transport
territoire
tracé

bureau de recherche

théorie
technique
tendances

23 RUE DU MOULIN DES PRES • 75013 PARIS • TEL : + 33 1 53 09 26 36 • FAX : + 33 1 53 09 26 46 • www.6t.fr • info@6t.fr

Rapport d'analyse contextuelle et qualitative dans le cadre de la recherche

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

Nicolas LOUVET (6T)

Vincent KAUFMANN (6T)

Clémence PÈNE (6T)

Anne-Lise BOYER (6T)

Recherche lancée dans le cadre de l'appel à projets 2008 Fondation Sécurité Routière

En partenariat avec

La Ville de Paris – Direction de la voirie et des déplacements

RATP – Délégation générale à l'innovation et au développement durable

Paris, Mars 2010

TABLE DES MATIERES

1 CONTEXTE DE LA RECHERCHE 7

1.1 QUAND L'OFFRE S'IMPOSE A LA DEMANDE... 8
1.1.1 Limites d'une politique de sécurité routière passive 8
1.1.1.1 La sécurité routière : état des lieux de la situation française 8
1.1.1.2 La lutte contre l'insécurité routière : le piéton français toujours victime ? 9
1.1.2 Limites d'une approche moderne et fonctionnelle de l'aménagement prévue pour « un usager type » 11

1.2 LES DETERMINANTS DE LA MARCHE A PIED : COMMENT ANALYSER LES USAGES ? 14
1.2.1 La marche à pied comme mode de déplacement 14
1.2.2 La marche à pied comme expérience physique et sensorielle 18
1.2.3 Le marcheur comme acteur de la ville 22
1.2.4 A chacun sa marche : le profil de l'usager comme déterminant de la marche 24

2 PROPOSER L'ESPACE 29

2.1 LA PLACE DU 18 JUIN 1940 : DE TOUT POUR TOUT LE MONDE 32
2.1.1 Une signalisation contreproductive 34
2.1.2 Des aménagements de voirie incitant à la prise de risques ? 35
2.1.3 L'occupation de l'espace public : confusion entre espace de transit et espace de destination 37

2.2 LA PLACE BALARD : DEUX ESPACES, DEUX USAGES 41
2.2.1 Une signalisation visible mais pas toujours lisible 43
2.2.2 Des aménagements de voirie au service du tramway ou du piéton ? 44
2.2.3 L'occupation de l'espace public : le face à face du transit et de la destination 46

2.3 LA PORTE DE PANTIN : UNE PLACE OU UN CARREFOUR ? 47
2.3.1 La signalisation au service d'un espace de transit automobile 50
2.3.2 Les aménagements de voirie : quand le piéton est un détail 51
2.3.3 L'occupation de l'espace public : un piéton oublié dans le transit automobile 52

2.4 LA PLACE AUBER-SCRIBE : QUAND LE TRANSIT BROUILLE LES PISTES DE LA DESTINATION 55
2.4.1 La signalisation : quand la circulation annihile l'orientation 57
2.4.2 Les aménagements de voirie : entre confort et confusion 58
2.4.3 L'occupation de l'espace public : un espace de transit dans un quartier de destination 60

3 DISPOSER DE L'ESPACE 63

3.1 LA PLACE DU 18 JUIN 1940 : LE « DANGER » DE COMPORTEMENTS PLURIELS CONFORTES PAR UN ESPACE PLURIEL 66
3.1.1 Une orientation « au petit bonheur la chance » 66
3.1.2 Une attention très personnelle : un espace où chacun fait ce qu'il lui plaît 67
3.1.3 Un environnement complexe et dangereux 69

3.2 LA PLACE BALARD : LE DANGER D'AMENAGEMENTS INADAPTES 72
3.2.1 Une orientation compliquée 72
3.2.2 Une attention piétonne relative à la disponibilité d'espaces dédiés 73
3.2.3 Un environnement accueillant pour les TC et sécurisant pour leurs usagers 75

3.3 LA PORTE DE PANTIN : QUAND « DANGER » NE RIME PAS AVEC INSECURITE 79
3.3.1 L'orientation : une signalisation minimaliste pour des repères évidents 79
3.3.2 Attentif à soi et aux autres : à chacun son espace 80
3.3.3 Un environnement hostile mais sécurisant 82

3.4 LA PLACE AUBER-SCRIBE : LE « DANGER » D'UN ESPACE *A PRIORI* CONFORTABLE 85
3.4.1 Une orientation facile 85
3.4.2 Attentif à soi et aux autres : un espace commun à trop d'usage(r)s 86
3.4.3 Un environnement accueillant mais dangereux 88

4 TYPOLOGIE DES COMPORTEMENTS PIETONS 92

4.1 L'USAGER QUI SE MET EN DANGER INCONSCIEMMENT 96
4.1.1 Le distrait 96
4.1.2 Le solitaire 97

4.2 L'USAGER QUI SE MET EN DANGER CONSCIEMMENT 98
4.2.1 L'opportuniste 98
4.2.2 Le connaisseur 99

4.3 L'USAGER QUI RESPECTE LA SIGNALISATION ET LE CODE DE LA ROUTE 100
4.3.1 Le confiant 100
4.3.2 Le méfiant 101

BIBLIOGRAPHIE 104

GLOSSAIRE DE LA RECHERCHE 107

ANNEXES 112
GUIDE D'ENTRETIEN 113
RESUMES DES ENTRETIENS 117

PREAMBULE INTRODUCTIF

Le présent rapport correspond à l'analyse produite par 6T-Bureau de recherche dans le cadre de la recherche « Sécurité des piétons dans un espace public de transport : une affaire d'aménagement et d'ambiance » portée par la Ville de Paris et la RATP et cofinancée par la FSR.

L'objectif général de la recherche était de comprendre comment des ambiances agissent sur le comportement des usagers dans l'espace public. Plus spécifiquement, il s'agissait d'analyser dans quelle mesure des aménagements urbains et de voirie sont susceptibles de sécuriser l'espace public en limitant les comportements dangereux des différents usagers tout en permettant leur aisance dans la rue. A ce titre cinq grandes questions ont été posées par la recherche :

- Comment l'aménagement façonne-t-il les comportements des usagers et plus largement comment l'environnement spatial, l'agrément, le confort renforcent-ils la sécurité du marcheur ?
- Comment l'environnement peut-il être 'apprenant' et favoriser des comportements de sécurité de chacun et la cohabitation de tous les usagers (voyageurs, riverains, usagers de la rue) ?
- Quel impact de l'ambiance et du sentiment de sécurité ou d'insécurité ? (les notions d'ambiance urbaine et de bien-être rarement conviées dans les réflexions sur la sécurité routière nous paraissent pourtant essentielles)
- Quelles compétences sensorielles et motrices requiert le déplacement à pied dans un espace partagé ?

Et, pour répondre à ces questions, quatre terrains d'analyse ont été retenus par la Ville de Paris et la RATP :

- La Place du 18 juin 1940
- La Place Balard
- La Place de la Porte de Pantin
- La Place Auber-Scribe

Dans ce cadre, pour chacun de ces terrains, 6T-Bureau de recherche devait réaliser une analyse contextuelle ainsi qu'une analyse qualitative par entretien. Cependant, le présent rapport propose une première partie complémentaire qui vise à situer la recherche dans le contexte scientifique et technique. Cette partie prend notamment la forme d'un « état de l'art » sur les questions de la sécurité routière, de la marche et du piéton

La deuxième partie du rapport correspond à l'analyse contextuelle. Elle consiste à documenter et à comparer les terrains d'un point de vue factuel en vue de répondre à deux grandes questions : quels sont les différents éléments offerts aux piétons pour se déplacer dans un espace donné et, le cas échéant, comment influencent-ils *a priori* la « sécurisation » de leurs déplacements ? Pour ce faire, le travail s'est porté sur des observations de terrain selon différentes temporalités urbaines (heures de pointes/heures creuses ; journée/soirée ; semaines/week-end). Des observations que nous avons analysées, de manière systématique pour chacun des terrains, selon trois grands critères caractéristiques de la « sécurité piétonne » : la signalisation, les aménagements de voirie et l'occupation de l'espace public.

La troisième partie du rapport correspond à l'analyse qualitative de 29 entretiens longs[1]. Pour éviter les biais dans l'analyse, les 7 à 8 entretiens sur chaque site ont été réalisés selon une répartition équitable entre des usagers quotidiens de la voiture particulière et des transports collectifs ainsi que des habitants de Paris et des habitants de banlieue. Ainsi, cette partie vise à comprendre comment et pourquoi l'usager se saisit ou non des éléments qui lui sont mis à disposition. Ainsi, à travers l'analyse des entretiens longs réalisés auprès des usagers du site, nous chercherons à mieux comprendre comment l'espace joue sur les déplacements des usagers selon leur profil (et inversement) et nous tenterons d'identifier des leviers d'action pour améliorer la « marchabilité » des lieux.

Enfin, une dernière partie conclusive propose une typologie des comportements piétons en situation de déplacement. Faisant la synthèse entre l'analyse contextuelle et l'analyse qualitative par entretiens, cette partie offre également des clefs de lecture à la Ville de Paris et à la RATP pour mieux appréhender la distance entre comportements et prise en charge prévue par l'aménagement.

[1] La grille d'entretien et les résumés « cadrés » d'entretiens sont en annexe.

1 CONTEXTE DE LA RECHERCHE

1.1 Quand l'offre s'impose à la demande…

1.1.1 Limites d'une politique de sécurité routière passive[2]

1.1.1.1 La sécurité routière : état des lieux de la situation française

Depuis 1975, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués de la route continue à s'accélérer pour atteindre -2.9% en 2003. L'année 2007 marque une décélération avec une baisse de seulement -1.9% de tués. Les dernières données à disposition datent de 2008. Elles indiquent une mortalité en très fort recul par rapport à 2007 (-8,2%), portant à 4443 le nombre de personnes tuées sur les routes françaises. L'année 2008 enregistre également une baisse de 9,2% du nombre de blessés, 9,3% du nombre de blessés légers, 8,4% des accidents corporels. Alors que de 2007 à 2008, le nombre de personnes tuées sur les routes françaises était réduit d'environ 8%, la ville de Paris se distingue par une augmentation de 37.8% du nombre de personnes tuées par an par un accident de la route (de 37 à 51 personnes). Parmi ces 51 morts à Paris, on compte 29 piétons, soit 43% des personnes décédées et une augmentation de 7 points par rapport à la moyenne sur 5 ans (de 22 morts par an). Mais cette augmentation du nombre de piétons tués suit la tendance nationale, bien qu'étant plus accentuée. De 1998 à 2008, la proportion de piétons tués parmi tous les modes est passée de 11,71% à 13,05%. Elle est à mettre en lien avec l'augmentation du nombre de piétons mais cette seule explication reste insuffisante.

Au-delà du nombre croissant de piétons tués, l'analyse des statistiques permet d'identifier d'autres facteurs agissant sur la sécurité routière. Le risque d'être blessé est ainsi 5 fois plus élevé en milieu urbain qu'en rase campagne (comptabilisé en risque d'être tué par kilomètre parcouru). Les piétons urbains font partie des catégories d'usagers qui sont les plus vulnérables : ils représentent 30,5% des personnes tuées contre 5,8% en rase campagne. Bien que la ville soit globalement plus dangereuse quelque soit le mode, le différentiel est beaucoup plus creusé pour les piétons que pour les autres usagers.

La catégorie des 15-24 ans est celle pour laquelle il y a le plus de morts sur la route alors que la gravité des accidents est la plus forte pour les individus de plus de 65 ans. A Paris, la tranche des 25-64 ans est la plus touchée par la mortalité liée à l'insécurité routière, représentant 44,3% des décès en moyenne sur cinq ans suivis par les 65 ans et plus qui représentent 29,2%. Le pourcentage des individus de 65 ans et plus morts d'un accident de la route est beaucoup plus élevé que la moyenne nationale (+ 10 points). Un écart de même importance existe entre la moyenne des jeunes de 18-24 ans tués à Paris et celle pour la France. Cette moyenne est de 22,5% pour la France et de 13,3% pour Paris.

[2] Les données citées dans cette partie sont celles de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

Les hommes et en particulier les jeunes hommes constituent la population qui compte le plus de victimes de la route. Une femme a environ trois fois moins de risque d'être tuée et deux fois moins d'être blessée dans un accident de la route qu'un homme.

Tous modes confondus, sur l'ensemble de l'année, l'effet météo ne dépasse pas 2 à 3%. En effet, bien que le mauvais temps ait un effet négatif, il participe également à la réduction des déplacements ou au report pour les usagers les plus vulnérables comme les piétons. Les jours de début de semaine sont moins accidentogènes que ceux de fin de semaine et les week-ends de grande circulation ont des moyennes plus faibles qu'un week-end ordinaire. Quotidiennement, un pic dans le nombre d'accidents se fait sentir aux alentours de 18 heures. La nuit représente, quant à elle, 10% du trafic mais 35% des blessés hospitalisés et 44,7% des tués. 76,2% des morts sont des personnes résidant localement, 14,1% le sont lors de leur déplacement domicile- travail.

Des améliorations ont donc été faites en termes de sécurité routière, notamment par la création et l'application du code de la route. Pourtant ces progrès restent fragiles et doivent être nuancés car le piéton continue à être une des principales victimes de la route.

1.1.1.2 La lutte contre l'insécurité routière : le piéton français toujours victime ?

Le code de la route a été créé pour s'appliquer avant tout aux automobilistes et dans un but de fluidification de la circulation automobile. Le piéton n'y était pris en compte que dans son rapport avec la circulation automobile. Dans les années 1980-1990, le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » a amené à la création des « zones 30 » dans le code de la route. Depuis, une nouvelle orientation est suivie, celle du développement durable des modes doux et d'une volonté de faire de la rue non pas uniquement un espace de circulation mais également un espace de vie locale.

Les objectifs sont alors de mieux partager l'espace public entre les différents modes, de renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables dont les piétons et de réduire la place de la voiture. Dans cette perspective, la démarche « code de la rue » est pilotée par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) et par le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (Certu). Cette démarche a aboutit à une modification du code de la route par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008. Celui-ci introduit le principe de prudence d'après lequel le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Ce décret a également permis de redéfinir d'un point de vue réglementaire la « zone 30 » et l'aire piétonne. La « zone de rencontre » est également créée à cette occasion.

L'aire piétonne est une zone dédiée aux piétons. Ils sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Les véhicules autorisés doivent rouler à la vitesse du pas. Dans la plupart des cas, les véhicules motorisés ne sont pas autorisés sauf s'ils desservent l'aire piétonne. Le stationnement n'est pas autorisé.

Dans la « zone 30 », la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30km/h et la nouvelle réglementation impose que des aménagements adaptés à la vitesse ainsi que les voies cyclables à double sens (pour éviter que les cyclistes ne circulent sur les trottoirs) soient généralisés. Les piétons peuvent traverser où ils le veulent en restant attentifs.
La « zone de rencontre » est ouverte à tous les modes de transport mais les piétons sont prioritaires (sauf sur les tramways). Ils peuvent se déplacer sur toute la voirie. La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20km/h. Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne se font que sur les espaces prévus à cet effet.

Pour que le principe de prudence puisse s'appliquer dans ces zones, il était nécessaire que les espaces soient lisibles. Ainsi une signalisation spécifique et commune à tout le territoire national a été mise en place.

En dehors des mesures portant sur l'aménagement et les usagers de véhicules motorisés, on tente également de responsabiliser le piéton en lui énonçant des droits et des devoirs. Le piéton doit respecter le code de la route. Les articles R. 412-34 à R.412-36 l'obligent à marcher sur les trottoirs et accotements et si ce n'est pas possible, à emprunter la chaussée en longeant les bords. L'article R412-42, réglemente la circulation en groupe alors que les articles R.412-37 et R. 412-38 traitent de la traversée. Le piéton est tenu de s'assurer d'une bonne visibilité avant de traverser, d'utiliser le passage piéton si celui-ci est situé à moins de 50 mètres, de respecter le feu de signalisation ou l'agent de circulation, de traverser dans le prolongement de la chaussée perpendiculairement aux abords des carrefours où il n'y a pas de passage piétons.

On remarque que les devoirs des piétons ne visent que sa mise en sécurité mais ne le mettent pas en situation de responsabilité vis-à-vis des autres usagers. Ce manque de responsabilisation du piéton est également flagrant quand on regarde les sanctions prévues en cas d'infraction. En cas de non respect des règles énoncées, un piéton encoure une amende de première classe d'un montant de 4 euros. En plus de cette faible pénalité, il s'avère que la verbalisation des piétons est peu répandue en France. Plus symboliques que réellement dissuasives, les sanctions contre les piétons ne sont donc pas utilisées comme un levier pour faire appliquer le code de la route aux piétons.

