

# SYNTHÈSE : LE PIÉTON SUR LE BOULEVARD JEAN MERMOZ

Atelier La rue vue du piéton - Master 1 Urbanisme et Aménagement - Janvier 2021



## LE COMMANDITAIRE

Le Service des Transports et d'Etudes Générales est une section de la Direction des transports, de la voirie et des déplacements du département du Val de Marne.

Le STEG souhaite **disposer d'une méthode de diagnostic pédestre c'est à dire une analyse du comportement des piétons, d'un segment d'une route départementale**, qui doit lui servir de base afin de réaménager des voiries du même type, en prenant plus en compte la logique de la marche.

## LA COMMANDE

-Réaliser un **diagnostic pédestre** local d'une partie du boulevard Jean Mermoz, situé sur la route départementale 126, comprendre les logiques de déplacement des piétons sur cet axe.

-Analyser les résultats et faire un **retour sur la méthode d'observation mise en place**.

-**Définir une méthodologie d'observation de la marchabilité d'une route départementale, répliquable par le STEG** afin de mener d'autres diagnostics de même type sur d'autres tronçons de routes similaires.

## MI Urbanisme et Aménagement, Atelier La rue vue du piéton, encadré par Jérôme MONNET et Alondra TOPETE

Azeddine CHADLI, Valériane CORNET, Etienne GARREL, Tom GIRARDIN, Lucas LEPAGE, Mathilde LONCLE, Smina TERKOUICHE, Gaétan SALOM et Lydia ZADI.

### La RD 126 dans le Val de Marne et le Boulevard Jean Mermoz à Chevilly-Larue

- Communes traversées par la RD 126
- Route Départementale 126
- Le Boulevard Jean Mermoz (tronçon étudié)

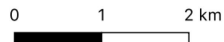
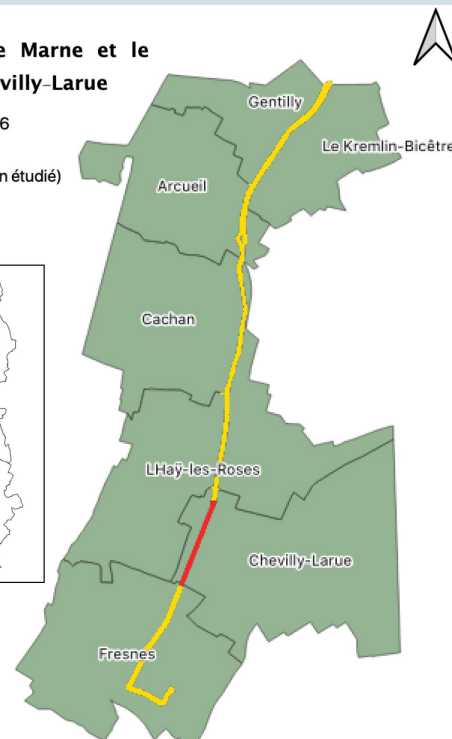
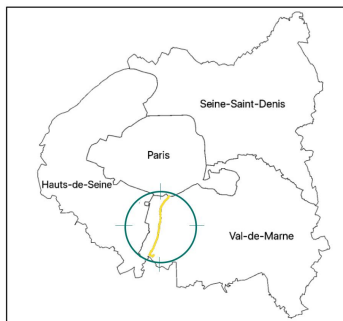


Figure 1. Le Boulevard Jean Mermoz dans le Val de Marne  
Atelier la rue vue du piéton, janvier 2021.

## LE CONTEXTE

### Le site :

La commune de Chevilly Larue est traversée par la départementale RD 126, axe routier orienté nord-sud, situé à l'ouest du Val de Marne. Sur cette partie, la départementale prend le nom de Boulevard Jean Mermoz.

Cette partie de l'axe va prochainement être réaménagée.

