin d'après-midi. Les usagers sont plus nombreux en fin de journée que le matin. Pourtant, les usagers interviewés le matin dans l'étude prennent plus de risques, sont plus familiers des lieux et davantage pressés.**
- ⇒ **Les entretiens mettent en évidence que la familiarité des lieux induit, aux yeux des machinistes, une plus grande prise de risques notamment pour attraper son bus. Mais le sentiment semble partagé d'une accumulation / intensification de tous les 'problèmes' en fin de journée, pour les voyageurs comme pour les professionnels du transport dans la circulation générale...**

Tension entre vitesse commerciale et sécurité ?

« C'est le conducteur du bus qui doit conjuguer les deux »

« Si on fait du 4 mn sur le T3, on bouche tout ».

« Magenta : le couloir bus c'est l'enfer. Il change à gauche à droite... Personne ne s'y retrouve ».

« Sur Magenta, la distinction pistes cyclables et trottoir n'est pas nette ! On aurait du changer de couleur »

« En ville, il y a une multiplications de contraintes, de réseaux... »

« La fluidité n'est pas liée à la vitesse, mais à l'accès, à l'accueil. Une montée et une descente faciles. A l'accès, également, des personnes à mobilité réduite ».

« La vitesse c'est le flux aussi. La question n'est pas de « rouler vite » mais que sur la continuité du parcours, ça se déroule bien ».

« Le fait de se focaliser sur la montée et le contrôle des titres, c'est une moindre attention aux questions de sécurité. Moi je me concentre sur les questions de sécurité ».

« Ce qui caractérise le piéton c'est l'excès de confiance ! »

« Le cycliste ? On est des professionnels de la conduite. On fait très attention aux autres modes »



5/ pistes de solutions

« Des potelets, des barrières..., est-ce qu'on imagine la ville avec des barrières partout ? »

Ralentir ?

« Plutôt que de rappeler le bonhomme rouge, vert... au piéton, on peut intervenir sur tout ce qu'on veut mais la discipline du piéton est quasi impossible à régler. Il faut plutôt diminuer les distances entre stations, entre passages piétons. 500 m sur le tram, c'est beaucoup. Mais si le but final est de rendre le piéton plus discipliné, alors il faut lui faire entendre que prendre 10 mn de plus c'est son intérêt »

« Si on peut le convaincre qu'en perdant 5 ou 10 mn, il a gagné ce sera très bien ! Pour 5 mn, faut-il risquer de perdre la vie ? Oui mais les gens donnent aussi des raisons très valables, nourrice, etc. On vous répond, si je rate mon RER, la nourrice ne va pas garder mon gamin, ou bien il va m'attendre devant l'école... »

« On pourra toujours mettre de la verdure, il restera soumis à des contraintes de temps ».

« Parfois, les intervalles entre deux bus incitent à courir. Par exemple, un intervalle de 20 mn... ».

« Le bruit de la circulation est aussi une source de stress. Faut-il une musique d'ambiance ? mais il y a beaucoup de concurrence de bruits en ville ».

Configuration de l'arrêt de bus :

« Il faudrait du recul idéalement mais la largeur du trottoir ne le permet pas »

« Avec le trottoir, le rétro est à 1,60 m (et pas 1,90m) et les gens s'approchent, malgré les pastilles réfléchissantes. Quand on les voit c'est trop tard. On pourrait mettre une diode qui va signaler le rétro (clignotant) : ça va les faire reculer ».

« Il manque une indication visible de tout le monde »

« Il y a des gênes : un potelet qui gêne la descente des voyageurs, des travaux de voirie... »

« Les aménagement en oreilles, c'est bien mais il n'y en a pas encore partout »

« Il faudrait de la verdure pour apaiser, donner à l'usager l'envie de rester en retrait dans l'abri »

« Pourquoi pas une ligne au sol comme la bande d'éveil de vigilance qui signale le quai. Pourquoi ne pas l'utiliser avec les abris bus ? »

« Place du 18 juin, il y a des damiers noirs et blancs, les piétons n'y vont pas ».

