

SECURISATION DU PN4 AVANT SA SUPPRESSION



ATELIER DE CRÉATION
14 MARS 2018

RESTITUTION

– compte-rendu rédigé par Agence Eker

UN ATELIER EN 3 TEMPS

01. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

02. LES COMPORTEMENTS OBSERVÉS AU PN > RÉSULTATS DE L'ÉTUDE PSYCHOSOCIALE

03. CONCEPTION DE MESURES SIMPLES ET IMPACTANTES POUR INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT



Les participants à l'atelier sont : 9 habitants, le responsable RATP des 2 lignes de bus qui traversent le passage à niveau, un agent de la police municipale, la conseillère municipale de Deuil-La Barre en charge des déplacements urbains et des transports, deux membres de l'association de défense du quartier Deuil-Montmagny. L'équipe projet SNCF Réseau est composée de Jean Trarieux, Flore Coustillère et Meven Bouvet. L'atelier est animé par Agence Eker (Jean-Pierre Tiffon, Emilie Walker et le dessinateur Claude Müller). Le cabinet Psykolab est représenté par Mélanie Gat, Audrey Moreau et Léa Rochette.

01. La démarche

L'équipe SNCF Réseau présente la démarche engagée :

Le PN4 sera supprimé à l'horizon 2023. D'ici là, SNCF Réseau et ses partenaires souhaitent améliorer la sécurité du passage, en agissant sur les comportements des conducteurs et des piétons.

Il s'agit de concevoir de manière participative des mesures simples et rapidement réalisables pour inciter au changement de comportements lors du franchissement du passage à niveau.

La démarche s'inspire du Nudge qui vise la mise en place de mesures non-contraignantes qui jouent sur l'architecture des choix pour inciter, encourager, dissuader un comportement plus qu'un autre grâce à l'application de leviers psychosociaux et à la connaissance des systèmes de décisions individuels.

La démarche s'appuie sur trois apports experts :

- Une étude psychosociale menée par des spécialistes du comportement
- Le présent atelier de créativité avec les usagers du PN (conducteurs de bus, conducteurs, riverains, agents de la police municipale, etc.)
- Les expertises techniques des institutions compétentes (SNCF, Conseil départemental, Communes).

Cette démarche est nouvelle et expérimentale pour SNCF, dont l'équipe remercie les participants pour leur implication.

02. Les comportements observés au PN

Perceptions des participants

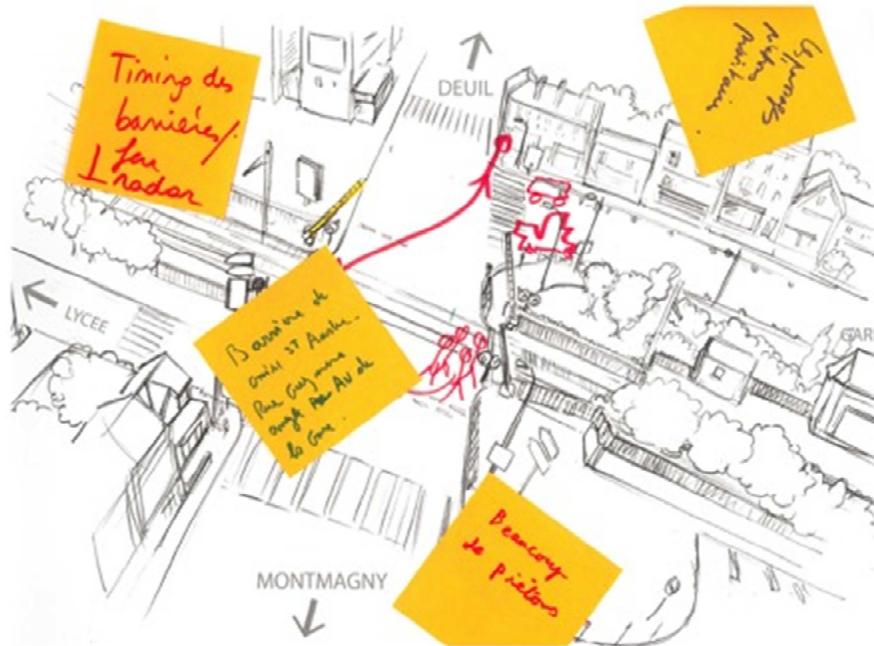
Un premier travail en petits groupes est initié. Les participants partagent leurs usages au PN sur un plan dessiné, selon 3 scénarios différents :

- Vous habitez à Deuil-la-Barre et conduisez en voiture votre enfant au lycée Saint-Saëns.
- Vous habitez au centre-ville de Montmagny et vous vous rendez en voiture aux commerces situés devant la gare.
- Vous ne connaissez pas le quartier. Votre GPS vous fait emprunter la rue de la gare et passer par le passage à niveau, dans le sens Deuil>Montmagny.

Deux questions communes :

- Qu'est-ce qui vous aide sur votre trajet ?
- Qu'est ce qui vous gêne sur votre trajet ?