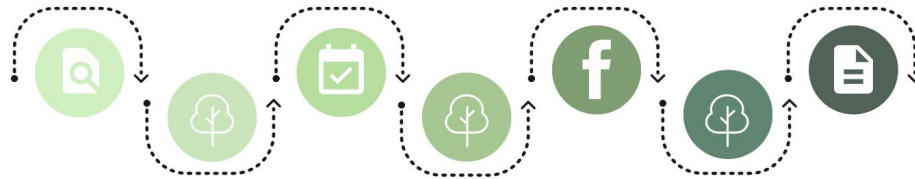
L'aspect physique actuel du tronçon étudié est une deux fois deux voies avec un terre plein central. Le tronçon est bordé d'habitations et de quelques commerces et services ainsi qu'un cimetière intercommunal.

**Les enjeux :** recréer un espace de vie, favoriser les mobilités douces, en particulier la marche, sur un axe routier très fréquenté.

Notre première tâche a été de nous demander : **quelles méthodes d'enquête s'avèrent les plus efficaces et appropriées pour notre commanditaire au vue de réaliser un diagnostic pédestre ? Quelles méthodes privilégier ?** Dans un premier temps, nous avons testé des outils d'enquête de terrain afin d'explorer leur utilité et leurs limites. Chaque outil méthodologique d'enquête (questionnaires, entretiens, comptages, cartes mentale, marches exploratoire, etc.) donne une vision propre, plus ou moins représentative du terrain et requiert pour sa mise en oeuvre des moyens humains, financiers et temporels spécifiques. Notre travail a donc été de **préciser les avantages et limites induits par chaque méthode** : ce qu'elles apportent pour comprendre les déterminants de la marchabilité du site.

### CHRONOLOGIE PROPOSÉE

La méthodologie d'enquête étape par étape



#### 1 - Recherche

- Recherche documentaire sur le terrain concerné
- Repérage des différentes activités présentes sur le terrain.

#### 2 - Terrain

- Familiarisation
- Observation
- Entretiens (questions ciblées)
- Prise de photos et de sons
- Repérage de lieux attractifs

#### 3 - Organisation

- Mise en commun et tri des données recueillies
- Création du calendrier
- Choix et mise en place des méthodes d'observations.

#### 4 - Terrain

- Comptages des piétons
- Prises de photos et sons
- Observations suivies et postées
- Typologie

#### 5 - Réseaux sociaux

- Création d'un compte Facebook et passation du questionnaire photo en ligne

#### 6 - Terrain

- Prise de photos et de sons
- Comptages
- Entretiens (questions ciblées)
- Observations suivies et postées

#### 7 - Analyse

- Analyse, tri et hiérarchie des données recueillies sur le terrain et en ligne
- Création de cartes et tableaux
- Evaluation des méthodes

Dans un second temps, nous nous sommes attachés à penser la cohérence, la complémentarité de ces outils d'enquête et avons réfléchi à l'enchaînement temporel de ces méthodes. **Quand réaliser chacune des méthodes ? Certaines doivent elles être utilisées avant d'autres ? Leur efficacité dépend du niveau de connaissances du terrain obtenu, et donc *in fine* de l'ordre dans lequel elles sont effectuées. Il s'agissait de penser la cohérence de l'ensemble de ces outils, de mettre au point une méthode d'enquête qui assemble chacune de ces méthodes spécifiques.** Une progression temporelle type a donc été élaborée, pour mener un diagnostic pédestre le plus complet, le plus efficace et le plus rapide possible, adapté à l'étude de la marchabilité d'un axe routier de ce type.

Figure 2. La Méthodologie d'enquête étape par étape, Atelier la rue vue du piéton, janvier 2021.

# PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

Atelier La rue vue du piéton - Master 1 Urbanisme et Aménagement - Janvier 2021

## Un boulevard pensé pour la voiture qui laisse peu de place aux flux piétons

On observe de manière générale une faible présence de piétons par rapport aux autres modes de déplacement sur le Boulevard Jean Mermoz.

## Un environnement qui n'encourage pas la marche

**Nuisances sonores** (bruit important lié aux flux automobiles) et **paysagères**.  
**Voies piétonnes** et **mobilier urbain contraignants** ou **absents** : peu de bancs, peu de passages piétons (favorisant les franchissements sauvages du boulevard) en revanche poubelles, lampadaires, bouches d'incendie, etc. encomrent ponctuellement mais assez fréquemment les voies piétonnes.  
**Signalisation complexe**. **Voirie** ponctuellement **dégradée**.