Dans la lutte contre l'insécurité routière, malgré un discours qui semble vouloir responsabiliser le piéton, on s'aperçoit, au vu de la faiblesse des devoirs du piéton et des sanctions encourues en cas de non respect du code de la route, que ce type d'usager est toujours considéré par les autorités comme une victime et non comme un acteur responsable de la sécurité routière. Il est chargé de sa propre sécurité mais n'a pas à se soucier de celle des autres. Comme nous le verrons dans l'analyse des entretiens, cet état d'esprit, diffusé par les autorités, est profondément intégré par les piétons. Ne faudrait-il pas réfléchir à la mise en place d'un système responsabilisant les piétons et les dissuadant plus fortement d'enfreindre la règle ? Au Québec, par exemple, il semblerait que les piétons sont beaucoup plus respectueux de la signalisation qu'en France, plusieurs types de dispositifs les encouragent dans ce sens. La traversée est tout d'abord facilitée grâce au décompte des secondes restantes pour traverser avant que le feu ne passe au rouge pour les piétons. De plus, les infractions sont sanctionnées d'une amende onéreuse de 27 dollars canadiens en cas de non respect de la règle : à savoir s'il « ne s'est pas conformé à un feu », s'il « a traversé une intersection en diagonale sans l'autorisation d'un agent de la paix ou d'un brigadier scolaire, ou en l'absence d'une signalisation le permettant », s'il « n'a pas utilisé le trottoir qui borde la chaussée », s'il « a traversé ailleurs qu'à l'intersection située à proximité »[3].

Le dispositif de sécurité routière français montre donc ses limites liées en partie à l'unique place de victime qu'il attribue au piéton. En effet, alors que la majorité des indices sont en baisse pour les moyennes nationales, on remarque que la proportion de piétons tués au cours d'un accident de la route par rapport aux autres modes a encore augmenté. Il semble donc nécessaire de se pencher de plus près sur les pratiques de déplacement des piétons pour tenter d'identifier les éléments sur lesquels agir afin de les aider à sécuriser leurs trajets dans l'espace urbain.

1.1.2 Limites d'une approche moderne et fonctionnelle de l'aménagement prévue pour « un usager type »

Les « lieux mouvements »[4] sont conçus pour un individu type à partir de codes considérés comme étant communs à tous. Or, face à un même espace, tous les usagers ne reçoivent pas le même message et réagissent différemment. Tous ne lisent pas les mêmes informations sur les panneaux, ils n'entendent pas les mêmes messages et ne circulent pas dans les mêmes mondes. En effet, le citadin évolue dans un monde surchargé de multiples sollicitations, saturé

[3] Disponible sur http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/velo/reseau_routier/signalisation/virage_droite_feu_rouge/amendes_points_inaptitude consulté le 03/03/2010

[4] PENE, S. « Récits de cheminement : l'imaginaire du piéton est-il multimodal ? », p259-271, in JOSEPH, I., Villes en gare, Paris, L'aube Editions, 1999

d'un point de vue sémantique (en images, sons, objets, corps etc.). Ne pouvant traiter tous les signaux qui lui arrivent en même temps, chaque individu les trie plus ou moins consciemment et n'en traite qu'une partie. D'après Georg Simmel, cette « attitude blasée » envers certains éléments de l'environnement urbain est une condition inévitable pour la survie en ville. Par conséquent, chaque individu se construit son propre environnement sémiotique en sélectionnant, dans l'environnement, certains signaux auxquels il va porter attention. Ainsi, il construit des énoncés, interprète et donne un sens qui lui est personnel à l'espace dans lequel il évolue.

En considérant que tous les usagers vont se saisir d'un même code pour interpréter le monde qui les entoure, les concepteurs se trompent. Il existe donc un décalage important entre les espaces tels qu'ils sont conçus encore aujourd'hui et les pratiques réelles qu'y ont les usagers. Cet écart est l'un des objets étudiés par l'ergonomie. Dans cette discipline, l'analyse du déplacement d'un usager dans un environnement de transport consiste à regarder comment « réaliser un objectif (une tâche) en déployant une activité impliquant une charge de travail, utiliser les moyens disponibles, tenir compte des conditions d'environnement »[5]. Dans cette démarche, les ergonomes tentent d'appréhender et de comprendre l'activité réelle de l'usager et de la comparer à l'activité prescrite par le concepteur du système de transport en termes de confort, de sécurité, de lisibilité du système. Souvent l'écart entre les deux amène l'usager à devoir réguler tous les incidents qui se présentent à lui (ceci fait partie de son activité) car, malgré eux, il doit atteindre son objectif. Cette charge de travail, imposée par l'utilisation d'un système de transport, peut être supportée de façon extrêmement variable par les individus ou les groupes d'individus (« variabilité interindividuelle » et « variation intra-individuelle »).

Parallèlement à cette variabilité dans la perception et la compréhension des signaux issus de l'environnement du piéton, une tendance globale se dessine dans les déplacements à pied. Les piétons sont de moins en moins attentifs à ce qui se passe autour d'eux car de plus en plus préoccupés par ce qu'ils viennent de vivre ou ce qu'ils s'apprêtent à vivre. Le déplacement n'est plus un temps propre mais les piétons cherchent de plus en plus à l'optimiser en en profitant pour faire autre chose (écouter de la musique, feuilleter un journal, appeler un ami etc.). Par conséquent, ils sont également moins attentifs à ce qui se passe autour d'eux et aux informations qu'on tente de leur transmettre. Face à cette tendance, l'aménageur a deux possibilités : soit il l'aide dans ce sens et ne le réveille pas tout au long de son déplacement, soit il tente de le faire réagir et de rétablir le contact entre le piéton et son environnement. Dans une perspective de sécurité routière, il semble que la deuxième proposition soit la meilleure, tout en essayant, bien entendu, de réduire la charge à gérer par le piéton lors de ses déplacements, afin de ne pas créer de stress. Dans ce but, l'environnement doit être

[5]IGNAZI,G., KERAVEL, F. « Ergonomie de la mobilité quotidienne », Transports Urbains, n°102, 2000

suffisamment impactant afin d'agir de manière significative sur l'attention et les comportements des usagers.

Dans cette logique, Sophie Pène[6] dénonce les effets de la routine. L'habitude participerait donc à la dépréciation de la signalétique, à la simplification du trajet et au déni des variantes possibles, à l'effacement d'indices. Ainsi, la fluidité telle qu'elle est préconisée par les ingénieurs semble nuire à la vigilance et à l'autonomie des usagers. S. Bordreuil[7], fait le même constat. Les espaces conçus dans une logique de « tube », où aucun élément de l'environnement ne doit perturber l'écoulement des flux d'usagers dans un but de performance, ne sont pas adaptés aux piétons. Au-delà du fait d'adapter davantage les espaces aux usages, il défend l'idée que la composante sociable du flux ne nuit pas à son écoulement mais au contraire en est la garante. Ainsi, un trajet trop monotone, qu'il soit fade car manquant d'intérêt (paysage, évènement etc.) ou au contraire saturé d'informations qui assomment le piéton et endorment sa vigilance, rend le déplacement du piéton moins sécuritaire. Afin de rendre le piéton plus vigilant à son déplacement, plus sensible à son environnement et aux signaux qu'on souhaite lui transmettre notamment en termes de sécurité routière, il faut donc rompre la monotonie et « l'effet tube » de l'environnement.

Agnès Levitte[8] tente ainsi de comprendre les liens entre perception, conscience et attention. La perception de l'usager est davantage guidée par ses besoins et les signes forts construits que par les intentions d' « un méta-design du concepteur ». L'attention est d'autant plus forte et prolongée qu'elle est liée à une intention, une représentation et / ou à une émotion. A titre d'exemple, Sophie Pène[9] a analysé les discours d'individus croisés à La Défense et à Gare du Nord. Il leur a été demandé de décrire leur trajet et de le dessiner afin de recenser et d'interpréter les catégories d'éléments utilisés pour l'orientation. Ainsi, le premier passage à La Défense a laissé des souvenirs forts aux usagers liés à l'aspect monumental de l'environnement ; alors que le premier passage Gare du Nord n'aura pas laissé de souvenirs significatifs, les récits étant davantage centrés sur la personne que sur le lieu. L'aspect émotif suscité par le quartier de La Défense aura donc permis aux usagers d'être plus attentifs à leur environnement et à ses repères. En effet, le déplacement et l'orientation piétonniers sont plus efficaces quand ils sont « incorporés (au sens propre du terme) par un processus musculaire qui rompt un rythme de croisière »[10]. Ainsi, les ruptures de relief, les obstacles, les changements dans le décor sont des alertes pour le piéton qui l'aident dans son déplacement.

[6] PENE, op.cit.
[7] BORDREUIL, S., « Urbaniser le mouvement ? Flux et interactions », p.127-153, in BOURDIN, A., BASILE, M., BORDREUIL, S. et al., Mobilité et écologie urbaine, Paris, Descartes et Compagnie, 2007
[8] LEVITTE, A., « Piéton et perception visuelle : le design visité par les sciences cognitives », p.227-235, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008
[9] PENE, op.cit.
[10] PENE, op. cit.

Le citadin, incapable de traiter tous les signaux qui viennent à lui, sélectionne, dans son environnement, les éléments qu'il prend en compte et crée ses propres énoncés, donne un sens personnel à l'espace dans lequel il se déplace. Comment alors faire en sorte qu'il sélectionne les éléments qui lui permettent de se déplacer de manière sécuritaire ? L'émotion, la représentation, l'incorporation etc. peuvent y contribuer. L'analyse des entretiens nous permettra de vérifier et de compléter ces hypothèses. Une deuxième question ressort également de cette première étape bibliographique et du constat d'une inévitable individualisation de la prise de repères et d'informations dans l'espace public : Comment permettre à chaque usager d'avoir une appréhension personnelle des lieux tout en mettant à sa disposition des codes cohérents qui facilitent et sécurisent les déplacements de tous ? Pour avancer sur cette question, il s'avère nécessaire d'appréhender le piéton dans toutes ses dimensions.

1.2 Les déterminants de la marche à pied : comment analyser les usages ?

La marche n'est pas uniquement un enjeu de mobilité mais également de santé, de loisirs, d'appropriation de la ville etc. Afin de l'appréhender de manière complète et pertinente, il est donc nécessaire de s'intéresser à toutes les dimensions de la marche. Dans l'ouvrage Le piéton considérable dirigé par G. Amar et V. Michaud[11] et dans l'analyse bibliographique de Jean- Marc Offner[12] , deux typologies de la marche à pied qui se rejoignent largement, sont proposées. Nous allons les explorer successivement en reprenant les expressions utilisées dans *Le piéton considérable*.

1.2.1 La marche à pied comme mode de déplacement

Cette catégorie désigne l'action de marcher, le comportement, la gestuelle au sens strict. La marche est avant tout un mode de déplacement qui sert à l'usager à aller d'un point A à un point B. La marche a ici un but utilitaire, fonctionnel, celui de se déplacer et d'atteindre un objectif précis. Le déplacement est ici circonstancié et s'inscrit dans une logique plus globale qui le dépasse. Le cheminement doit donc être le plus efficace possible et tout élément qui pourrait réduire sa performance doit être supprimé ou contourné. L'aménageur doit alors tenter d'augmenter la quantité d'espaces et de services disponibles, de rendre les cheminements lisibles, continus et dégagés de toutes entraves, d'améliorer la prise de repères et l'orientation du piéton, de l'aider à anticiper le temps nécessaire pour accomplir son trajet,

[11] AMAR, G., MICHAUD, V., BELLEC Y., SEGRESTIN B., Le piéton considérable, La marche au cœur des mobilités - première phase du séminaire : le partage des connaissances, RATP, Document provisoire n°144, 2007

[12] OFFNER, J-M., Les déplacements piétonniers – Analyse bibliographique, Institut de recherche des transports, Note d'information n°20, décembre 1981

de veiller à sa sécurité etc. L'enjeu est de trouver comment rendre la marche plus performante ; comment concevoir des espaces plus « marchables »[13].

La marche en tant que mode de déplacement est avant tout déterminée par l'objectif du déplacement, la tâche principale visée. Le déplacement du piéton sera donc principalement voire uniquement tourné vers cela. Il cherchera à réduire le temps de trajet, la distance parcourue et se servira des éléments fournis par son environnement pour y arriver. Jacques Bergeron[14]se penche en particulier sur la prise de décision du piéton au moment de la traversée de la chaussée. Le piéton décide du lieu et du moment de la traversée en fonction de l'importance de l'évaluation de l'activité sollicitée par la traversée et l'environnement de la traversée. Il effectue un arbitrage entre le temps passé à attendre que les conditions de sécurité soient réunies pour traverser et le temps perdu pour la réalisation de son objectif. Le parcours est envisagé comme une tâche secondaire dont la pénibilité et la complexité doivent être réduites, tout en maintenant un niveau de sécurité satisfaisant et qui reste subordonnée à une tâche principale. Dans cette perspective, il s'agit de réduire le coût de l'activité secondaire, c'est-à-dire du trajet. Pour cela, le piéton va tenter de réduire la longueur du trajet et le temps de réalisation. Il va être amené, quand ça lui est possible, à traverser une rue en diagonale, à éviter les détours ou à accélérer le rythme de la marche. A l'inverse, s'arrêter, attendre et traverser sont des actions qui surchargent la tâche initiale et diffèrent l'arrivée à destination. Cet aspect de la prise de décision du piéton quant à son déplacement échappe à l'analyse des concepteurs, ce qui est une des raisons pour lesquelles il peut y avoir un décalage entre l'espace conçu et les pratiques réelles.

Après avoir considéré l'objectif visé (arriver au point B), le piéton appréhende les moyens à sa disposition dans son environnement pour l'atteindre. Il doit effectuer des choix en termes de parcours, de prise de risque, de contournement d'obstacles etc. pour tenter de minimiser la charge et le temps passé à la réalisation de cette tâche secondaire qu'est le déplacement. L'évaluation de l'environnement physique de la traversée intervient alors dans cette situation. La décision du piéton concernant le lieu et le moment de la traversée est davantage reliée à la difficulté de réalisation de la tâche (qui est ici la traversée) et à son environnement, qu'au risque perçu. Cette évaluation de la situation par le piéton en déplacement associe à la fois les éléments humains et éléments non humains comme tous deux constitutifs de l'environnement. Les autres usagers sont assimilés à l'environnement dans une perspective fonctionnelle voire utilitariste, comme une ressource ou un obstacle à éviter pour réaliser la tâche visée, au même titre que les aménagements urbains. Les flux d'usagers, par exemple, peuvent être un obstacle qui ralentit la marche, qui amène à faire un détour mais peuvent aussi permettre de suspendre l'attention, donc de réduire la charge du piéton et de se laisser guider par la foule.

[13] AMAR, G., MICHAUD, op. cit.
[14] BERGERON, J., « Effets des caractéristiques de l'environnement sur le comportement des piétons à des intersections urbaines », p. 163 – 174, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008

La charge à gérer par le piéton lors de son déplacement est augmentée notamment en cas de coupure urbaine. F. Héran[15], qui aborde la question de la monétarisation des d'effets externes des transports en milieu urbain, évoque les effets de coupure liés aux grandes infrastructures notamment sur les déplacements des piétons. Les principales origines de ces coupures sont les obstacles physiques ou subjectifs (comme l'insécurité routière) renforcés par les nuisances suscitées par l'usage de ces infrastructures (bruit, pollution, dégradation du paysage). Les coupures produisent trois types d'effets, mais nous ne retiendrons ici que le premier, particulièrement impactant sur les déplacements piétons. Ainsi, les « effets primaires [consistent en] la réduction des déplacements de proximité, à cause des délais de traversée des voies augmentées, des parcours allongés et des risques accrus »[16]. Pour mesurer cet effet, plusieurs indicateurs ont été identifiés : le délai moyen de traversée, la fréquence des traversées, le nombre de piétons concernés par la coupure, le nombre de déplacements piétons concernés par la coupure, le nombre de piétons qui traversent une portion de rue très circulée rapporté au nombre de piétons qui la fréquentent. Doivent également être considérés, les « effets sensoriels » liés à ces coupures comme les désagréments liés au bruit, à la pollution etc. qui participent également à réduire le nombre de déplacements de proximité et agissent en faveur d'un report de la marche à pied vers un mode motorisé. Ainsi les détours engendrés par les coupures participent à augmenter la tâche du piéton et peuvent être particulièrement gênantes pour les personnes les plus vulnérables (les personnes âgées, les enfants, les personnes handicapées). Ces coupures peuvent être traitées par différentes solutions : la création de passages dénivelés ou protégés, de déviations routières ou de tunnels, la hiérarchisation des voies ou la modération de la circulation, le retraitement des artères en boulevards urbains.