« Non, place du Pont-neuf, il y a les mêmes damiers or les piétons les empruntent ».

« Un petit zébra sur le trottoir ? Quand il y a beaucoup de monde ? »



Malvoyants et piétons distraits... :

« Devant Aquaboulevard, le rappel pour les personnes malvoyantes fonctionne aussi pour tous les piétons. Beaucoup de piétons sont ailleurs, dans la lune. Ce rappel qu'il ne faut pas traverser est utile. Les bus sont devenus plus silencieux. »

« Avant on nous entendait avec le SC10 »

« Le piéton avec portable, un vrai danger ! Le portable rend aveugle. Idem le MP3 mais ils regardent davantage devant eux »

« Avec les couloirs bus à contre-sens : les piétons n'ont pas le réflexe d'attendre le bus dans le couloir en sens inverse

La signalisation sonore pour les non-voyants pourrait être adaptée pour ces couloirs à contre-sens »

Traversées de voies :

« La plaquette réalisée après l'accident piéton sur T3 est bien. Elle rappelle les principaux messages et les horaires, donc des infos utiles. Les clients ne la jettent pas... »

« Quand ils sont nombreux, il y a un effet de rapport de force. Ils sont plus en sécurité »

« Il y a un effet de fréquentation importante du centre-ville. Les pratiques comme traverser partout seront reproduites dans des espaces pas prévus pour. En banlieue par exemple ».

« Il faut absolument éviter des détours. En mode piéton, on va tous au plus court et au plus direct ! »

« Par exemple, l'arrêt Balard (bus 169) dans un sens, sur le Pont de Sèvres, oblige à traverser le boulevard , trop loin de la sortie de métro ».

« La future correspondance du tramway Porte de Vincennes : si on faisait un quai central, on bloquerait tout Paris. Oui mais les traversées piéton sur cet espace routier vont être terribles. Ils vont voir qu'il y a une rame à quai et auront le réflexe de courir. Un passage souterrain aurait été la solution mais c'était coûteux »

« Il ne faut pas canaliser trop le piéton sinon il transgresse. Par exemple à Montparnasse avec le couloir bus central... »

Grands carrefours, grandes places :

« Place de l'Etoile, les piétons traversent car certains ne connaissent pas le tunnel ou ne veulent pas emprunter le couloir »

« A Alésia, même en voyant le bus et vu le décalage des feux, je prends le passage par le métro pour ressortir Avenue du Maine »



Signalétique

« Il y a beaucoup de possibilités avec la signalisation mais est-ce faisable avec le volume actuel de signalétique ? »

« Trop de signalétique tue la signalétique »

« Lors de l'accident mortel sur le tramway des Maréchaux, porte de Vanves, le piéton a traversé devant le 95 qui a masqué le tram. Le voyageur voit le piéton vert mais ne voit pas le piéton rouge tram. Trop de signalétique n'est pas efficace. Notamment cette accumulation de feux routiers et de feux tram. Il n'est pas possible d'assimiler les deux et le tram masque. »

« A Cité U, deux arrêts ne se trouvent pas en face. Quand on sort de la gare, la correspondance RER tram n'est pas en vis-à-vis or les gens coupent au plus court »

« La signalétique au sol est plus repérable. La signalisation routière et la signalétique sont au niveau de la voiture, à 2,50 m. On devrait s'inspirer de la ligne de couleur au sol dans les hôpitaux pour les cheminements intérieurs ».

« On aurait du renforcer le tramway avec des lignes blanches mais c'est vrai que son insertion aurait été moins réussie »

Lisibilité

« Le problème, c'est l'abondance de la pub commerciale. Où se trouve la place de l'info utile et indispensable dans cette forêt de pub mercantile ?

