



Accueil > > Exploration sur "Trottoirs & Numérique"



Exploration "Trottoirs & Numérique"

Alex Bourreau
Julie Braka



..... Dans le cadre de son partenariat avec l'ADEME, la Fabrique des Mobilités a mené une exploration sur le trottoir sous l'angle du numérique entre S4 2023 et S1 2024. Il s'agissait de faire un état de l'art sur le sujet et d'évaluer l'intérêt de monter une communauté d'acteurs.



1 I. Introduction

1.1 I.1. Contexte

1.2 I.2. Quels espaces ?

1.2.1 I.2.1. La bande piétonne (ou cheminement piéton)

1.2.2 I.2.2. La zone technique

1.2.3 I.2.3. La bande de stationnement

1.2.4 I.2.4. La bande cyclable

1.2.5 I.2.5. Le sous-sol

1.3 I.3. Quelle donnée ?

1.3.1 I.3.1. Données cartographiques

1.3.2 I.3.2. Référentiel des objets statiques

1.3.3 I.3.3. Référentiel des objets dynamiques

1.3.4 I.3.4. Référentiel des décisions légales

1.4 I.4. Quelles étapes ?

1.4.1 I.4.1. Étape 1: Inventorier

1.4.2 I.4.2. Étape 2: Planifier / Concerter

1.4.3 I.4.3. Étape 3: Gérer / monétiser

2 II. Présentation des initiatives

2.1 Focus: Exploration Trottoirs Isabelle Baraud-Serfaty

- 2.1.1 Pourquoi le trottoir ?
- 2.2 Focus: Mobility Explorer - Curbside management - Julien De Labaca
- 2.3 Focus: Inventaire au Québec, Fabrique des Mobilités Québec
- 2.4 Focus: DiaLog
- 2.5 Autres initiatives
- 3 III. Prochaines étapes, appel à participation
- 4 IV. Autres ressources

.....

.....

La "bordure de rue", les trottoirs, les espaces de livraison, de stationnement (voitures, vélos, trottinettes) sont plus que jamais des espaces essentiels de la ville, objets de conflits d'usages qui mêlent intérêts économiques, vie sociale, occupation de l'espace public, mobilité et logistique. Les services numériques qui se sont développés ces dernières années (ex : livraison instantanée, services de free-floating) sont venus accentuer des conflits d'usage pré-existants. De nouvelles organisations et modes de vie sont aussi apparus très rapidement avec l'essor du vélo, des trottinettes, d'infrastructures temporaires ou permanentes associées (pistes et stationnement), de terrasses étendues. Les outils numériques sont-ils uniquement une source de nuisance pour la gestion harmonieuse de l'espace public, ou bien peuvent-ils fournir de nouveaux outils de régulation, de partage de l'espace, de cohabitation, de concertation ?

Pour le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE), la feuille de route (<https://www.info.gouv.fr/france-nation-verte/a-proposfeuille-de-route-numerique-donnees>) est claire, il faut créer des bases de données nationales sur cette thématique dans les trois prochaines années, en particulier sur le stationnement.

Afin de répondre à ces questions et explorer la thématique, la Fabrique des Mobilités engage un cycle de travail communautaire en 2023. Ces travaux sont réalisés grâce au soutien de l'ADEME et se décomposent en deux actions principales:

- Un travail de recherche, d'état des lieux et de cartographie de l'écosystème, dont les apprentissages sont présentés ci-après.
- Le lancement d'une communauté française sur la thématique, illustré par un webinaire introductif avec une table ronde d'experts.

Pour mieux comprendre la couverture de la bordure de rue, nous proposons une définition par l'exemple, en trois thématiques: les espaces physiques concernées, les types de données utilisées et les étapes fonctionnelles.

À partir de ces thématiques et des catégories qui les composent, nous présentons un ensemble d'initiatives concrètes répondant aux besoins relatifs à chacune d'entre elles.

Ces initiatives servent enfin d'inspiration pour de futurs travaux et suggestions de communs présentés en conclusion.

.....

.....

Qu'est-ce que le "curb" ? Au début de nos travaux exploratoires, la première question que nous nous sommes posés, c'est la délimitation de cette espace. Concrètement, de quoi parle-t-on ?

Les premiers travaux que nous avons pu étudier venant d'Amérique du Nord, nous sommes partis d'un vocabulaire anglophone. D'ailleurs, le nom du code du projet au sein de l'équipe Fabrique des Mobilités était arbitrairement "curbs" et nous en avons une compréhension assez approximative.

En effet, en anglais, il existe plusieurs termes qui se recoupent pour parler de ce morceau d'espace urbain. Du fait de ce flou sémantique, nous avons choisi dans un premier temps de rester large dans notre délimitation du sujet. Pas seulement, parce que les traductions n'étaient pas claires, mais parce que nous n'étions pas sûrs quel serait le périmètre d'études.