D'autres facteurs environnementaux susceptibles d'avoir une incidence sur la pénibilité et sur la conformité ou la transgression des règles ont été identifiés par Jacques Bergeron[17]. Ainsi, les taux d'infractions des piétons aux intersections urbaines augmentent en l'absence de signalisation pour piéton et en fonction du nombre de voies. Le nombre d'infractions est nettement inférieur quand les sites sont aménagés avec un dispositif lumineux pour piéton sauf pour les axes à sens unique. Le degré de conformité à la réglementation est plus élevé quand le flot des piétons est plus important. Il semble que le dispositif lumineux pour piétons soit plus facilement repérable que celui à destination des véhicules et qu'il permette efficacement d'aider à la prise de décision en allégeant la charge (de surveillance visuelle) du piéton durant la traversée. Ainsi, il inciterait assez efficacement le piéton à le respecter. Les axes avec terre-plein central sont les lieux de nombreuses infractions. Ce type d'aménagement permettrait de soulager la surveillance visuelle du trafic et d'offrir un refuge durant la traversée en infraction, ce qui aurait tendance à dissuader le piéton d'attendre le feu vert. Ces

[15] HERAN, F., Transports en milieu urbain : les effets externes négligés, Paris, La Documentation Française, PREDIT, 2000
[16] *Ibid*
[17] BERGERON, J., op. cit.

premiers résultats nous permettent d'orienter notre regard, lors de l'analyse de terrain, sur les diverses dimensions de l'environnement à considérer afin d'analyser finement le contexte de l'activité piétonne. L'environnement doit donc être interprété « dans ses aspects topographiques (ex : nombre de voies à traverser), infra-structuraux (ex : présence d'un terre plein central), réglementaires (ex : dispositifs lumineux pour les piétons) mais aussi dans le cadre de la tâche principale du piéton »[18].

A l'échelle de la ville, les facteurs environnementaux susceptibles d'avoir une incidence sur la pénibilité et l'efficacité de la marche sont autres et ont davantage une influence sur la marche du point de vue quantitatif que du point de vue du choix d'un itinéraire ou du respect de la règle. Parmi ces facteurs, l'accessibilité joue un rôle clef. Cyrille Genre-Grandpierre et Jean-Christophe Foltête dans « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied »[19] ont pour objectif de comprendre les déterminants de la mobilité quotidienne en marche à pied. L'hypothèse de base est que « l'organisation spatiale des structures urbaines entendue comme les différentes modalités d'agencement du bâti, du réseau viaire et des espace vides qui définit l'offre de transport piétonnier conditionne partiellement les comportements de mobilité piétonnière »[20]. En partant du postulat que l'efficacité de l'offre de transport garantit l'intensité de son usage, il s'agit donc, dans le cadre de la marche, de créer un réseau garantissant une bonne accessibilité, en minimisant les détours. Un indicateur a été créé, « le potentiel d'usage de la marche » fondé sur l'accessibilité fournit par le réseau viaire pour les déplacements piétonniers. La qualité de l'offre de transport pour la marche est fonction de la morphologie et de la topologie du réseau viaire support des déplacements. A partir d'un lieu donné, plus le réseau peut permettre d'accéder de façon directe à un nombre important d'autres lieux plus il est considéré comme propice à l'usage de la marche à pied. Est ici prise en compte l'accessibilité surfacique. Ainsi, la qualité d'accessibilité fournie par le réseau viaire au départ du domicile explique à un niveau agrégé une partie de l'intensité d'usage de la marche et une partie de ses caractéristiques dont la longueur des trajets. Afin de favoriser la pratique de la marche, ils préconisent donc d'assurer une plus grande perméabilité piétonnière des structures urbaines. Mais ceci est insuffisant. Les piétons se déterminent également en fonction du potentiel des zones qui les entourent ou qu'ils ont à traverser, en particulier pour les déplacements utilitaires (travail, courses...). La morphologie urbaine serait donc un déterminant des pratiques de mobilité piétonnière d'un point de vue quantitatif.

Dans le cadre de l'objectif à réaliser et après évaluation des éléments de l'environnement à disposition, le piéton dispose d'un outil, un mode de déplacement, pour atteindre son but : la marche à pied. Celle-ci peut prendre plusieurs formes en termes de postures, d'allure, de

[18] *Ibid*
[19] GENRE-GRANDPIERRE, C., FOLTETE, J-C., « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied 3ème colloque du Groupe de Travail Mobilités spatiales et fluidité sociale : offre urbaine, expériences de la mobilité, Strasbourg (2003) » [en ligne]. Disponible sur http://www.cybergeo.eu/index3925.html , consulté le 23/01/2008
[20] *Ibid*

vitesse etc. Au-delà de sa fonction utilitaire, la MAP, comme posture corporelle, peut aussi être le reflet de caractéristiques personnelles comme la classe sociale, la culture l'âge etc.

D'après Rachel Thomas, la marche en tant que « technique du corps »[21] est une activité d'ancrage qui se décline dans divers registres dont l' « ancrage pratique ». Dans cette perspective, la marche est caractérisée par son rythme, la posture adoptée, l'allure, la gestualité etc. Le type de marche adopté par le piéton, c'est-à-dire sa posture corporelle lors de son déplacement, est le résultat de l'interaction entre le piéton (avec son profil social-culturel propre), l'environnement urbain et la présence d'autrui dans l'espace public. Le piéton tire parti des qualités de son environnement, en détourne les défauts et adopte ainsi un type de marche.

Pierre Sansot développe également les déterminants de la gestuelle de la marche à pied. D'après lui, le type de marche et les trajets de chacun sont « les marques d'un rapport personnel et particulier à la ville » qui « s'incarnent dans le corps des piétons et le rythme de leur marche »[22]. D'après lui, il y a une action réciproque de la ville sur les citadins et inversement. Les piétons, en fonction de leur profil (âge, statut, familiarité avec la ville etc.) adoptent des types de marche et des modes d'appropriation de la ville qui leur sont propres. A l'inverse, la ville leur impose des rythmes différents de marche. « La rue et le boulevard peuvent se distinguer, dans leurs essences, par la marche qu'ils sollicitent : plus heurtée, plus saccadée, plus sinueuse dans la rue – plus fluide, plus souple et mieux contrôlée sur le boulevard. »[23].

La marche à pied comme mode de déplacement est avant tout motivée par la tâche principale que le piéton cherche à réaliser (à savoir atteindre un point B). Pour cela, il doit prendre en compte l'environnement dans lequel il se trouve et savoir faire les bons choix en termes de parcours, de transgression de la règle etc. pour optimiser son déplacement (choix de l'itinéraire). Pour nous, il s'agit de comprendre quels éléments de l'environnement agissent sur les choix effectués. Le piéton a également un outil, un mode de déplacement pour atteindre son objectif : la MAP. Il peut donc en faire varier la posture, la vitesse etc. non seulement dans un but d'efficacité mais également en fonction de ses caractéristiques propres.

1.2.2 La marche à pied comme expérience physique et sensorielle

Alors que la marche comme mode de transport inscrit le déplacement dans un espace-temps plus large que le sien, la marche comme expérience physique et sensorielle inscrit très

[21] THOMAS, R., « La marche en ville. Une histoire de sens », L'Espace Géographique, tome 36, n°1-2007, p.15-26
[22] *Ibid*
[23] *Ibid*

fortement le déplacement dans son environnement spatial et temporel immédiat. Cette dimension de la MAP aborde son aspect multi-sensoriel. Elle analyse la perception subjective de l'espace. Elle s'intéresse aux cheminements piétonniers, aux itinéraires, qui intègrent l'inscription de la marche dans l'espace urbain et tente d'identifier les facteurs de choix liés aux perceptions d'un itinéraire. Les espaces ne sont pas toujours appropriés à la pratique de la MAP en termes de confort mais aussi de sécurité. Les gênes sont nombreuses qui perturbent la perception sensorielle des lieux : asphyxie informationnelle, bruit, déchets, mauvais éclairage... L'aménageur doit alors tenter d'améliorer l'agrément de la marche à pied.

Au-delà de la simple influence des composantes physiques de l'environnement, vue précédemment, la marche est déterminée plus globalement, par l'activité perceptive du piéton. Afin d'analyser de manière pertinente les interactions entre l'espace urbain et les piétons, il est donc important d'adopter une approche multi-sensorielle. La notion d'ambiance permet une analyse de ce type et de remettre en cause la souveraineté de la vue dans l'appréhension de l'environnement urbain en introduisant les perceptions issues des autres sens comme le toucher, l'ouïe, l'odorat etc.

Dans son mémoire de Master, Hélène Nessi[24] définit la notion d'ambiance comme faisant appel à trois niveaux différents de la perception : le niveau physiologique, psychologique, sociologique et culturel. La simple perception ne permet pas de comprendre l'ambiance ; les représentations mentales qu'ont les usagers d'un lieu en sont également une composante essentielle. L'ambiance est l'interaction complexe de paramètres techniques, de paramètres de perception et d'interprétation des signaux. Ces interprétations sont liées à la culture des acteurs et aux rôles des usagers.

Les ambiances sont une des ressources qui rendent possible la compréhension de l'espace. Les usagers ont besoin d'espaces lisibles. L'ambiance mobilise l'imaginaire et permet tout de même à l'individu de rester libre, à travers sa propre représentation, tout en l'aidant à canaliser son intention. Les ambiances sont partagées par les usagers. Même si chacun en fait une expérience individuelle et l'interprète différemment, l'ambiance devient une référence commune, qui renforce les impressions de proximité, de convivialité et donc de confiance. L'ambiance est un outil, un moyen de faire passer des messages.

La dimension temporelle est très importante. Les perceptions que nous avons des objets et des espaces varient avec les conditions naturelles (horaire, saison, climat etc.) mais aussi par notre propre déplacement et actions que nous opérons sur ces objets. L'idée d'ambiance est non seulement constituée du facteur espace mais également du facteur temps. L'ambiance est définie dans le temps par des séquences, c'est donc un évènement, pas une permanence. Cette composante de l'ambiance est également reprise dans l'article, « Identification des liens entre

[24] NESSI, H., Les ambiances dans le projet urbain, Mémoire de master, ENPC – Université Paris XII, 2005

comportements piétonniers et qualité environnementale des parcours »[25] . Il montre l'influence des facteurs physiques de l'environnement (vent, lumière, température…) sur les choix de parcours, la vitesse de marche et le nombre d'arrêts des usagers des espaces urbains. Les ambiances comme outil de l'aménageur ont également été utilisées dans une visée sécuritaire. Ce type d'approche a permis de révéler que le sentiment d'insécurité peut correspondre à un besoin de maîtrise de son environnement et d'appropriation de l'espace environnant. Certaines règles ont alors été fixées afin de renforcer le sentiment de sécurité suscité par un espace : lisibilité des usages, définition des seuils, physiques ou symboliques, disparitions des recoins, des espaces interstitiels abandonnés, éclairage, qualité des espaces perçus etc. sont l'objet d'une attention particulière. Ces éléments peuvent participer à créer une ambiance sécuritaire. La sécurité est non seulement un objectif mais aussi un moyen de permettre l'appropriation de l'espace urbain par l'usager.

Il existe un lien étroit entre les ambiances urbaines et les gestes ordinaires des usagers. Le mouvement est signe d'adaptation, d'appropriation de l'espace. L'espace induit le mouvement, le déplacement du corps peut à son tour induire certaines attitudes ou pratiques sociales. L'ambiance d'un lieu a une emprise sur le corps du passant et offre simultanément des prises d'action qui l'affectent en retour. Les gestes et les démarches des passants expriment et opèrent en même temps la mise en forme sensible du site. Les usagers participent en tant qu'acteurs à la construction de l'ambiance et donc de la ville.

Après avoir décrit la marche comme « une activité d'ajustement entre les piétons et l'environnement » qui sollicite le corps, David Le Breton considère une deuxième dimension de la marche comme activité sensible pour laquelle les sens peuvent être mis à l'épreuve et modifier la posture du piéton. La vue permet notamment de déchiffrer l'espace, de s'orienter, de se repérer, de détecter la présence d'autrui et d'adapter sa trajectoire en fonction. Elle permet l'appropriation d'un espace par l'identification de repères. L'influence des paysages dans le choix des itinéraires est loin d'être négligeable. D'après F. Ascher, « il n'y a pas de chemins longs mais uniquement des chemins ennuyeux »[26] . Bien que les piétons cherchent à réduire leurs trajets en termes de longueur et de temps, ils sont particulièrement attentifs à certains types de paysages. Ainsi la perception, ici dans sa dimension visuelle, peut être mise au même niveau, voire même supplanter la dimension pratique et utilitaire de la marche dans le choix des itinéraires. L'hétérogénéité visuelle des rues agit sur les préférences des piétons et engendre des choix d'itinéraires spécifiques. Les piétons valorisent positivement ou négativement les paysages à travers leur relation cognitive à l'espace urbain. Dans cette logique, la théorie de la « piétonique » de Yo Kaminagai et Yves Zagli propose, pour l'étude

[25] ZEKRI, E., HEGRON, G., LEGENDRE, A., « Identification des liens entre comportements piétonniers et qualité environnementale des parcours » p. 211 – 214, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008
[26] DEGUY, A., PENICAUT, N., « Piéton, bientôt la revanche », Le Nouvel Observateur Paris Ile de France, n°2242, 2007, p. 10-11

du flux des passagers du métro, de réfléchir en termes de confort et de beauté des espaces. Est alors proposé de réduire la longueur des couloirs, d'augmenter le rythme des affiches publicitaires, de créer un symbole pour représenter chaque station pour rendre la signalétique encore plus efficace.

F. Héran[27] développe les effets externes des transports en milieu urbain sur les paysages urbains qui ont également un impact non négligeable sur les déplacements piétonniers.
Jean Claude Gallety définit la notion de « paysage urbain » en développant les critères qui en déterminent la qualité. Le premier critère est lié à l'esthétique des espaces urbains qui doivent être agréable pour l'usager. On peut rapprocher ce critère de la notion d'ambiances. Le deuxième critère est celui de la lisibilité urbaine qui doit rendre l'espace public compréhensible et identifiable pour l'usager. On peut rapprocher ce critère de la notion de repérage, d'orientation. Enfin, le troisième critère est celui de l'image de la ville en tant qu'elle est faite « de symboles, de valeurs, de représentations culturelles qui font qu'un espace est valorisé ou déprécié »[28].

Pour l'usager piéton de l'espace urbain, les impacts des transports sur les paysages sont multiples. « L'intrusion visuelle des infrastructures » doit être compensée par une intégration paysagère dans l'environnement urbain, bien que très coûteuse et difficile à réaliser. Un autre effet sur le paysage est lié à la réduction de la rue à sa fonction de circulation. La présence écrasante de la circulation motorisée encombre le champ visuel et l'espace, empêche le piéton de profiter du cadre urbain et réduit la vie locale. Les impacts des transports sur les entrées de ville sont particulièrement forts. Parmi eux, « l'effet vitrine qu'offrent les grands axes de circulation » aboutit à l'implantation anarchique et surabondante de surfaces commerciales et de panneaux publicitaires. Ce développement excessif crée une pollution visuelle dommageable pour le paysage urbain et pour les usagers de l'espace. Pour modérer cet effet, l'aménagement de surfaces paysagères et d'espaces verts peut être une solution partielle.

L'ouïe soumet le piéton aux nuisances sonores de la ville. Celui-ci a développé des tactiques et des postures dans la marche afin de s'en protéger. « La gêne est conjurée par un écran de sens, une mise à distance délibérée de la nuisance par une décision de ne plus l'entendre ou par la mise en jeu d'un imaginaire qui la désamorce »[29].

Les odeurs peuvent enivrer ou repousser et modifier le rythme et la posture de la marche.
Ainsi, par l'intermédiaire de tous les sens, la marche est une « relation affective » à la ville. Les lieux ont une emprise sur le rythme du pas, sa posture et le choix de son parcours. La marche à pied est une activité qui sollicite la sensorialité du piéton en même temps qu'elle se nourrit des modalités sensibles de l'espace urbain.

[27] HERAN, F., op. cit.
[28] *Ibid*
[29] THOMAS, R., op. cit.

Cette dimension de la marche à pied remet en cause la souveraineté de la vue comme unique sens d'appréhension de l'espace urbain. Ainsi l'activité perceptive dans sa globalité doit être prise en compte pour comprendre les comportements piétonniers dans l'espace urbain. La dimension perceptive de la marche à pied ne doit pas être sous estimée car elle peut prendre le dessus sur la dimension utilitaire de la marche. En effet, à titre d'exemple, il n'est pas rare qu'un piéton choisisse un itinéraire plus long mais plus agréable car bénéficiant d'un beau paysage ou plus sécurisant car lui évitant de passer proche d'un recoin servant de refuge à des personnes SDF.