PERCEPTION DES PARTICIPANTS



SYNTHESE DES PRODUCTIONS :

ELÉMENTS QUI GÊNENT :

- Le timing des barrières par rapport au fonctionnement du feu et du radar.
- Les piétons qui traversent la route en diagonale.
- Les piétons qui se regroupent sur les trottoirs et sont prioritaires aux passages piétons.
- Les véhicules stationnés av. du commandant Manoukian.
- Les panneaux d'information trop nombreux.
- Sens Montmagny>Deuil, la priorité à droite donnée à la rue Blancport et les passages piétons détournent l'attention du conducteur.
- Deux bus en train de se croiser gênent la circulation.

ELÉMENTS QUI AIDENT :

- Les barrières du PN

Par ailleurs, les participants alertent spontanément que les dispositifs en place ne sont pas toujours efficaces :

- Le signal sonore est peu voire pas entendu.
- Le feu clignotant n'est pas clair : on ne comprend pas qu'il faut s'arrêter.
- Les panneaux d'annonce du PN en amont ne sont pas visibles, cachés par les véhicules stationnés.
- Une conductrice indique « venant de Montmagny, et constatant que le passage n'était pas libéré pour tourner à droite dans l'avenue Manoukian, je n'ai pas franchi le PN. L'ASVP présent m'a incitée à le faire. »
=> Les prises de décision sont différentes en fonction de la direction souhaitée.

02. Les comportements observés au PN

Etude psychosociale

Le cabinet Psykolab présente les résultats de son étude psychosociale sur les comportements des conducteurs au passage à niveau.

La prise de décision au passage à niveau constitue l'une des 5 à 6000 décisions que nous prenons chaque jour. Ces décisions sont influencées par de multiples facteurs : les normes sociales, notre culture, le comportement des autres, l'environnement, etc.

L'objectif de l'étude est d'observer et analyser les éléments qui influent la prise de décision au passage à niveau puis d'identifier les leviers d'actions pour inciter au changement de comportement.

ETUDE PSYCHOSOCIALE



Entretiens et observations ont permis d'identifier les éléments de contexte suivants :

- L'environnement est saturé d'informations qui perturbent la perception du risque et la décision au moment de franchir ou non le PN.
- Le PN n'est pas suffisamment visible, la configuration de la route incite à avancer sans ralentir, la signalétique d'annonce est peu visible.
- Globalement, les conducteurs sont en situation de stress lors de leur approche du PN.
- Les dispositifs dissuasifs (radar, police municipale) ne sont pas suffisamment compris.
- Les comportements des autres influent sur le conducteur.

Les participants précisent ce point en rappelant que les modalités de cohabitation des circulations piétons / bus / voitures sur le secteur multiplient les situations de risques sur le PN.

4 leviers d'action sont proposés par les psychologues sociaux :

- Elargir la zone de « vigilance » et informer davantage sur l'arrivée au PN
- Inciter à l'arrêt et à la patience
- Rendre visibles les risques, donner des solutions, encapaciter
- Donner du feedback sur les bons comportements

La présentation complète est jointe à ce document.

03. Conception de mesures simples et impactantes pour inciter au changement de comportement

Travail en groupe

SNCF Réseau rappelle les comportements attendus sur le passage à niveau :

- Si les barrières sont ouvertes, ralentir puis s'engager seulement si la sortie du PN est dégagée
- Si le feu rouge clignote, s'arrêter
- Ne jamais s'arrêter sur la voie ferrée (en cas d'arrêt, emboutir les barrières)

SNCF Réseau souhaite concevoir et mettre en place des actions incitant à ces comportements selon plusieurs axes :

- In situ, aider le conducteur à prendre la bonne décision
- En amont du PN, sensibiliser sur l'approche d'une zone de danger
- En aval du PN, inciter à dégager le PN
- De manière générale, faire comprendre les risques encourus

L'axe « en aval du PN » a été suggéré par les participants lors de l'atelier et intégré dans la démarche par SNCF).

A partir de ces quatre axes de travail, les participants sont invités à travailler en petits groupes.

PRODUCTION DES PARTICIPANTS

ACTIONS SUR LE PN :

• PANNEAUX SIGNALÉTIQUES

- Rehausser le feu clignotant
- Supprimer des panneaux d'informations / éléments de mobilier urbain
- Installer un panneau signalétique pour les piétons « STOP piétons » au niveau du feu clignotant
- Installer un panneau informant du danger – ex : « Ici, X morts en 10 ans »

• SIGNALÉTIQUE AU SOL

- Signaler la zone de danger d'un marquage au sol : zébrage ou autre (engagement interdit si sortie non garantie).
- Marquer d'une peinture verte au sol l'espace libre de l'autre côté du PN (si cette zone verte est vue, c'est qu'aucun véhicule n'y est présent, on peut donc s'engager).
- Prolonger les tapis anti-intrusion

• AUTRES

- Fermer l'accès aux quais depuis le PN
- Supprimer le passage des poids lourds
- Instaurer une vitesse de circulation à 30 km/h
- Signaler sur les barrières du PN (à l'intérieur) « Il ne faut pas rester bloqué sur les rails, avancez, cassez la barrière ».
- Installer un dispositif de reconnaissance de présence sur le PN : si une voiture est l'arrêt, un signal sonore/lumineux se déclenche

Un débat s'installe sur le périmètre de la zone de danger (PN et sortie du PN / PN, sortie du PN et intersections).