« A 150 m, si elle clignote, elle est visible »

« En plus du 'M' de la station de métro, on pourrait peut-être avoir un autre symbole ? Notamment en correspondances urbaines, quand elles ne sont pas visibles ou en vis-à-vis ? »

« Les plans sont très biens mais la lisibilité et le repérage de ces éléments sont plus délicats »

« La tête de vache était plus facile à l'époque à repérer »

« Les correspondances urbaines ne sont pas assez pensées : pire exemple l'arrêt 39 n'est pas près du métro à cause du T3 »

« Il faut supprimer toutes les sources d'énerverement du voyageur. Par exemple, son portable peut lui donner le temps d'attente, la perturbation de la ligne... Le manque d'info ou la mauvaise adaptation des messages sont essentiels »

« L'information est essentielle ! Dès qu'on donne l'info, qu'on intervient rapidement, le voyageur est plus cool »

« On peut donner l'information en amont, dans le métro. Par exemple, à Pont de Sèvres, c'est visible de loin, à 20 m, car c'est lumineux »

« Il y a aussi une difficulté car on veut une intégration maximale »



⇒ **Les avis sont partagés sur la lisibilité des destinations sur les nouveaux matériels. Elle manque sur les flancs pour certains machinistes. Mais tous s'accordent à dire que le voyageur est « apaisé » par l'information du PIV.**

Mais « *le PIV c'est très bien quand on est sur l'arrêt. Sur le trottoir d'en face, on le lit pas !* »

« *Il faudrait un système d'information comme en gare routière. Quand les espaces sont contraints avec des flux organisés, on a la maîtrise. Dans la rue, c'est plus dur. On ne maîtrise pas* »

« *Avec la signalétique, on ne résoudra pas tout. Reste le piéton avec son walkman sur les oreilles, mais on peut la repenser. Notamment dans les correspondances. A Gare de Lyon, on voit la station du 91 bd Diderot mais pas dans la bonne direction, alors les voyageurs courent. Il faut que les stations et les destinations soient visibles de loin* ».

« *A la sortie RER à Saint-Michel, on devrait indiquer le temps d'attente, les heures de départ des bus ; les clients seraient moins stressés et ne courraient pas* ».

« *Pôle Pompadour, gare de Torcy : dans ces grands pôles d'échanges, il faudrait voir comment ça fonctionne puisqu'ils ont été pensés dans la globalité. La difficulté de nos sites, c'est qu'on est sur l'espace public* ».

Répression ? pas si sûr...

« *On est dans un truc très compliqué : qu'est-ce qu'on peut apporter au piéton mais aussi qu'est-ce qu'on peut lui demander !* »

« *On avait 16 000 morts avec la voiture. On a mis un gendarme derrière chaque arbre et on est descendu à 6000 !* »

« *Qu'est-ce qu'on peut apporter au piéton ? mais qu'est-ce qu'on peut lui demander aussi est une bonne question. Se demander par exemple ce qui détermine que le piéton ne commet pas de faute : le bon comportement est-il enseigné en amont ? A-t-il peur d'être verbalisé ? Je ne crois pas trop à la peur d'être verbalisé...* »

« *Il y a seulement 15 amendes piétons dans Paris une année !* »

« *Si on ne traverse pas sur un passage piéton, on peut être verbalisé mais ce n'est jamais le cas* »

« *Peut-on s'inspirer des campagnes de sécurité routière pour les automobilistes ? Mais plutôt que du tout répressif, il faut faire de la pédagogie* »

« *L'impression générale sur le tram depuis sa mise en exploitation, c'est qu'il y a un meilleur comportement, mais la masse des voyageurs a aussi augmenté énormément* »

« *Par rapport à T1, des enseignements ont été pris en compte. Très peu d'accidents. 1 mort et 2 blessés graves* »

« *C'est le cumul orientation, signalétique abondante, recherche de repères, etc. qui rend le déplacement très difficile* »



Pédagogie

« L'info qu'on a fait passer auprès des cyclistes, c'est que le bus c'est 12 tonnes à vide ! Quelles infos faire passer auprès des piétons ? »

« La signalétique, la communication... on peut aller aussi dans l'humour. Il ne faut pas plomber l'ambiance. Et il faut soigner notre image d'exploitant »

« Pour agir sur le comportement, il faudrait un travail en amont. Par exemple dans les écoles, on a loupé l'étape de la prévention »