1.2.3 Le marcheur comme acteur de la ville

Les deux acceptions de la marche que nous venons de développer ont révélé les interactions réciproques entre le piéton et son environnement. Cette dernière dimension aborde, cette fois ci, le piéton comme étant partie active de l'environnement pouvant ainsi influencer le comportement des autres piétons dans l'espace public. Nous avons abordé précédemment la présence d'autrui dans l'espace public uniquement comme un élément passif de l'environnement. Ainsi quand on aborde la marche en tant que « mode de déplacement », autrui est un élément physique de l'environnement qui peut participer ou entraver l'efficacité de la marche d'un point de vue utilitaire. Quand la marche est abordée comme « une expérience physique et sensorielle », autrui est un élément de l'environnement qui, de par sa simple présence dans le paysage du piéton, le repousse ou au contraire l'attire. En revanche, quand est abordé « le marcheur comme acteur de la ville », le piéton fait partie de l'environnement social de la marche et l'influence en tant que tel. Cette dimension de l'environnement sollicité par la marche fait davantage appel à la discipline sociologique et notamment à la micro-sociologie.

Dans cette perspective, le piéton, par sa présence, sécurise, anime, génère de nouvelles activités et donne sens à la ville. Il participe à la production de la ville par son appropriation de l'espace. G. Amar parle du piéton comme d'un « acteur urbain total »[30]. La performance de la MAP est alors connectée aux notions de modes de vie de quartier, modes de vie et pratiques urbaines, relations entre structures urbaines et demandes de déplacement, mise en évidence d'espaces de voisinage dans l'élaboration de plan de circulation…La question est alors de savoir comment amplifier ce potentiel de conception dont dispose le piéton en tant qu'acteur urbain total.

[30] AMAR, G., MICHAUD, op. cit.

« Les marcheurs ne sont pas simplement juxtaposés mais entrent dans une action réciproque des uns avec les autres »[31]. La marche n'est pas seulement une activité d'ajustement entre les piétons et l'environnement mais aussi entre piétons. Le corps devient le « vecteur d'ajustements [constants] des distances interpersonnelles »[32]. La marche obéirait donc aux codes implicites de la vie sociale. Durant cette activité, le piéton évalue également l'Autre en fonction de sa catégorisation d'appartenance, de son positionnement spatial, de sa trajectoire projetée etc. pour adapter son comportement en fonction. Par exemple, la présence trop rapprochée d'autres usagers peut être vécue comme une agression à son intégrité physique. Ce facteur peut donc agir sur le choix de l'itinéraire ou sur l'attitude adoptée (construire sa bulle) afin de se préserver de ce type de situation jugée désagréable. Dans cette situation, le caractère agréable et peu fréquenté d'un espace peut fortement influencer voire même supplanter l'efficience et de la durée du trajet. Il s'agit de comprendre les processus alors mis en œuvre et la manière dont ils influent sur le cours de la marche.

La perception est un élément essentiel de la marche car elle met les citadins en situation de coprésence et les oblige à négocier leurs actions respectives. Cette « activité concertée »[33], décrite par Isaac Joseph, obéit à un code de la circulation piétonne strict qui permet d'éviter les collisions au sein des flux engendrés par la ville. Une anticipation et une préfiguration, à distance, de l'action d'autrui sont alors indispensables pour pouvoir circuler. A cette fin, le piéton actualise un certain nombre de procédés de circulation qui, tous, font appel à ses compétences physiques (ne pas glisser, ajustement corporel, extériorisation), à sa culture sociale (nécessité d'une neutralité et d'une déférence en public) et à sa perception visuelle (arrangements de visibilité, balayage visuel, coups d'œil). La marche repose donc sur une mobilisation permanente des potentialités de la ville et des compétences cognitives, perceptives ou pratiques du piéton.

Les approches sociologiques que nous venons de décrire insistent peu sur le rôle de l'espace dans les relations sociales évoquées. A aucun moment les conditions matérielles de ces interactions ne sont abordées ; pourtant, le cadre physique ne peut pas être sans influence sur les pratiques sociales dans un site donné. G. Chelkoff et J-P. Thibaud insistent en particulier sur les conditions de visibilité, aspect crucial du caractère public sensible des espaces. « C'est la possibilité même de rendre manifestes ses actes à autrui et d'observer les siens en retour qui institue socialement un espace comme public »[34]. Alors que les approches sociologiques développées partent du principe de conditions matérielles de visibilité optimale quelque soit le site et ne se limitent qu'aux relations implicites entre espace bâti et sociabilité publique, G.

[31] THOMAS, R., op. cit.
[32] *Ibid*
[33] *Ibid*
[34] CHELKOFF, G., THIBAUD, J-P., « L'espace public, modes sensible, « Les annales de la recherche urbaine, n°57-58, 1993, p.7-15

Chelkoff et J-P. Thibaud pensent que ce sont les relations mutuelles de l'acteur et du cadre qui font la scène publique. « C'est en agençant et en mobilisant leur environnement par une activité perceptive et expressive que les acteurs produisent ensemble un champ d'observabilité partagé »[35]. La « mise en vue » permet d'articuler les formes spatiales, sociales et perceptives des espaces afin de mieux correspondre au vécu de l'espace public par l'usager. Cette méthode d'analyse prend en compte l'intersubjectivité liée aux conditions de visibilité comme faisant partie du sensible. Par l'analyse de micro-morphologies urbaines, cette méthode permet de définir les capacités de pratiques et d'usages d'un lieu. La mise en vue permet de saisir en quoi et comment les formes construites mobilisent les conduites perceptives. La gestion de l'attention visuelle, le degré de réciprocité des regards et le réglage des distances intersubjectives s'actualisent en fonction des potentialités de visibilité qu'offre l'espace.

Cette dimension de la marche à pied permet d'aborder le piéton en tant qu'élément actif de l'environnement urbain dont l'interaction avec autrui influence les comportements. C'est ici la dimension sociale de la marche à pied qui est mise en exergue. La microsociologie permet d'aborder cet aspect. La marche est alors l'occasion de micro-interactions sociales : d'ajustements des distances interpersonnelles, de procédés de circulation, de « mise en vue » etc. qui correspondent aux codes implicites de la vie sociales.

1.2.4 A chacun sa marche : le profil de l'usager comme déterminant de la marche

Comme nous venons de le voir, l'environnement organise, donne des directions, oriente le piéton dans sa marche. Cependant, « il lui laisse des marges de manœuvre, un espace de liberté où s'expriment les particularités et les compétences de chacun (en termes de cheminements, de conduites et d'interactions) »[36]. Ces particularités, qui distinguent les citadins, sont d'ordre sociologique (sexe, âge, CSP, intégration sociale…), psychologique, culturel et en termes de compétences. Elles amènent chaque piéton à réagir à sa manière face à un même environnement.

Les piétons, en fonction de leur profil (âge, statut, familiarité avec la ville etc.) adoptent des types de marche et des modes d'appropriation de la ville qui leur sont propres. A titre d'exemple pour illustrer l'impact du statut social sur la marche, un papa respectera les feux quand il est avec son fils mais pas quand il est seul.

[35] *Ibid*
[36] *Ibid*

Un autre exemple révèle l'influence du sexe du piéton sur son comportement et notamment sa prise de risque. Marie-Axelle Granié[37] montre en quoi le sexe de l'individu et son adhésion aux stéréotypes de sexe ont une influence sur sa perception du risque et de la gravité de la transgression de certains comportements piétons. Les résultats de cette étude montrent que les femmes (et les individus ayant une adhésion forte aux stéréotypes féminins) ont une perception de la gravité de la transgression, surtout quand celle-ci est volontaire, plus élevée que les sujets masculins. A l'inverse, la gravité de l'inattention, de l'erreur est davantage mise en avant par les hommes. Le comportement piéton des individus féminins est moins sous l'emprise de la perception qu'ils ont des comportements à risque que celui des individus masculins. Enfin, la plus grande conformité des femmes est liée à une perception des règles et des risques qui prend davantage en compte les effets du comportement individuel sur le bien être d'autrui.

La marche à pied est également conditionnée par des déterminants psychologiques propres à chaque individu. Une personne qui a subit un traumatisme en se faisant renverser va certainement, à l'avenir, respecter davantage le code de la route, être davantage concentrée sur son déplacement dans la peur d'un nouvel accident.

Pour sa part, Marcel Mauss développe les dimensions culturelle et sociale de la marche. Il pense que c'est un acte corporel acquis et appris dont les composants (rythme, allure, gestualité, posture…) varient selon les cultures, les modes et les convenances. D'après lui, « les façons de marcher dépendent de prédispositions partagées à l'échelle de la société qui engendrent des tactiques d'adaptation, d'ajustement et de protection vis-à-vis de l'environnement »[38].

Dans La dimension cachée[39], Edward T. Hall va plus loin en analysant la culture au sens « proxémique » c'est-à-dire au sens de l' « étude de l'utilisation de l'espace par les êtres animés dans leurs relations, et des significations qui s'en dégagent »[40]. Il se penche ainsi sur « l'usage que font les individus de leur appareil sensoriel selon leurs différents états affectifs, au cours d'activités ou de rapports humains variés, de même que dans des environnements divers » et nous permet d'aborder l'influence de la culture sur les comportements piétonniers. Chaque sens constitue un système complexe modelé et structuré par la culture, mais également par les relations humaines, l'activité et l'affectivité. Ainsi toutes les perceptions du piéton seraient donc passées par le filtre de la culture de l'individu, conditionnant ainsi le rapport à l'environnement du piéton.

[37] GRANIE, M-A., « Différence de sexe et effet de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte », p.145-159, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008
[38] THOMAS, R., op. cit.
[39] T. HALL, E., La dimension cachée, Paris, Editions du Seuil, 1971
[40] Disponible sur http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/proxémique, consulté le 05/01/2010

Une autre caractéristique individuelle du piéton influence de manière significative son comportement, les compétences. Selon ces caractéristiques individuelles, les piétons développent différentes compétences dans leur activité de marche. D'un point de vue sociologique, on peut définir une compétence comme une aptitude à repérer les caractéristiques d'une situation et les qualités de ses protagonistes. Etre compétent signifie donc savoir se repérer dans une situation particulière. Il s'agit d'arriver à mobiliser des ressources, des normes ; d'arriver à construire une interprétation avec des valeurs disparates qui ne viennent pas du même monde. Elles varient en fonction des caractéristiques individuelles décrites ci-dessus comme le profil social, culturel, les habitudes. On peut citer comme compétences du citadin la stratégie, la réserve etc.

Erwing Goffman a approfondi « la réserve » et « la place ». Ces compétences sont souvent évoquées dans les discours par l'idée de « bulle ». Ponctuellement, le piéton fait partie de l'environnement car il y dépose une partie de lui-même. L'espace compris dans la « bulle » est appropriée par l'individu qui en fait sa sphère personnelle. Toute présence d'un tiers peut alors être vécue comme une intrusion dans « son espace vital ». Ces processus permettent de mettre en place des « tactiques » et des « stratégies » pour préserver son intimité ou planifier son parcours.

Plusieurs autres compétences du citadin ont été identifiées notamment par Georg Simmel comme les notions d'« étranger » et d'« attitude blasée »[41]. Il caractérise la ville comme l'environnement dans lequel la vie nerveuse est intensifiée car l'individu y est constamment bombardé d'images et de symboles qui changent mais aussi comme l'environnement dans lequel le rythme de vie va s'accélérer. Le caractère « blasé » du citadin est une forme élémentaire de la socialisation car elle permet de gérer la densité des relations à laquelle est soumis le citadin et parce qu'elle permet de corriger la proximité physique grâce à la distance morale. Cette compétence du citadin est sollicitée dans la marche et tout particulièrement dans les transports en commun étant donnée parfois l'extrême proximité physique entre les voyageurs. On comprend alors que certains usagers soient distraits en particulier dans ce mode de transport. L'article de Ignazi et Keravel[42] reprend également cette idée en parlant de l'« usager moderne ». En effet, l'usager moderne se déplace aujourd'hui dans un environnement chargé de signes à déchiffrer. Le bruit, les lumières, les affiches publicitaires, les panneaux de signalisations routières…sont assez d'éléments de la ville qui lui donnent un travail de compréhension et d'analyse complexe. Ainsi, selon « la charge de travail » que l'usager a lors de son déplacement, c'est-à-dire ce qu'il doit ingérer mentalement pour se déplacer, son cerveau sera plus ou moins saturé. La capacité à gérer avec sérénité une lourde

[41] SIMMEL, G., « Digressions sur l'étranger » et « Métropoles et mentalités » in GRAPHMEYER Y. – JOSEPH I., *L'Ecole de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Editions du champ urbain, 1979
[42] IGNAZI,G., KERAVEL, F. « Ergonomie de la mobilité quotidienne », Transports Urbains, n°102, 2000

charge de travail est également une compétence du citadin et notamment du marcheur qui doit se repérer dans la ville et dissocier de tous les autres signes présents dans la ville, ceux qui vont lui permettre de cheminer.

Les piétons ne doivent donc pas être appréhendés comme une masse, un flux homogène et indifférencié mais, au contraire, pour être pertinente, la réflexion doit intégrer les caractéristiques individuelles des sujets.

*****

En France, d'importants progrès en termes de sécurité routière ont été enregistrés depuis plusieurs décennies, cependant ils restent faibles et doivent être nuancés. En effet, la part des piétons tués par rapport aux autres modes a augmentée de 1998 à 2008 et la Ville de Paris a enregistré une augmentation du nombre de morts en 2008. Ces résultats en demi teinte soulignent bien les limites de la politique française de sécurité routière qui ne parvient pas à limiter la mortalité des piétons et peine à agir en milieu urbain, le plus accidentogène. Bien que de récentes modifications du code de la route aient tenté de modifier la tendance, le piéton continue à être considéré comme passif et maintenu à l'état de victime dans la loi.

En termes d'aménagement des lieux de transport, les espaces sont encore conçus en fonction d'une norme, d'un usager type. Pourtant, en réalité, la lecture d'un même espace varie en fonction de chacun. Un écart existe donc souvent entre l'espace conçu et l'espace tel qu'il est perçu, qui augmente la charge à gérer par l'usager lors de ses déplacements. En parallèle, les piétons cherchent de plus en plus à optimiser la durée du déplacement en en profitant pour passer un coup de téléphone, lire etc. Ils s'avèrent donc être de moins en moins attentifs à leur environnement quand ils se déplacent. L'enjeu est alors de créer des environnements plus impactants, c'est-à-dire davantage liés à des émotions, des représentations, pour améliorer l'interaction entre le piéton et son environnement. Comment permettre à la fois à chaque usager d'avoir une appréhension personnelle des lieux tout en mettant à sa disposition des codes cohérents qui facilitent et sécurisent les déplacements de tous ?

Il semble donc nécessaire d'adopter une entrée à partir de l'analyse des usages des piétons. Tous les aspects de la marche à pied doivent être considérés afin d'avoir une vision la plus complète possible. L'interaction entre le piéton et son environnement a donc été abordé d'après trois dimensions. La marche comme « mode de déplacement » a permis de comprendre le caractère utilitaire et fonctionnel de cette activité. La marche en tant qu' « expérience physique et sensorielle » a pointé son caractère multi sensoriel et l'influence de l'agrément de l'environnement sur la marche. Quant au « marcheur en tant qu'acteur de la ville », il a permis d'aborder le caractère social de la marche et l'influence des micro-interactions entre individus sur le comportement du piéton.

C'est avec ce regard pluriel de la marche et du piéton que nous aborderons les terrains. Un regard pluriel dont la méthodologie et les hypothèses ont d'ailleurs déjà été éprouvées dans la recherche Predit AMEPOLE sur l'optimisation des pôles d'échanges avec l'ambition de lier une analyse des lieux et des services qu'ils proposent à une analyse des usages[43]. Analysant le vécu de l'échange entre moyens de transport, cette recherche a montré que la perception et l'aisance dans un lieu d'échanges dépend à la fois des caractéristiques de ce lieu et des aptitudes des individus à se l'approprier, soit de leur culture et de leur style de vie. Les façons qu'ont les personnes de se projeter dans le temps et l'espace sont, à ce titre, particulièrement importantes.

[43] 6T, EPFL, RATP, « Optimiser un pôle d'échanges, étude de quatre cas franciliens », rapport de recherche AMEPOLE / PREDIT 3, Cahier du Lasur 14, juin 2009, 209 pages

2 PROPOSER L'ESPACE

Première confrontation des questions de recherche avec le terrain, cette partie vise à proposer une analyse contextuelle. Elle consiste à documenter et à comparer les terrains d'un point de vue factuel en vue de répondre à deux grandes questions : quels sont les différents éléments offerts aux piétons pour se déplacer dans un espace donné et, le cas échéant, comment influencent-ils *a priori* la « sécurisation » de leurs déplacements ? Pour ce faire, le travail s'est porté sur des observations de terrain selon différentes temporalités urbaines (heures de pointes/heures creuses ; journée/soirée ; semaines/week-end). Des observations que nous avons analysées, de manière systématique pour chacun des terrains, selon trois grands critères caractéristiques de la « sécurité piétonne » : la signalisation, les aménagements de voirie et l'occupation de l'espace public.