Figure 3. Mobilier urbain contraignant  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.



Figure 4. Franchissement hors passage piéton  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.



Figure 5. Mobilier urbain contraignant  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.



Figure 6. Signalisation complexe  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.



Un **faible intérêt** (voir absence) des habitants et des usagers pour le boulevard.



Figure 7. Marcher à plusieurs sur un espace piéton restreint  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.

## Co-usage du trottoir entre piétons, riverains, cyclistes et automobilistes

-La **piste cyclable** et le stationnement **automobile empiètent sur le trottoir**.  
-L'espace piéton (le trottoir) est restreint et partagé selon **plusieurs fonctions** (stationnement, déplacement, sortie et entrée privées) et par différents usagers (automobilistes, cyclistes, riverains, piétons, usagers du bus, etc.).  
L'espace du piéton est considérablement réduit par ce partage de voirie.



# CONCLUSION DU DIAGNOSTIC

Atelier La rue vue du piéton - Master 1 Urbanisme et Aménagement - Janvier 2021



La marchabilité du boulevard Jean Mermoz varie aussi selon les **types de piéton** (enfants, adolescents, adultes) leurs **motricité** (PMR, personnes âgées, etc.) et leurs **motifs de déplacements** (courses, travail, loisirs, sport, etc.).



Figure 8. Joggeur  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.



Figure 9. Circuler encombré(e.s)  
Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.

## Une faible attractivité




Une faible présence de commerces et de services, d'espaces verts, de lieux publics, culturels ou de loisirs, susceptibles d'attirer les piétons. Mais des lieux vecteurs de flux piétons significatifs : les arrêts de bus, le lycée, le petit centre commercial de la Croix du Sud, quelques commerces.

## Différents moyens d'adaptation




Face aux obstacles qu'il rencontre, le piéton développe des stratégies d'adaptation : franchissements informels, contournements, évitements, changements de posture, arrêts, ralentissements, etc.

## Mobilier urbain, flux et pôles attractifs de piétons sur le Boulevard Jean Mermoz

### Répartition du mobilier urbain propre aux piétons

-  Passages piétons avec feux
-  Arrêts de bus avec banc et abris
-  Arrêts de bus sans banc et abris

### Lieux dans lesquels on rencontre le plus de piétons

-  Principaux pôles d'attraction
-  Principaux lieux attractifs
-  Principaux lieux attractifs

### Principaux flux piétons observés

-  Flux majoritaires
-  Autres flux importants

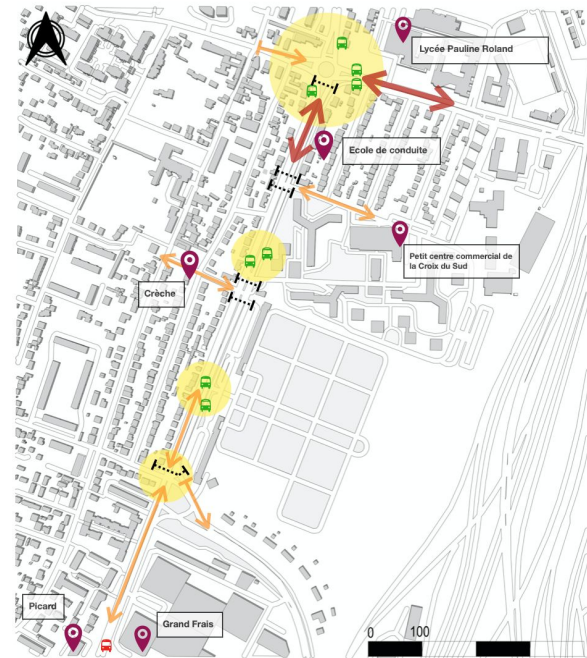


Figure 10. Mobilier urbain, flux et pôles attractifs sur le Boulevard Jean Mermoz

Atelier la rue vue du piéton, novembre 2020.

**Une marchabilité à encourager par des aménagements** favorisant et simplifiant la marche : déplacement des pistes cyclables, création de passages piétons, revalorisation de la signalisation, entretien de la voirie et de la végétation, apport ou déplacement du mobilier urbain.