En effet, en anglais, il existe plusieurs mots pour désigner tout ou partie de cet espace :

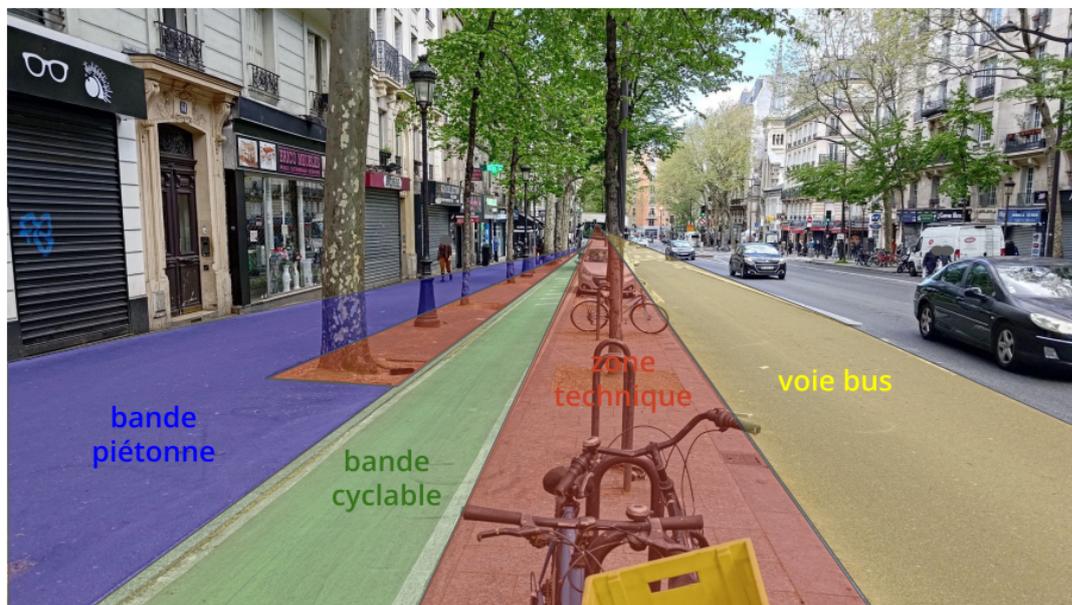
- sidewalk, pavement, curb = Trottoir
- curbside = bordure de rue / bordure de trottoir

Après nos échanges, notamment avec Julien de Labaca et Isabelle Baraud-Serfaty, nous nous sommes aperçus qu'il y avait des visions différentes, mais complémentaires, de cet espace.

D'un côté, Isabelle Baraud-Serfaty qui a une vision assez exhaustive du "curb" qui va de la bande de stationnement à la façade de l'immeuble (voir même à l'intérieur de l'immeuble dans certains cas d'usage). De l'autre, Julien de Labaca qui s'intéresse spécifiquement au "curbside management" (<https://www.youtube.com/watch?v=qvQUMwGv4tI>) qui se limite à deux bandes d'usage de part et d'autre de la bordure de trottoir (curbside), comprenant

généralement côté chaussée, une bande de stationnement, voire une voie bus et/ou cycliste et du côté du trottoir, une zone dite "technique", où on retrouve tout un tas usages ou occupation de l'espace ; arbre, panneau, armoire électrique, banc, poubelle publique, stationnement vélos...

Cependant, en étudiant de plus près les différentes zones de ce "curb", bande piétonne, zone technique, bande de stationnement, bande cyclable... nous nous sommes aperçus que la réalité de ces espaces était plus complexe et enchevêtrée.



Exemple de répartition spatiale des différents usages du trottoir sur le boulevard Magenta à Paris (photo : Alex Bourreau)

Sur cette exemple, on voit que les différents usages du trottoir laisse moins de 50% de l'espace à la circulation piétonne, entre les bande cyclable (spécifiquement obligatoire ici), les deux zones techniques, et la voie bus qui se trouvent en bordure de rue, côté chaussée carrossable).



Exemple de répartition spatiale des différents usages du trottoir de la Villa de la République à Montrouge (Photo : Julie Braka)

Dans ce second exemple à Montrouge, dans la villa de la République, qui est une voie en sens unique automobile. Malgré l'étroitesse des trottoirs (un second trottoir de la même taille se cachent derrière les voitures), il a été fait le choix de maintenir la bande de stationnement à droite l'image, plutôt que d'offrir une bande piétonne plus large. De plus, comme nous pouvons le voir la bande piétonne située à gauche sur la photo est en partie occupée par des plus ou moins autorisés : stationnement vélo, plantes en pots, lampadaires..

.....

L'usage premier d'un trottoir est d'accueillir des déambulations piétonnes. Donc techniquement, la bande piétonne va de la façade de l'immeuble à la bordure de trottoir. Néanmoins, un certain nombre d'autres usages viennent le concurrencer. Délimiter cette bande peut être ardu tant sur un même tronçon de trottoir des aménagements peuvent gêner le cheminement des piétons. En France, selon la législation relative "aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00000064>)