Le premier critère vise à appréhender ce qui est relatif à la signalisation en tant que « *l'emploi de signaux destinés à organiser la circulation des usagers dans un espace suivant des critères fonctionnels et de sécurité. La signalisation induit une attitude logique chez l'usager et une certaine absence de représentation de l'espace. Les aménagements les plus difficiles à signaliser sont notamment ceux où s'entrecroisent des logiques d'orientation différentes comme par exemple le passage de l'univers du métro à l'univers de la rue. Les principaux défauts d'une signalisation sont l'ambigüité, le manque de continuité dans l'information, la sur-signalisation (ou redondance) et le manque de cohérence des signes employés* » (puf). Elle se divise en deux sous catégories, l'orientation et la circulation (interdiction-obligation) :

- L'orientation est le fait de déterminer la position que l'on occupe par rapport aux points cardinaux, à des repères. Elle tend, aujourd'hui, à être traitée de façon standardisée par une signalétique urbaine commune à tous les panneaux indicateurs. Les panneaux indicateurs sont « *généralement placés à un carrefour ou sur une voie, indiquant la direction et parfois la distance des lieux, agglomérations, quartiers ou édifices accessibles à partir du point où l'on se trouve* » (Monum).
- La circulation est « *le mouvement des véhicules sur la voirie et par extension s'applique aussi au mouvement des piétons* » (puf). Les informations de circulation sont indiquées par des panneaux de circulation qui signalent à l'usager de la voirie les règles du code de la route applicables en un lieu donné, le renseignent sur l'état de la circulation et les caractéristiques de la voirie.

L'analyse de la signalisation nous permettra de comprendre comment le piéton est « accompagné » dans son déplacement sur le site. Comment l'information est « transmise » au piéton et comment celui-ci est orienté dans ses déplacements, notamment au passage entre l'espace du réseau et l'espace de la ville. A ce titre, la mise en regard de la signalisation extérieure avec celle du réseau de transports en commun participera à la compréhension des raisons qui amènent le piéton à ressentir une continuité ou une rupture dans ses repères.

Le deuxième critère visant à identifier ce qui est relatif aux aménagements de voirie en tant que « *aménagements de l'espace concernant la voirie, incluant le traitement du sol, le mobilier urbain, les édicules, le vert, conçus comme un tout, portant sur l'ensemble de ce qui la constitue comme espace libre public* » (Monum). La voirie est l'ensemble des voies et des espaces libres permettant la circulation des véhicules et des piétons, incluant les aires de stationnement des véhicules. Elle est constituée de la chaussée, destinée à la circulation des véhicules et du trottoir, destiné à la circulation des piétons. La lecture des aménagements de voirie nous permettra d'analyser l'offre « physique » à disposition du piéton et plus particulièrement la place qui lui est allouée face, notamment, aux véhicules motorisés. Ainsi, nous chercherons à comprendre pourquoi, le cas échéant, le piéton ne se limite pas à ses espaces dédiés mais empiète sur les autres.

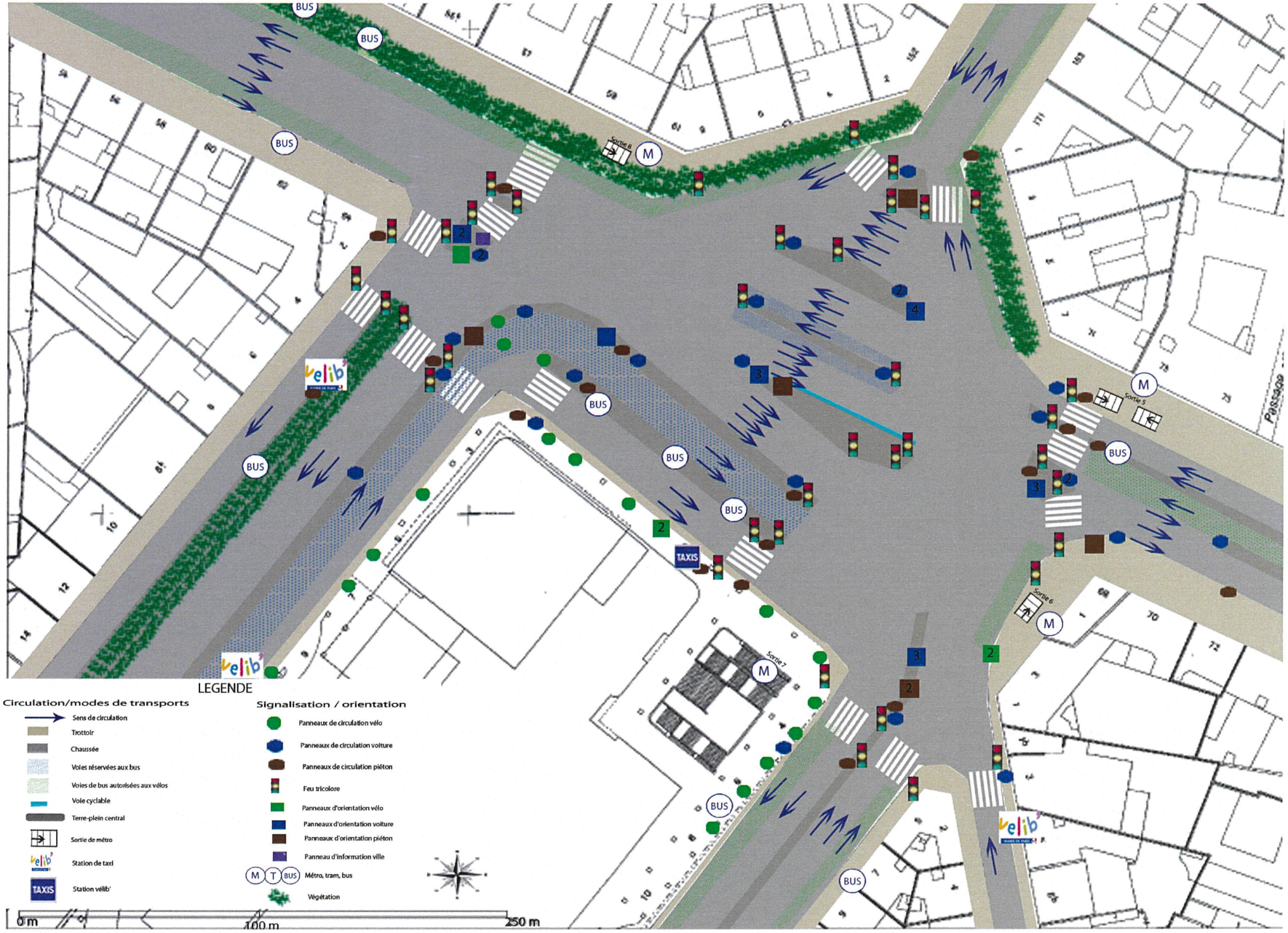
Le troisième critère vise à comprendre ce qui est relatif à l'occupation de l'espace public au sens de l'animation de l'espace public en tant que « *l'intensité de la fréquentation d'un espace public, par les individus, les véhicules, les animaux domestiques soit l'intensité de la vie sociale et de ses manifestations extérieures. Elle est l'un des déterminants importants dans la perception de l'espace public. L'animation, sous la forme d'une présence en masse d'individus, est souvent assimilée à l'urbanité, au fait d'être précisément public pour un espace public* » (Monum et puf). Ainsi, en prenant en compte les aménités urbaines, les différents points d'attractivité pour le piéton et plus largement les « ambiances urbaines » nous chercherons à savoir si c'est un espace plutôt de transit, plutôt de destination ou bien un espace hybride au sein duquel destination et transit cohabiteraient plus ou moins bien. Des différences qui nous permettront d'appréhender la confrontation des usages au sein d'un même espace.

Cette deuxième partie du rapport présentera successivement la « Place du 18 juin 1940 », la « Place Balard », la « Place de la Porte de Pantin » et la « Place Auber-Scribe ». Par ailleurs, pour chaque terrain, l'analyse sera systématiquement illustrée de photographies et une carte de synthèse reprendra l'ensemble des éléments d'aménagement recensés sur le site.

2.1 La place du 18 juin 1940 : de tout pour tout le monde

Source : 6T

Située dans le 14ème arrondissement, la place du 18 juin 1940 (mieux connue sous le « faux » nom de Place Montparnasse) est un espace « monumental » (1,4 hectares) qui propose de nombreux équipements, activités, services, loisirs, etc. où se croisent une multitude d'usagers (des parisiens – du quartier ou non, des franciliens, des touristes français et étrangers, etc.) à pied, à vélo, en bus, sortant du métro ou du train, mais aussi très largement en voiture. En effet, si la Place du 18 juin 1940 est un nœud de transport de premier niveau à Paris (Gare TGV, plusieurs lignes de métro, de bus, etc.), l'espace reste principalement dédié à la voiture et la complexité de la circulation – nombreuses voies, alternance des sens de circulation – renforce cette prégnance automobile. Ainsi, entre des véhicules qui « débouchent » de tous côtés et la grande diversité d'activités, l'usager de la place se retrouve confronté à un foisonnement d'informations formelles et informelles dans ses cheminements piétons.


BUS
M
Sortie 8
Sortie 5
Sortie 6
Sortie 7
TAXIS
Velib'
LEGENDE
Circulation/modes de transports
Sens de circulation
Trottoir
Chaussée
Voies réservées aux bus
Voies de bus autorisées aux vélos
Voie cyclable
Terre-plein central
Sortie de métro
Station de taxi
Station vélib'
Signalisation / orientation
Panneaux de circulation vélo
Panneaux de circulation voiture
Panneaux de circulation piéton
Feu tricolore
Panneaux d'orientation vélo
Panneaux d'orientation voiture
Panneaux d'orientation piéton
Panneau d'information ville
M T BUS Métro, tram, bus
Végétation
0 m
100 m
250 m

2.1.1 Une signalisation contreproductive

Source : 6T

Panneaux de signalisation, panneaux d'orientation, panneaux publicitaires, enseignes commerciales… la multitude et la diversité des panneaux sur la Place du 18 juin 1940 complexifient l'information pour le piéton d'autant que pour se repérer les panneaux d'orientation s'avèrent beaucoup moins nombreux que les panneaux de signalisation et que ces derniers sont pour plus de la moitié dédiés aux automobilistes. De plus, même lorsqu'il est destiné aux piétons, l'excès de signalisation ne se traduit pas par un meilleur respect du code de la route. Aux endroits où la signalisation est très marquée, la majorité des piétons l'enfreint : par exemple, nombreux sont ceux qui traversent au feu rouge boulevard du Montparnasse et qui coupent la place par le milieu. Cette surabondance de signalisation est également marquée par la récurrence des mêmes panneaux aux mêmes endroits pour donner les mêmes informations. Outre l'impressionnante série de feux tricolores (38 !) et de sens interdits autour de la place, on peut observer des répétitions (1) de panneaux « interdiction de traverser pour les piétons » au niveau du passage piéton qui part du centre commercial, (2) de panneaux « interdiction de stationner pour les deux-roues » tout autour du centre commercial, (3) ou encore de panneaux « feux décalés , traversée en deux temps » Boulevard du Montparnasse devant le cinéma Le Bretagne.

Source : 6T

Si la signalisation ne semble pas très efficace pour le piéton qui se trouve sur la place, la transition en sortant de l'espace réseau souterrain est encore moins évidente. En souterrain, les

« huit »[44] sorties sont équipées de plans de transports en commun et de plans de quartier mais seulement deux (la 5 et la 8) sont relayées en surface par des plans d'arrondissement de la Ville. L'exemple de la Sortie 7 en est caractéristique. Point de départ de la principale traversée « sauvage », elle n'offre aucun plan et le repérage y est d'autant plus compliqué que l'usager débouche dans un passage couvert sans nom où, pour se diriger, il doit s'appuyer sur une signalétique croisant toute une série de numéros et de flèches peu connectés à l'environnement immédiat. D'ailleurs, en sortant de l'espace souterrain, l'observation montre que de très nombreuses personnes préfèrent demander leur chemin aux autres individus que de s'en remettre à la signalétique.

Source : 6T

2.1.2 Des aménagements de voirie incitant à la prise de risques ?

Tout autour de la Place du 18 juin 1940, l'espace piéton s'avère bien délimité. Les trottoirs sont larges et séparés de la circulation automobile par des barrières (croix de Saint-André) servant à canaliser les flux piétons. Pourtant, la longueur et la complexité des itinéraires balisés pour traverser la place vont plutôt inciter les piétons à se mettre en danger.

Par exemple, pour se rendre du centre commercial à la rue de Rennes, le piéton « respectueux du code de la route » doit traverser une douzaine de voies aux sens de circulation aléatoires et souvent régulées par des feux alternés qui l'obligent à stationner entre deux flux de circulation sur des terre-pleins inadaptés (souvent un simple marquage au sol). Et, plutôt que d'attendre le feu vert sur ces terre-pleins peu sécurisants, le piéton préfère continuer son cheminement au plus vite. Quant aux terre-pleins centraux surélevés et protégés, certes ils sont des refuges mais finalement davantage pour les piétons qui traversent la place de bout en bout au feu rouge. En effet, accueillant des panneaux, des kiosques publicitaires, des horloges… ces terre-pleins ressemblent beaucoup à des trottoirs et, par voie de conséquence, donnent un sentiment de sécurité à un piéton qui, s'aventurant dans une traversée au feu rouge, pourrait toujours compter sur son espace dédié.

[44] Bien que les sorties soient numérotées jusqu'à 8, il ne semble pas exister de sortie n°3.

Par ailleurs, on observe de nombreuses traversées sauvages au cours desquelles les croix de Saint André deviennent paradoxalement dangereuses pour le piéton qui va devoir les enjamber d'autant plus difficilement qu'elles sont souvent encombrées de deux roues stationnés… Ces traversées précipitées ou sauvages sont pour beaucoup à associer à l'inadéquation des passages piétons avec « l'efficacité » du déplacement à effectuer.

Source : 6T

L'appréhension par les piétons de ces différents aménagements participe largement à leur décision de se conformer ou non à la règle. Ainsi, la complexité des aménagements aura pour certains piétons tendance à compliquer leur aisance dans l'espace, voire, pour d'autres, à les mettre dans des situations dangereuses parce qu'ils ne respecteront pas une règle qu'ils considèrent inefficace…

Sortie 5 : Pour passer le boulevard du Montparnasse, le piéton doit traverser trois terre-pleins et six voies qui alternent les sens de circulation. Les voies de bus en double sens sont positionnées au milieu de la chaussée, ce qui oblige les piétons à être très vigilants. Ces voies sont également utilisées par les taxis et les deux-roues. Un des trois terre-pleins centraux n'est matérialisé que par un marquage au sol et offre une place insuffisante pour l'attente des piétons. L'arrêt de bus est positionné sur le premier terre-plein central, entre les voies de bus et de voitures. Trois feux sur quatre sont synchronisés, ce qui oblige le piéton à traverser en deux temps, et à stationner sur un terre- plein entre deux flux de véhicules. Particulièrement problématique cette traversée est d'ailleurs unanimement montrée du doigt par les personnes enquêtées.

Source : 6T

Sortie 7 : Cette sortie de métro débouche dans un passage en retrait par rapport à la circulation automobile. Pourtant, bien que tout autour du centre commercial ce passage ne soit que piéton, il est en confrontation directe avec un fort trafic alternant des voies VP, bus et taxis et,

par exemple, la traversée allant du centre commercial à la rue de Rennes oblige le piéton à emprunter 22 voies dédiées à différents modes avec des sens de circulation opposés et jusqu'à quatre terre-pleins centraux. Aussi, entre une traversée respectueuse du code de la route et une traversée sauvage reposant sur une estimation personnelle du risque, souvent il privilégie la seconde en profitant, le cas échéant, des terre-pleins pour se réfugier.

Source : 6T

Sortie 8 : Des barrières de sécurité longent le trottoir et le séparent de la chaussée où la circulation automobile est forte. Un petit terre-plein délimité par un marquage au sol sépare les deux sens de circulation. L'espace est souvent insuffisant pour accueillir tous les piétons alors qu'un panneau les oblige à traverser en deux temps, donc à s'y arrêter. Les passages piétons qui relient la traversée du boulevard du Montparnasse à celle de la rue de l'Arrivée obligent les piétons à faire un détour et ne sont donc pas respectés par la majorité des usagers observés.

2.1.3 L'occupation de l'espace public : confusion entre espace de transit et espace de destination

La Place du 18 Juin 1940 a deux fonctions. Tout d'abord, c'est un lieu de passage. La voirie est l'élément principal composant la place et malgré une prégnance automobile, on peut y voir une pluralité de modes y circuler : les bus en site propre, les vélos, les taxis… Elle accueille également quatre sorties de métro et de nombreux usagers en correspondance entre deux transports en commun. En ce sens, c'est un espace de transit.

Source : 6T

Mais au regard des équipements et commerces localisés tout autour de l'espace central routier, on voit qu'elle est aussi un lieu de destination. Elément de premier plan pour faire de la Place du 18 juin 1940 un lieu de destination, le centre commercial n'est pas le seul à attirer les foules. En effet outre la forte activité de bureaux, la place accueille de nombreux bars, restaurants et autres brasseries mais aussi trois grands cinémas. L'animation principale de la place est donc le fait d'usagers extérieurs au quartier, attirés par la présence de commerces et d'équipements de destination dont le rayon d'attraction est largement supérieur à l'échelle du quartier. D'ailleurs, on ne repère aucun petit commerce de proximité (traiteur, boulanger, primeur…).