« Il faut se demander ce qui détermine le risque par rapport au danger y compris le risque auquel on expose les autres. Il faut entrer dans les critères de l'espace public pour tous »

« Les 'classes mobilité'² c'est très bien ! Il faudrait penser leur extension à la rue »

« C'est la responsabilité de la puissance publique pas seulement des transporteurs. Et il faut des programmes lourds, continus... et la RATP peut s'insérer là-dedans. Par exemple le « bike mobility » en GB qui est un échelon national d'éducation au vélo, pas comme ici un coup isolé »

« Il faudrait un programme qui aurait comme vertu de faire de la marche un mode à part entière. Plus on mettra l'accent sur des programmes d'éducation, plus on agira en amont et efficacement »

« Et tout le monde pourra y trouver son compte ! »

(Ré)aménagement de l'espace ?

A coup sûr pour certains conducteurs, pas si simple pour d'autres...

Comment aménager l'environnement adapté au piéton et pas seulement pour la voiture aujourd'hui ?

« La ségrégation n'est pas possible. On est condamné à cohabiter et surtout bus, piétons, vélos. On ne se pose pas la question bus/méto. Le bus doit partager aussi ! »

« Dans un espace complètement partagé, le bus roule à la clochette »

« Ok, mais à Fribourg, où il y a moins de voitures dans l'hyper centre ville qu'ici »

« Le tramway est tellement au cœur de la ville qu'on s'organise autour. La voiture est tolérée »

« Mais on a 40 ans de tout voiture ! »

² Classes mobilité (dans les écoles) et ateliers mobilité (visant un public en difficulté) ont été mis en place par la RATP depuis 2002/ 400 ateliers mobilité sont organisés chaque année. Cf. *Apprendre la mobilité : les ateliers mobilité, une expérience originale* par Sylvain Allemand.- Paris, Le cavalier bleu, 2007



« Il y a trop de choses dans un espace contraint : des aménagements de voirie, des couloir bus-vélos, des trottoirs, et le piéton surtout pendant les soldes c'est partout qu'il veut aller... Pendant les soldes, on devrait réserver la voirie aux bus et aux piétons »

« Dans certains quartiers de Paris : on pourrait faire des aménagements totalement mixtes, partagés comme aux Pays-Bas, et on aurait un meilleur respect »

« Oui, mais à condition que la vitesse soit abaissée ! »

« Le passage d'un espace apaisé à un espace plus dur n'est pas assez matérialisé. Il est juste indiqué »

« Il faut diminuer le différentiel de vitesses, baisser les vitesses pour fluidifier, comme sur les autoroutes »

« Les espaces partagés sont bien supérieurs en sécurité si la vitesse est abaissée »

« La Place Balard n'est pas très dangereuse pour le moment mais quand on aura le T2, les correspondances bus, tram et métro avec des quais un peu justes... Et les embouteillages au moment des salons, ce sera difficile ! »

« On risque d'accumuler des mesurette tant qu'on fait pas comme à Nantes, à Strasbourg, et en Allemagne, avec du tramway partout et des parkings de périphérie. On a un opportunité politique pour faire de la ville durable : l'emprunt national, le Grand Paris...Nantes, Strasbourg sont plus en avance que Paris pour la prise en compte du piéton »

« Il faut modérer l'accès automobile de Paris sinon on bricolera ! »

« On aurait besoin d'un nouvel Haussmann ! »

Le bénéfice de l'expérience : un atout à exploiter encore davantage

« Notre expérience nous donne des exemples de solutions qui permettent une meilleure sécurité en situation, à transmettre dans le cadre de la formation »

« Des démarches comme Vilbus³ sur l'angle mort sont très bien ! »

« On pourrait créer, comme le module sur la mobilité pour les interventions en milieu scolaire, un module plus spécifique sur le piéton, sur le vélo. Sur le modèle de Vilbus une action sur la cohabitation bus-piéton »

« Il faut aussi des piqûres de rappel »

« Pas seulement dans les écoles, il faut aller dans les entreprises : avec les PDE, mais ça pourrait être inclus dans les actions du CHST pour les trajets domicile-travail »

³ Sensibilisation des cyclistes au risque de l'angle mort avec un bus pédagogique, une exposition et une plaquette « la rue sous tous les angles » organisée par le département Bus de la RATP

« Il y a un impact économique des accidents sur le trajet domicile-travail, donc ça parle à l'entreprise »

« Associer d'autres acteurs : « pourquoi dans certains quartiers très commerçants, ne pas associer les enseignes, les commerçants. Ils sont des relais de l'information car le voyageur, c'est aussi leur client ».