PRODUCTION DES PARTICIPANTS

ACTIONS EN AMONT / AVAL :

- Installer des panneaux clignotants annonçant le danger en amont (exemples de messages page suivante)
- Installer un système de feux tricolores aux intersections (feux avec flèches)
- Installer des bandes vibratoires sonores au sol
- Mieux sanctionner le stationnement anarchique

- **CÔTE DEUIL :**
 - Installer des barrières piétons le long du trottoir au croisement rue de la gare/avenue Manoukian
 - Déplacer le passage piéton de l'entrée de l'avenue Manoukian un peu plus à l'intérieur de l'avenue
 - Supprimer le croisement des bus => envisager un détour du bus par la rue de la Station sens Montmagny>Deuil)
 - Transformer les places de stationnement en zone bleue rue de la gare

- **CÔTE MONTMAGNY :**
 - Elargir le trottoir au croisement de la rue Guynemer et de la rue de la gare
 - Interdire le stationnement et l'arrêt avenue de la gare le long du commerce Kebab
 - Changer le sens de circulation de la rue du Blancport

Le responsable RATP s'engage à tester le passage des bus dans cet itinéraire alternatif.

PRODUCTION DES PARTICIPANTS

EXEMPLES DE MESSAGES EVOQUES :

- « Libérez la voie ferrée, vous vivrez »
- « Sur les rails, vous ne faites pas le poids »

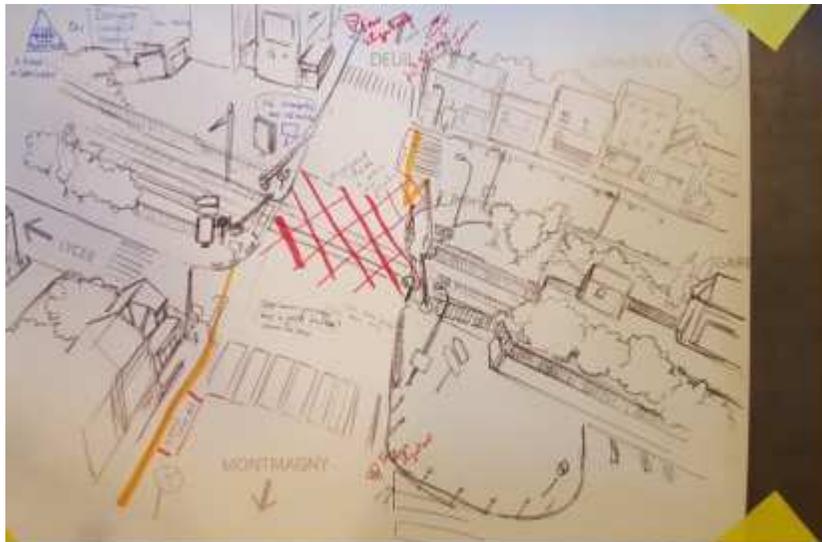
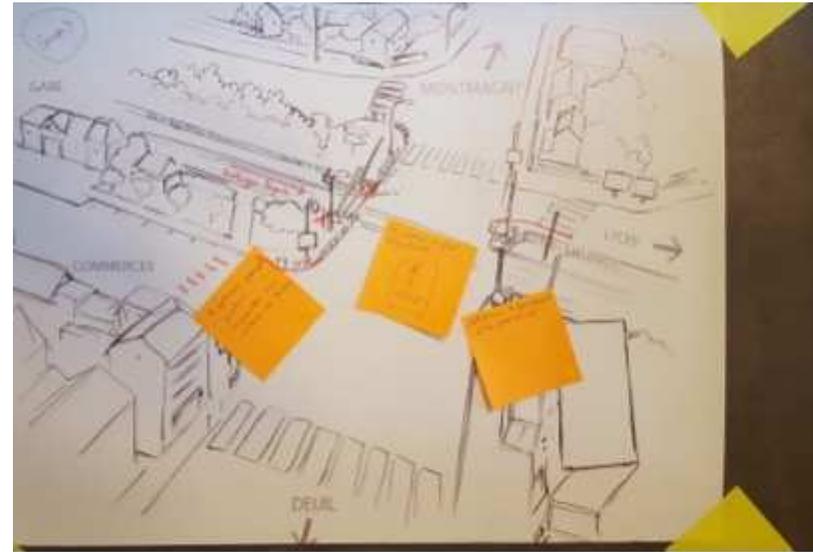
Utiliser des photos d'accident
Utiliser le dessin humoristique

Proposer de l'information congruente :

- Vous entrez dans une zone de danger
- Vous y êtes
- Vous sortez de la zone de danger, bravo



PRODUCTION DES PARTICIPANTS



LES PROCHAINES ÉTAPES

Analyse des propositions et choix des actions

- COPIL le 5 avril
- Échanges avec les partenaires concernés sur la faisabilité (Préfecture, Département, Communes...)
- Information des participants à l'atelier

Création et mise en place

- Septembre 2018