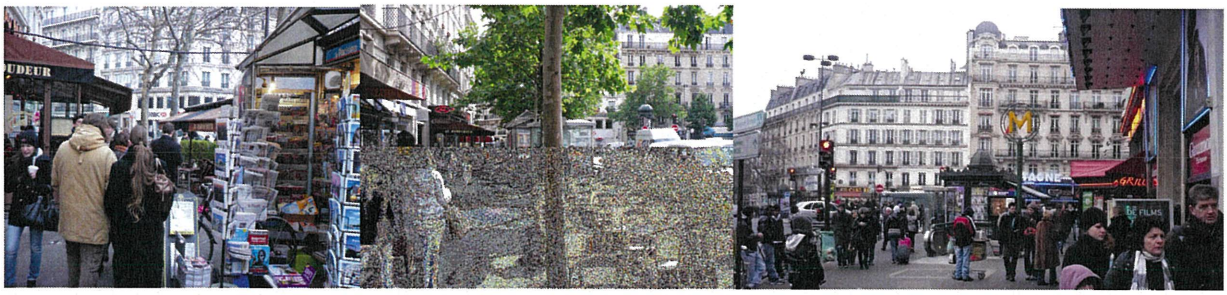
Source : 6T

Dès lors, il est clair que la Place du 18 juin 1940 est, d'une part, un lieu d'attraction touristique, de loisirs et d'autre part, un lieu de passage vers d'autres espaces. « L'hybridation » des fonctions de la place implique la présence d'une multitude d'usagers aux pratiques différentes qui vont se confronter. Elle explique aussi l'existence d'aménagements et d'équipements en direction soit des usagers en transit, soit des usagers faisant une halte sur la place, soit des deux… Une question se pose alors : comment cette double fonction de la place impacte-t-elle la sécurité des déplacements piétons ? Pour le comprendre, l'analyse objectivée a permis de déterminer les éléments présents dans l'espace qui perturbent les déplacements piétons et l'interaction entre les usagers en transit et les usagers stagnants.

Le premier élément est la publicité, omniprésente sur la place. Le fait que la place soit un lieu de passage explique la présence de grandes enseignes lumineuses sur les immeubles et de colonnes Morris sur les terre-pleins centraux. La fonction de destination de la place explique plutôt la présence de panneaux Decaux sur les trottoirs, à hauteur de piéton. Mais que l'usager soit en transit ou stagnant, piéton ou véhiculé, l'impact est le même. « Pollution » visuelle et obstacle physique, la publicité y est déroutante, complique l'orientation, incitant parfois à enfreindre la signalisation comme il a été constaté. On parle de pollution visuelle car elle se surajoute à une abondante signalisation et impacte de ce fait la lisibilité du site. C'est ce qu'on voit sur la photo ci-dessous avec la présence de ballon (pour une campagne publicitaire), sur les panneaux de signalisation et d'orientation. C'est aussi un obstacle physique car, de par sa matérialisation, elle peut entraver le cheminement des piétons. Les colonnes Morris par exemple sont assez volumineuses et obligent des contournements et des détours.

Source : 6T

Le deuxième élément perturbant les déplacements piétons sur la place est l'emprise au sol des terrasses de cafés, restaurants, bars et kiosques à journaux. Leur présence en nombre s'avère source de difficultés car elle réduit l'espace sur le trottoir pour le piéton et ne facilite pas son déplacement. Ce dernier est obligé de s'adapter en modifiant parfois son itinéraire, ce qui n'est pas toujours sécurisant. Pour le piéton pressé (en transit…), cette gêne dans le déplacement peut l'inciter à la traversée sauvage pour aller plus vite.



Source : 6T

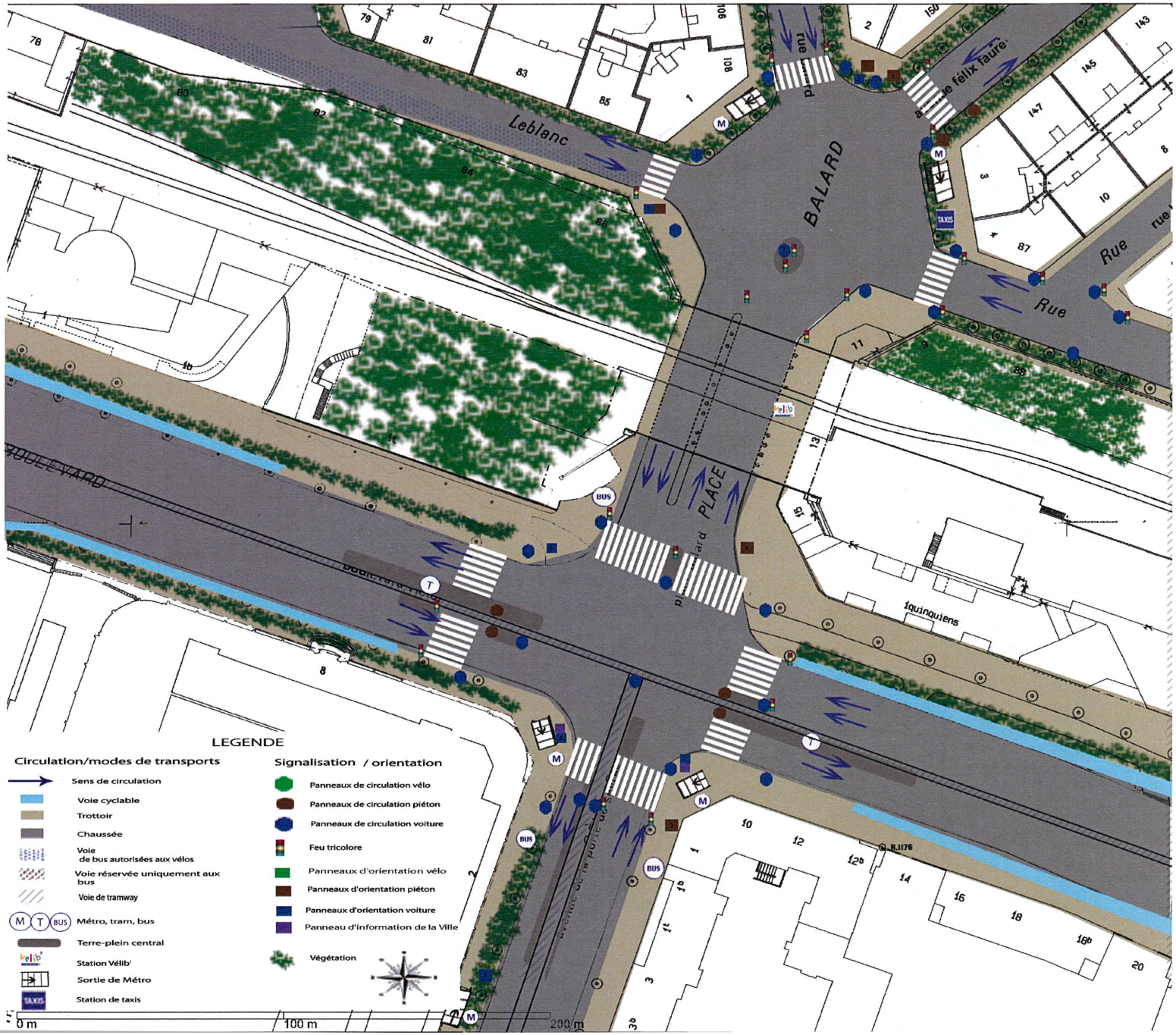
Les terre-pleins centraux sont le troisième élément problématique qui a été identifié. Occupant une place au sol considérable, ils ont un impact réel sur la prise de risque des piétons. Comme il a été indiqué précédemment, leur positionnement n'est pas toujours compris par l'usager. On observe d'ailleurs une tendance générale des piétons à pratiquer la traversée sauvage en se servant des terre-pleins comme refuges. L'objectif semble être l'efficacité du déplacement et la rapidité, tant pour les individus en transit que pour ceux dont la destination est la place.

A la fois espace de transit et espace de destination, la Place du 18 juin 1940 propose donc une hybridation des fonctions qui complique l'appropriation des aménagements par les usagers ; une appropriation fondamentale pour la sécurité des piétons en situation de déplacement.

2.2 La Place Balard : deux espaces, deux usages

Source : 6T

La Place Balard est située dans le 15e arrondissement de Paris à proximité du boulevard périphérique. Le passage constant de véhicules sur le site en fait un lieu de transit automobile mais aussi, du fait de la desserte tramway, de cinq lignes de bus et d'une ligne de métro, un lieu de transit tous modes. Pour autant, le transit jouxte la destination. En effet, traversée par le pont de la Petite Ceinture, la Place Balard se compose de deux parties aux ambiances et aux usages différents. Un premier espace où le transit est le plus marqué (celui desservi par le tramway) que nous appellerons « Coté tram ». Un deuxième où la destination est la plus marquée (celui qui accueille de nombreux commerces, services et autres aménagements urbains plus spécifiques à la « flânerie ») que nous appellerons « Coté commerces ». Si globalement la Place Balard ne semble pas être davantage un espace de transit que de destination, la confrontation des usages semble bien devoir être appréhendée selon cette dualité spatiale.


Leblanc
BALARD
PLACE
Rue
Rue
de félix faure
BOULEVARD
1quinquiens
LEGENDE
Circulation/modes de transports
Sens de circulation
Voie cyclable
Trottoir
Chaussée
Voie de bus autorisées aux vélos
Voie réservée uniquement aux bus
Voie de tramway
Métro, tram, bus
Terre-plein central
Station Vélib'
Sortie de Métro
Station de taxis
Signalisation / orientation
Panneaux de circulation vélo
Panneaux de circulation piéton
Panneaux de circulation voiture
Feu tricolore
Panneaux d'orientation vélo
Panneaux d'orientation piéton
Panneaux d'orientation voiture
Panneau d'information de la Ville
Végétation
0 m
100 m
200 m

2.2.1 Une signalisation visible mais pas toujours lisible

La répartition des panneaux d'orientation et de circulation n'est pas la même « Côté commerces » et « Côté tram » : vingt sept pour le premier, trente huit pour le second. Cet écart est lié à l'importance des flux de circulation. Le « Côté tram » accueille une circulation plus dense et plus diversifiée que le « côté commerces ».

« Côté commerces », si les panneaux d'orientation voiture se font rares, le nombre de panneaux de circulation voiture (quinze au total) s'avère plutôt démesuré par rapport au flux de véhicules qui y passe : avec notamment de très nombreux sens interdit qui ont tendance à dérouter les automobilistes. Quant au piéton, il est plutôt bien guidé grâce à six panneaux d'orientation spécifiques qui correspondent relativement bien aux besoins et à la fréquentation du site.

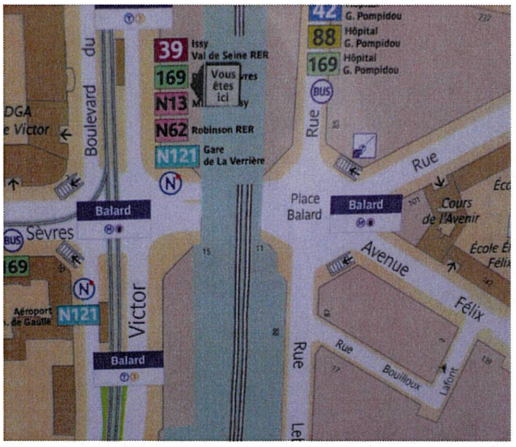
Source : 6t

« Côté tram », on observe deux fois plus de panneaux d'orientation voiture et quatre fois plus de panneaux de circulation piéton que du « Côté commerces ». Un effort a été fourni pour tenter de diriger au mieux les flux massifs de véhicules et pour tenter de sécuriser l'espace pour les piétons en les aidant par une signalisation très présente. En effet, le caractère multimodal du site rend son appréhension difficile pour les piétons qui doivent faire attention à la fois aux deux roues, aux véhicules motorisés et au tramway lors de la traversée de la chaussée. Cependant, cette quantité de panneaux rend la lecture de l'espace un peu confuse. Aux trente-huit panneaux déjà évoqués, il faut encore rajouter ceux à destination des cyclistes, du tramway mais aussi les panneaux publicitaires, notamment à proximité du pont de la Petite Ceinture et de la station service. Ces panneaux sont directement liés à la présence des flux « Côté tram ».

Source : 6t

L'importance des signaux visuels n'impacte pas la *visibilité* du site car c'est un espace dégagé et lumineux. En revanche, de par le nombre important d'informations à « déchiffrer », ils impactent la *lisibilité* du site en la complexifiant.

Cette difficile appréhension des lieux par la signalisation est d'ailleurs renforcée par une série d'incohérences ponctuelles qui font écho au problème de définition et de lien entre deux espaces perçus comme distincts mais faisant pourtant partie d'une même entité. « Côté tram », un panneau identique à ceux indiquant le nom des rues annonce que nous sommes « Place Balard » alors que juste devant lui, une flèche nous indique que cette même place se situe de l'autre côté de la Petite Ceinture. « Côté commerces », plusieurs panneaux indiquent que nous sommes « Place Balard » mais aucun ne montre que celle-ci se prolonge de l'autre côté du pont. Quand on regarde le plan de la RATP, seul le « Côté commerces » est indiqué comme étant la Place Balard.



Source : 6t

2.2.2 *Des aménagements de voirie au service du tramway ou du piéton ?*

De manière générale le mobilier urbain destiné aux piétons est rare. Un seul banc « Côté commerces » a été identifié. Il est d'ailleurs plutôt mal situé sur un trottoir peu fréquenté donnant directement sur la route. « Côté Tram » le constat est le même, ce qui renforce l'idée que la place a d'abord été pensée pour le transit. Par ailleurs, « Côté commerces », l'étroitesse et l'encombrement des trottoirs (notamment par les terrasses de café) compliquent le passage pour les piétons. Quant aux barrières de sécurité qui ont été installées entre la chaussée et le trottoir[45] pour protéger le piéton de la circulation, elles sont pour l'essentiel envahies par des deux roues en stationnement sauvage ; un stationnement sauvage empiétant sur le trottoir et obstruant également le passage pour le piéton.

Source : 6t

[45] Aux sorties de métro n°2 et 4, rue Leblanc, vers l'Hôpital G. Pompidou, à l'angle de la rue Balard et de la rue Félix Faure et aux angles des sorties de métro

Les traversées proposées sur la place s'avèrent, pour l'ensemble, assez alambiquées. « Côté tram », les passages piétons se font tous en deux temps minimum. La traversée en plusieurs temps du boulevard Victor pose problème. Le piéton doit franchir deux voies routières, deux voies de tramway aux sens opposés, puis encore deux voies routières à contresens des premières. Il doit donc être très attentif et regarder constamment dans tous les sens. De plus, il doit se conformer à trois feux différents pour une même traversée dont un, celui du tramway, qui ne propose pas le même code que les autres. Quant aux terre-pleins centraux qui permettent de faire une halte dans la traversée, ils sont pour la plupart trop étroits notamment pour contenir tous les usagers qui descendent du tramway et qui doivent attendre avant de traverser la chaussée.

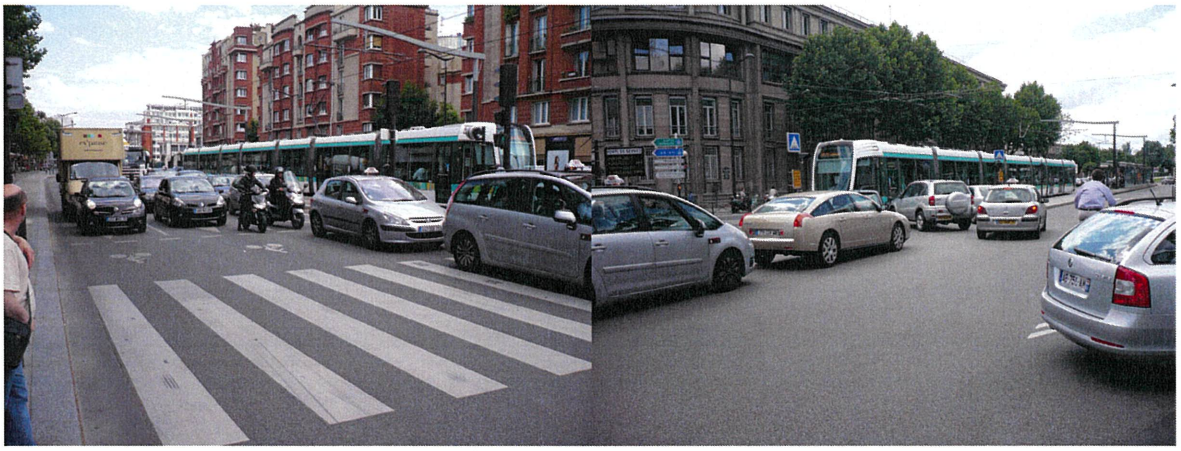
A cela, on peut ajouter, qu'en plus, il n'y a pas de logique globale sur la Place Balard : « Côté tram », un passage piéton au pied de la Petite Ceinture permet de traverser la place par son milieu alors que son pendant « Côté commerces » n'existe pas, obligeant les piétons à faire tout le tour de la place (traverser huit voies) pour se rendre juste en face.