« On devrait avoir des messages de sensibilisation comme sur les paquets de cigarettes »

« Les piétons voient très bien la pub à l'avant du bus : ils la regardent plus que la girouette en haut. On pourrait avoir des messages comme 'Attention je pèse 12 tonnes et je mets X mètres pour m'arrêter »

* * *

CONCLUSION

Les préoccupations des machinistes croisent un certain nombre de conclusions de l'étude sur la sécurité des piétons dans un espace public de transport, notamment en correspondances. Ils mettent en exergue des facteurs de prise de risque qu'on retrouve dans les analyses de comportements et les entretiens avec les usagers observés : arbitrage entre gain de temps et sécurité au profit du gain de temps, excès de confiance dans le bus, effets indésirables de cette confiance sur la vigilance, « contradiction » entre confort de l'aménagement et baisse de vigilance des usagers...

Cette contribution des professionnels du Bus et du Tram à ce travail de recherche et de prospective constitue un enrichissement intéressant dans la mesure où on retrouve toutes les familles de typologies de comportement dans les témoignages et les retours d'expériences et parce qu'ils dressent des pistes de solutions qui peuvent être versées au travail d'élaboration de recommandations concrètes. La pédagogie et l'information voyageur occupent une part importante de ces solutions ou de ces points d'appui pour des évolutions nécessaires dans les réflexions de ces professionnels du transport public. La tâche leur paraît toutefois délicate notamment dans le cas de l'information en raison de la concurrence des signalétiques sur l'espace public et du bruit. La charge des informations sur l'espace public a souvent été évoquée au cours des réunions comme un obstacle pour l'introduction de nouveaux dispositifs pourtant jugés indispensables.

La lisibilité du système de transport et les masques de visibilité constituent deux familles de préoccupations de sécurité routière qui reviennent beaucoup dans les échanges. Enfin, la conviction que le stress est un facteur très aggravant en termes de sécurisation du cheminement et plus globalement de comportement du voyageur est très marquée. Avec le sentiment assez partagé que ce stress, peut-être propre aux voyageurs parisiens, s'accroît au fil du temps.

Les pistes de solution auront donc avantage à être élaborées avec l'apport de ces professionnels qui, conscients des évolutions à l'œuvre s'agissant des aménagements et notamment du partage de l'espace public, sont prêts à contribuer à la recherche des dispositifs qui améliorent la cohabitation des modes de déplacement et notamment la cohabitation bus – piétons dans des espaces mixtes. Espaces mixtes appelés selon eux à connaître une plus grande fréquentation et une grande diversité des modes et des publics (piétons valides, personnes âgées, PMR, touristes).



ANNEXE

Grille d'entretiens des groupes de machinistes

1. Les comportements de déplacement des piétons dans l'espace public en général
2. Les comportements de déplacement des piétons dans un espace public de transport (station de surface, correspondances urbaines, voyageurs métro entrants et sortants...)
3. La sécurité routière
 - 3.1. la sécurité routière en général
 - 3.2. le partage de la voirie / les espaces dédiés
 - 3.3. les espaces les plus dangereux
 - 3.4. les (comportements des) usagers les plus dangereux : piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, voitures, poids lourds, véhicules de livraison...
 - 3.5. la cohabitation bus (tram) / piétons et bus (tram) vélos
4. Sites
 - 4.1. description du site
 - 4.2. qualification du site : attributs relatifs à la sécurité, dangerosité réelles et ressenties
 - 4.3. comparaison avec d'autres sites (accidentogènes : sur la ligne, ailleurs)
 - 4.4. solutions, pistes d'amélioration