Si les aménagements ne facilitent pas les déplacements piétons, la Place Balard a fait l'objet d'une restructuration récente avec l'arrivée du tramway. Pourtant, outre le fait qu'elle n'ait pas profité à l'ensemble de la place mais seulement au « Côté tram », elle semble avoir davantage été au service du tramway que des usagers de la place. A trop travailler sur les modes et les espaces on en oublie les usages et, en l'occurrence, les usagers qui viennent et qui sortent du tramway. A ce titre, le passage du « Côté tram » au « Côté Commerces » en est caractéristique. S'effectuant sous le pont de la Petite Ceinture il est pour le moins très peu accueillant. Malgré l'implantation d'une station Vélib' peu visible, il s'avère délaissé, sombre, sale, placardé d'affiches. Bref, au mieux c'est un sas qui signale à l'usager le passage dans un autre monde, mais en rien un trait d'union entre deux espaces d'une même place.

Source : 6t

2.2.3 L'occupation de l'espace public : le face à face du transit et de la destination

La grande majorité du site est dédiée soit à la circulation des véhicules motorisés soit à la circulation des transports en commun. Pour les piétons, la place Balard est avant tout un lieu de correspondance entre deux modes, un lieu de passage pour se rendre à l'Hôpital, au Parc André Citroën, à l'Aquaboulevard etc.



Source : 6T

Le « Côté tram » est uniquement dédié à la circulation. Malgré la présence de rares commerces de proximité, une librairie et une brasserie, il n'y a pas vraiment de vie de quartier ni d'animation de l'espace public. Situés au croisement du boulevard Victor et de l'avenue de la Porte de Sèvres, les quelques commerces donnent sur deux voies très passantes dont les nuisances (bruit, pollution, odeurs, désagréments visuels, etc.) n'incitent pas les clients à rester. Bien que la présence des piétons ait été prise en compte dans la réalisation des aménagements pour l'arrivée du tramway, elle l'a été de manière inadaptée (l'excès de signes visuels, des terre-pleins trop réduits etc.). Ces aménagements sont d'ailleurs l'occasion d'infractions fréquentes à la règle. D'abord, si les terre-pleins centraux sont des refuges pour les piétons, ils vont aussi les inciter à une prise de risque via notamment une traversée au rouge mais en deux temps. Ensuite, le foisonnement, voire l'excès, de signalisation à destination de tous les modes brouille les « pistes » du piéton alors sans repère efficace pour se déplacer.

Le « Côté commerces » a, pour sa part, une double fonction. Si l'emprise de la voirie est très importante, la frange de la place laissée aux piétons est le lieu d'une animation locale. La présence de nombreux commerces de proximité - une pharmacie, des bars-restaurants, un primeur etc. - en fait un lieu de destination. Ce type d'occupation se prolonge dans les voies partant de la place vers le centre de Paris. Très passant, cet espace est protégé de la cohue des différents modes qui circulent « Côté tram » par le pont de la petite ceinture qui fait office de barrière visuelle et sonore. L'usager a donc l'impression d'être dans un espace public davantage préservé de la circulation, plus favorable à une occupation prolongée.

Parallèlement, en occupant l'espace, cet usager de « destination » va entraver les déplacements des piétons. En effet, les terrasses des cafés- restaurants, le stationnement sauvage des deux roues sur les barrières de sécurité, etc. sont autant de nouveaux obstacles pour les piétons…

Source : 6t

Par conséquent, contrairement à la « Place du 18 juin 1940 » où ces deux fonctions sont mêlées, « Place Balard », elles sont côte à côte. Comment chacune de ces fonctions impacte la sécurité des déplacements piétons ? Pour le comprendre, l'analyse objectivée a permis de déterminer les éléments présents dans l'espace qui perturbent les déplacements.

« Côté tram », deux éléments principaux impactant sur les déplacements des piétons ont été repérés. Le premier tient à la conception de l'espace davantage centrée sur le tramway que sur les usagers. Ainsi, les traversées en plusieurs temps, les terre-pleins souvent trop étroits compliquent la tâche des piétons qui circulent dans cet espace. L'autre élément pointé est la surabondance de signaux visuels (différentes signalisations, panneaux publicitaires, etc.) qui altèrent la lisibilité du site.

« Côté commerces », les deux principaux éléments qui impactent les déplacements piétons sont les deux roues attachés sur les barrières de sécurité et les terrasses des bars-restaurants qui s'étalent sur les trottoirs. Ces usages de l'espace comme lieu de destination peuvent gêner les piétons de passage car ils limitent l'espace de circulation.

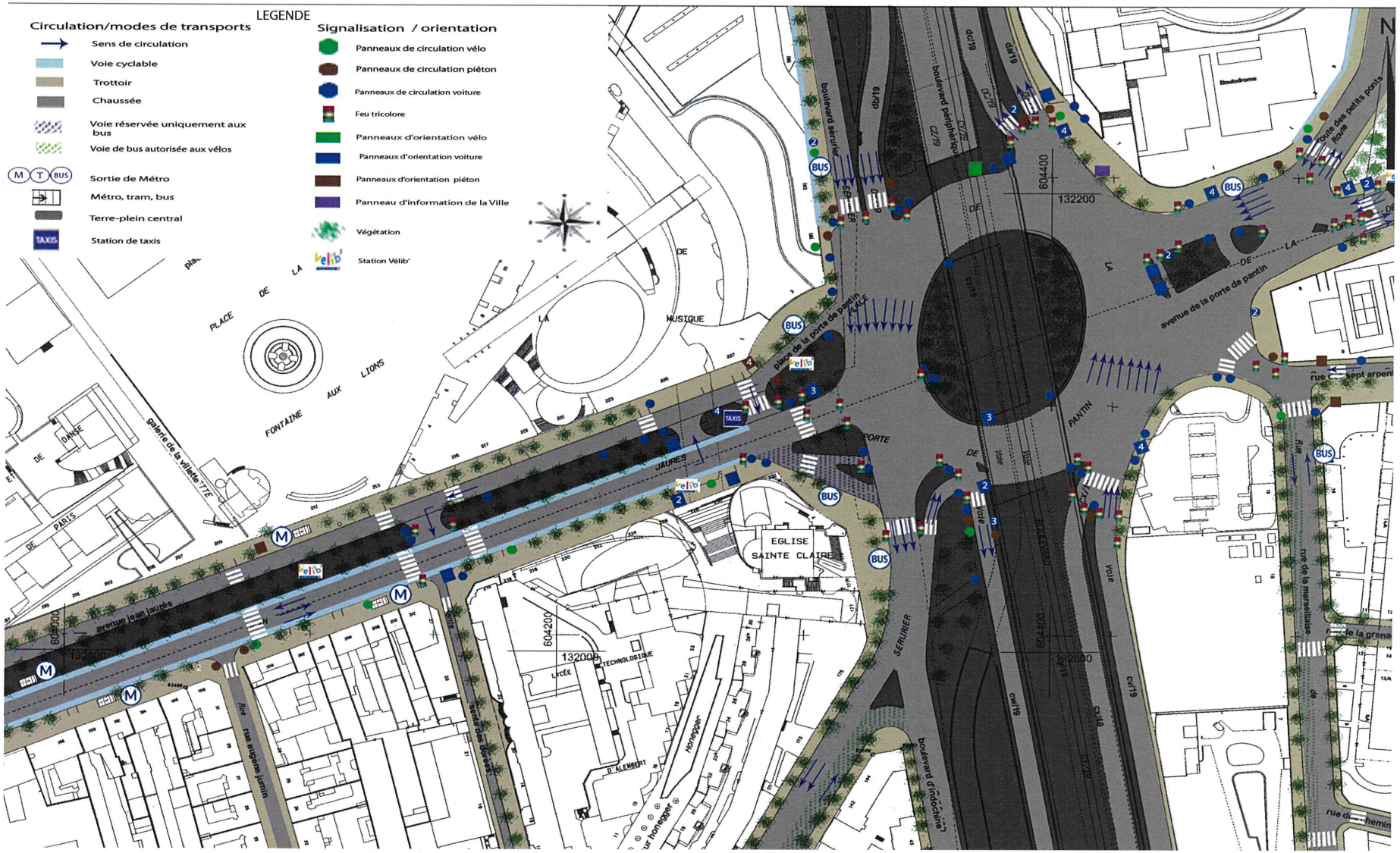
Ainsi, le pont de la Petite Ceinture matérialise la limite entre deux espaces aux fonctions différentes. Espace peu attractif pour le piéton, elle scinde la place en deux et ne donne pas envie d'aller voir de l'autre côté. Ainsi chaque fonction a son espace et n'interfère pas sur l'autre. Les problèmes soulevés sont liés à la spécificité de chaque côté plus qu'à la confrontation des deux fonctions qui, ici, ne semble pas avoir vraiment lieu.

Source : 6t

2.3 La Porte de Pantin : une place ou un carrefour ?

Source : 6T

Située dans le 19ème arrondissement de Paris, la Place de la Porte de Pantin est un grand espace essentiellement dédié à la circulation automobile dont la morphologie monumentale marque une frontière urbaine. D'une part, outre des aménagements piétons réduits au strict minimum, c'est un lieu d'entrée et de sortie du boulevard périphérique qui accueille toute une série de voies souterraines, aériennes, de bretelles de circulation, ainsi qu'un grand rond point. D'autre part, s'il assure la transition entre le boulevard périphérique et les voies de circulation urbaines classiques, la superstructure (véritable coupure visuelle) qui le matérialise délimite clairement la frontière communale entre la ville de Paris et la Ville de Pantin. Pour autant, cette « suprématie » automobile contraste fortement avec l'organisation des avenues la jouxtant où sont implantées de nombreuses aménités urbaines. Un contraste peut-être déconcertant pour un piéton qui passe d'un espace à l'autre…


LEGENDE
Circulation/modes de transports
Sens de circulation
Voie cyclable
Trottoir
Chaussée
Voie réservée uniquement aux bus
Voie de bus autorisée aux vélos
Sortie de Métro
Métro, tram, bus
Terre-plein central
Station de taxis
Signalisation / orientation
Panneaux de circulation vélo
Panneaux de circulation piéton
Panneaux de circulation voiture
Feu tricolore
Panneaux d'orientation vélo
Panneaux d'orientation voiture
Panneaux d'orientation piéton
Panneau d'information de la Ville
Végétation
Station Vélib'
PLACE DE LA FONTAINE AUX LIONS
galerie de la villette 77TE
avenue jean jaurès
rue eugène jumin
sente des dorées
EGLISE SAINTE CLAIRE
LYCÉE TECHNOLOGIQUE
D'ALEMBERT
Honegger
boulevard d'indochine
boulevard périphérique
boulevard sérurier
avenue de la porte de pantin
route des petits ponts
Boulodrome
rue de la marseillaise
132200
132000
604000
604200
604400
BUS
M
TAXIS

2.3.1 La signalisation au service d'un espace de transit automobile

En abondance, la signalisation est en majorité destinée aux véhicules motorisés. Sur la place, nous avons dénombré quarante neuf panneaux de circulation, vingt-neuf panneaux d'orientation pour les voitures et quarante six feux tricolores. Cependant, cette abondance ne paraît pas abusive au vu de l'important trafic automobile. Rappelons que le boulevard périphérique, qui débouche Place de la Porte de Pantin, est le premier axe routier d'Ile de France, fréquenté quotidiennement par 270 000 véhicules en moyenne[46].

Source : 6T

En revanche, la signalisation pour les piétons est en nombre restreint sur la place. On la trouve plutôt aux embranchements des rues adjacentes, notamment vers l'avenue Jean Jaurès où il y a un flux de piétons important. Le nombre de panneaux semble donc suffisant car proportionnel au flux piétonnier fréquentant la place.

Si l'avenue Jean Jaurès accueille un grand nombre de piétons c'est en grande partie parce que quatre sorties du métro 5 y débouchent. En effet, contrairement à ce qu'on pourrait penser, la station de métro « Porte de Pantin » n'amène pas directement sur la place. Plus étrange encore, aux sorties, les panneaux qui indiquent la place de la porte de Pantin sont très rares, toutes les sorties n'étant pas équipées d'un plan de quartier. Il n'y a donc pas de continuité entre le métro et la place. Pourtant, huit lignes de bus marquent l'arrêt place de la Porte de Pantin ou à proximité et certains usagers pourraient avoir besoin d'effectuer une correspondance entre ces deux modes. Avec l'arrivée prochaine de la ligne de tramway T3 Place de la Porte de Pantin, actuellement en travaux, ce manque devrait être corrigé.

Source : 6T

En termes de signalisation, la Place de la Porte de Pantin marque un fort contraste avec les avenues environnantes où le piéton est guidé dans ses déplacements par une signalisation très présente. Ceci peut être déroutant pour le piéton. La fonction de frontière urbaine de la place,

[46] http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/NUMERO25.pdf le 26 /01/2010

marquant la limite entre Paris et Pantin et celle de lieu clef de transit pour les véhicules motorisés expliquent certainement le peu d'attention portée à la signalisation piétonnière.

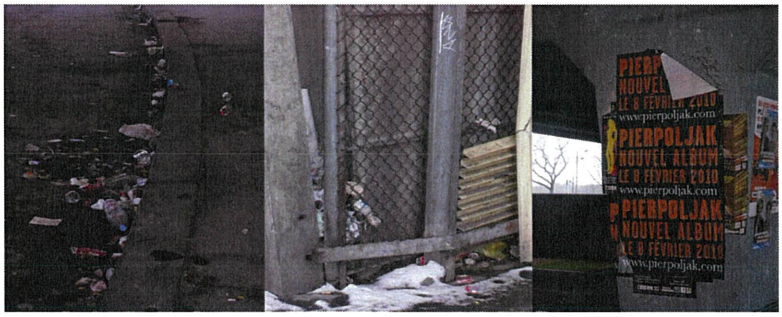
2.3.2 *Les aménagements de voirie : quand le piéton est un détail*

La Place de la Porte de Pantin est un espace clairement dédié à la circulation automobile. Porte parisienne, entrée et sortie du boulevard périphérique, l'espace est calibré pour accueillir un trafic dense et rapide. Les aménagements sont aussi dimensionnés par rapport à la circulation automobile : autour du rond point, huit voies de circulation sont alignées ; quatre bretelles du boulevard partent ou arrivent sur la place. On peut parler de superstructure routière.

Source : 6T

Au regard des aménagements, l'organisation des flux (automobiles) a bien prévalu sur la dimension esthétique et de confort de la place. On observe très peu d'aménagements facilitant le parcours du piéton. D'abord, la présence des piétons n'est autorisée que sur les franges de la place, l'espace central étant dédié à la circulation automobile. Les passages piétons qui permettent d'en faire le tour imposent généralement des traversées en plusieurs temps et seuls quelques feux sont équipés de bouton permettant aux piétons de signaler leur présence et de demander le passage. Ensuite, il y a peu d'aménagements incitant le piéton à la flânerie (bancs...). Aussi, bien que certains terre-pleins aient été engazonnés, ils ne semblent pas entretenus et ne changent rien à l'aspect peu accueillant de la place.

Les nuisances générées par la circulation automobile et l'inadaptation des aménagements aux déplacements piétonniers, contribuent à faire de cet espace un lieu désagréable pour le piéton, que l'on souhaite traverser sans s'attarder. L'espace sous le pont en est caractéristique. Sombre et sale, il en devient peu rassurant pour le piéton. Les parois sont couvertes d'une couche grise générée par la pollution, de traces d'humidité, des détritus gisent un peu partout sur le sol etc. De plus, c'est un lieu bruyant dans sa partie couverte, un écho se créant avec les voitures…



Source : 6T

Au-delà de la disproportion entre la superficie prévue pour les piétons et celle attribuée à la circulation automobile place de la Porte de Pantin, les aménagements, dans leur nature, leur conception, leur entretien participent à créer une atmosphère peu propice à la présence piétonne.

A l'inverse, l'avenue J. Jaurès, sur laquelle passent la plupart des piétons qui vont emprunter la Place de la Porte de Pantin, dispose d'aménagements soignés et proposent une répartition équilibrée de l'espace public entre les différents usagers : voies de taxis, de bus, pistes cyclables, grande zone piétonne, voies de circulation pour les voitures, stationnement pour vélos, véhicules électriques etc.

Source : 6T

Dans cette avenue, la moitié de la voirie a été aménagée pour les piétons avec un cheminement isolé par de la végétation. La place de la voiture a été alors divisée par deux et les surfaces réparties plus équitablement entre les autres modes. Par rapport à la Place de le Porte de Patin, l'attention portée aux piétons tranche donc radicalement et ces derniers passent d'un monde à l'autre de manière assez radicale.

2.3.3 L'occupation de l'espace public : un piéton oublié dans le transit automobile

Une signalisation piétonnière rare, une suprématie de la voirie routière, un environnement inconfortable et insécurisant, rappellent aux piétons que cet espace ne leur est pas destiné. A l'image de ce qui est offert aux automobilistes, cette place a au mieux une fonction de carrefour pour les piétons et certainement pas de destination.

Pourtant, certains équipements comme l'Eglise Sainte Claire, le stade Jules Ladoumegue ou encore la Cité de la Musique donnent directement sur la place ; mais ceux-ci ne donnent pas pour autant une fonction de destination à la place car soit ce sont des équipements qui attirent peu de piétons (église et stade) soit, comme c'est le cas pour la Cité de la Musique, l'entrée principale se situe sur l'avenue Jean Jaurès.

Source : 6T

L'espace de la Porte de Pantin se caractérise donc par l'absence d'aménités urbaines, de points d'attractivité immédiate (ni commerces, ni services etc.), tout juste un banc et des arrêts de bus perdus face à l'emprise automobile. Pour le piéton, l'appropriation de la Place de la Porte de Pantin est donc difficile, il n'y trouve pas sa place. Et, malgré le peu d'espace qui lui est réservé, il ne transgresse pas fréquemment la règle...

En revanche, les rues alentours sont beaucoup plus animées. Notamment coté Paris, l'avenue Jean Jaurès est bordée de commerces de proximité (restaurants, bars, hôtels, supermarchés…) et d'immeubles d'habitation. Mais aussi, côté Pantin, où l'avenue Jean Lolive (malgré un trafic automobile important circulant sur deux fois deux voies) accueille également de nombreux commerces de proximité. Pourtant sur ces avenues, où le piéton est mieux « servi », il semble enfreindre la règle de manière plus systématique.

Source : 6T

Lieu de transit (piéton et automobile), si la Place de la Porte de Pantin contraste bien avec les voies qui la jouxtent (davantage des lieux de destination), la transition piétonne entre les deux espaces n'est pas si problématique, du moins elle est claire. Pour autant, la transgression à la règle de la sécurité routière semble être bien différenciée selon l'espace. Au moins le piéton se sentirait dans un espace qui lui est alloué, au plus il en respecterait la règle, et à l'inverse, au plus il disposerait d'espaces spécifiques, au moins il serait respectueux de la règle.

La question est donc de voir ce qui incite le piéton à transgresser la règle sur les avenues alentours et pas sur la place. Il est clair que la fonction du lieu (transit pour la place et destination pour les avenues) a un impact sur la sécurité du déplacement. L'analyse objectivée a permis de relever les éléments présents dans chaque type d'espace qui ont une influence sur la manière de se déplacer des piétons.

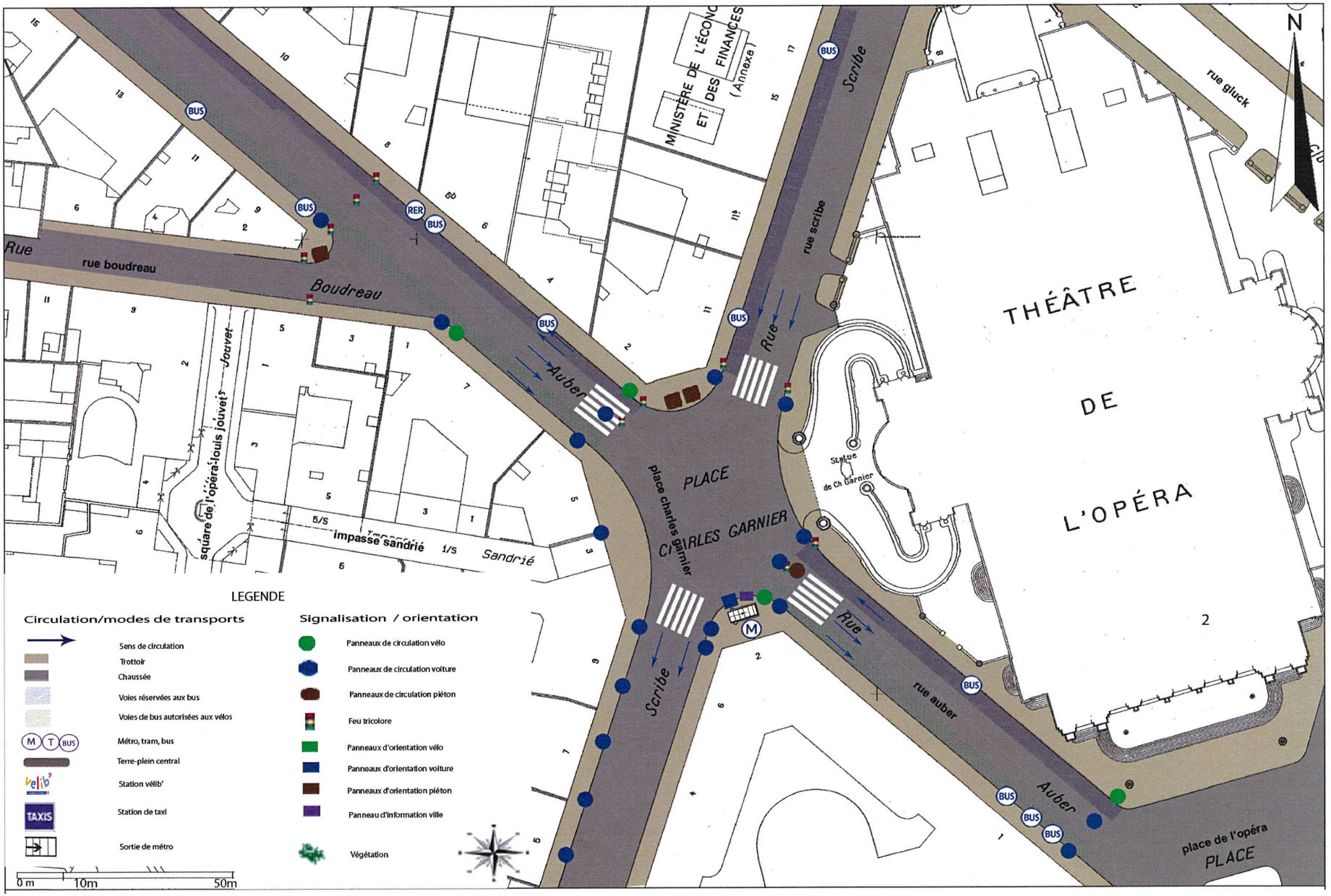
Les avenues sont des espaces favorables à la présence des piétons, en particulier l'avenue Jaurès réaménagée en espace civilisé. En confiance dans un espace où une grande superficie lui est réservée, le piéton n'hésite pas à enfreindre. Les nombreuses aménités présentes sont autant de points d'attractivité qui déconcentrent le piéton de son déplacement stricto-sensu.
En revanche, la Place de la Porte de Pantin produit l'effet inverse. La monumentalité de l'infrastructure routière, le manque d'aménagements destinés aux piétons, le faible entretien de l'espace, l'absence d'aménités urbaines font comprendre au piéton qu'il n'est pas dans un espace qui lui est favorable et crée un sentiment d'insécurité qui le dissuade d'enfreindre la règle.

Le fort contraste auquel est confronté le piéton qui passe de l'avenue Jaurès à la Place de la Porte de Pantin peut être déroutant. En effet, le passage d'un espace de destination à un espace de transit aussi marqué, sans espace de transition, a tendance à contraindre le piéton dans son comportement.

2.4 La place Auber-Scribe : quand le transit brouille les pistes de la destination

Source : Google Earth 2009

Située dans le 9ème arrondissement de Paris, la place dite Auber-Scribe porte en réalité le nom de Charles Garnier. Au croisement de la rue Auber et de la rue Scribe, aucun usager rencontré ne la reconnaît d'ailleurs sous sa dénomination officielle, nous l'appellerons donc la place « Auber-Scribe ». Fondamentalement liée à la circulation, elle accueille des flux de véhicules motorisés à la fois importants et diversifiés (bus, cars de tourisme, voitures particulières, taxis, deux roues, etc.) et malgré sa superficie « routière », elle s'avère saturée. Une saturation aggravée tant par son importante desserte en transports en commun (13 lignes de bus utilisent les 10 arrêts à proximité, une ligne de métro débouche sur la place, et une gare RER est implantée rue Auber) que par sa caractéristique touristique (Opéra, Grands Magasins Bd Haussmann, etc.). Ainsi, haut lieu de correspondances et haut lieu touristique, la confrontation de nombreux usages et usagers (actifs, touristes, en transit, etc.) semble compliquer l'appréhension (a minima piétonne) de la Place Auber-Scribe où le tintamarre permanent des klaxons exprime bien le sentiment de confusion générale…

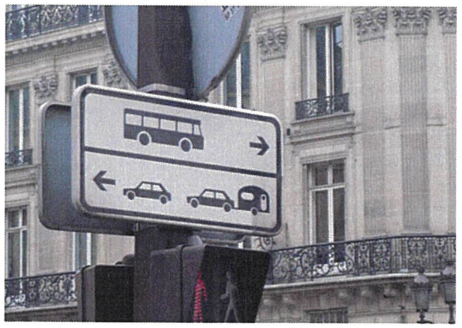

N
THÉÂTRE DE L'OPÉRA
PLACE CHARLES GARNIER
place charles garnier
Rue Boudreau
rue boudreau
Rue Auber
rue scribe
Scribe
rue auber
Auber
rue gluck
square de l'opéra-louis jouvet
Jouvet
impasse sandrié
Sandrié
Statue de Ch Garnier
MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES (Annexe)
place de l'opéra
PLACE
BUS
RER
M
LEGENDE
Circulation/modes de transports
Sens de circulation
Trottoir
Chaussée
Voies réservées aux bus
Voies de bus autorisées aux vélos
Métro, tram, bus
Terre-plein central
Station vélib'
Station de taxi
Sortie de métro
Signalisation / orientation
Panneaux de circulation vélo
Panneaux de circulation voiture
Panneaux de circulation piéton
Feu tricolore
Panneaux d'orientation vélo
Panneaux d'orientation voiture
Panneaux d'orientation piéton
Panneau d'information ville
Végétation
0 m
10m
50m

2.4.1 La signalisation : quand la circulation annihile l'orientation

Source : 6t

Place Auber-Scribe, les panneaux de circulation à destination des véhicules motorisés sont quatre fois plus nombreux que ceux à destination des piétons. Sur la place, les rues étant à sens unique, la majorité des panneaux sont des sens interdits ou des flèches pour indiquer les voies autorisées.

Les quelques panneaux de circulation piétonnière se situent sur les feux tricolores. Etant donnée la complexité de la traversée pour les piétons, ils tentent de clarifier l'organisation de la circulation pour la rendre compréhensible pour le piéton et ainsi sécuriser ses déplacements. Cette mission ne semble pas vraiment réussie étant donnée la complexité de la signalétique choisie. Par exemple, un panneau iconographique, présent à différents endroits de la place, indique aux piétons le double sens de circulation, celui des voitures et celui des bus. Déjà difficile en elle-même, la compréhension de ce panneau est compliquée par la nécessité pour le piéton de prendre simultanément connaissance du panneau lui indiquant la traversée , de la couleur de la figurine piéton et de la présence de véhicules (deux-roues, bus et voitures) venant des deux sens de circulation.



Source : 6t

Cette complexité des panneaux reflète celle de l'organisation de la circulation du carrefour. Au lieu d'en simplifier la compréhension pour le piéton, les panneaux présents peuvent rendre les déplacements moins sécuritaires car ils captent l'attention des usagers sans leur permettre de mieux comprendre et détournent leur vigilance de la circulation.

Les proportions entre panneaux à destination des véhicules et panneaux à destination des piétons, s'inversent quand on s'intéresse aux panneaux d'orientation. Le seul panneau d'orientation pour les voitures leur indique la présence d'un parking. Les piétons sont

beaucoup mieux guidés. La sortie 3 du métro, qui débouche sur la Place Auber-Scribe, met à disposition du piéton des plans de métro, de quartier ainsi qu'un petit schéma lui indiquant la direction à prendre pour se rendre à l'arrêt du Roissy Bus situé rue Scribe. Ces panneaux sont implantés sur le quai du métro. Sur la place, deux panneaux orientent les piétons vers un cinéma, les Grands Magasins et une carte d'arrondissement leur permet de se situer. De plus, dès leur émergence du réseau, les usagers peuvent rapidement s'orienter sans avoir à se déplacer pour identifier des repères dans son environnement. Les panneaux d'orientation (un plan du 9ème arrondissement, le nom des rues, l'indication de la présence de la gare de RER, des Grands Boulevards, des arrêts de bus…), ceux de circulation mais aussi la présence des principaux monuments et repères urbains de ce secteur (l'Opéra, le musée Fragonard, les Galeries Lafayette, la gare de RER…) visibles dès l'émergence du métro, sont autant d'aides pour se situer dans l'espace.

Source : 6t

Alors que la signalisation relative à l'orientation s'avère satisfaisante (suffisante et accessible) celle relative à la circulation est beaucoup plus compliquée (surabondante et paradoxale). Et, *in fine,* la deuxième empiète sur l'efficacité de la première en laissant globalement un sentiment d'insécurité globale même lorsque l'on respecte la règle de la sécurité routière.

2.4.2 Les aménagements de voirie : entre confort et confusion

Le croisement de la rue Scribe et de la rue Auber (la Place Auber-Scribe) est organisé de manière très complexe, notamment pour réguler les différents flux des véhicules motorisés.
La rue Scribe est en sens unique du Nord Est vers le Sud Ouest. Elle est composée de trois voies de circulation dans sa partie Est, dont une pour les bus. Les véhicules qui arrivent sur la place par cette voie ont la possibilité de tourner sur leur gauche vers l'opéra. Dans sa partie Ouest, les deux voies sont encadrées par du stationnement bilatéral. La traversée de la rue Scribe se fait en un temps pour les piétons.

La rue Auber est organisée de manière plus complexe. Elle est composée de quatre voies dont trois vont dans le sens Nord-Ouest – Sud-Est. Deux d'entre elles sont utilisées par les voitures

et une par les bus. La quatrième voie, réservée aux bus, va à contresens. La circulation automobile est donc encadrée par une voie de chaque côté où les bus circulent dans des sens opposés. Les voitures qui arrivent de la rue Auber et qui veulent tourner à droite rue Scribe doivent donc être attentives à la voie de bus située à leur droite. Le piéton doit également être extrêmement attentif et contrôler les deux sens de circulation pour pouvoir traverser. Son passage est encore compliqué par le réglage des feux. Le feu est vert pour les piétons rue Auber en même temps que pour les véhicules rue Scribe, qui, en majorité, tournent sur leur gauche. Cela signifie que les piétons qui s'engagent dans la traversée voient soudain arriver vers eux les véhicules venant de la rue Scribe. Ceci peut être assez impressionnant et insécurisant en heure de pointe car ce ne sont pas quelques véhicules qui débouchent mais bien une masse rapide et compacte, parfois fendue par des deux roues pressés de traverser et qui ne respectent pas toujours le feu vert piéton. Cette masse est d'autant plus confuse que l'absence de marquage au sol ne permet pas aux véhicules de se répartir correctement sur la chaussée. A ce moment là, de nombreux petits incidents surviennent. Certains véhicules se retrouvent au milieu du carrefour alors que le feu est déjà passé au rouge pour eux, ce qui bloque la circulation des véhicules venant d'autres voies. Bruyante du fait de la circulation motorisée, la place l'est davantage à cause des klaxons des véhicules qui se disputent l'espace de la chaussée.

Source : 6t

La confusion de ce croisement est encore accentuée par la présence de nombreux cars touristiques qui circulent et stationnent au bord de la chaussée, notamment rue Auber et rue Scribe côté Nord-Est. Certaines voitures, souvent des taxis, sont arrêtées avec leurs feux de

détresse le long des trottoirs. Un marquage au sol de pointillés jaunes leur permet de s'y arrêter mais pas de stationner. De nombreuses livraisons s'effectuent également sur le bord de la chaussée. Tout ceci peut gêner à la fois la circulation routière et les cheminements piétonniers.

La principale difficulté pour les piétons est donc bien la traversée de la chaussée, particulièrement rue Auber. En dehors de ce moment délicat, les trottoirs sont larges et des croix de Saint André ont été implantées entre le trottoir et la chaussée au niveau de la MEA, d'American Express et de la rue Auber côté Opéra, canalisant les piétons. Aucun mobilier urbain n'a été prévu pour un stationnement prolongé des piétons (absence de bancs, sièges…), ce qui rappelle bien la vocation de lieu de passage et non de destination de cette place.

2.4.3 L'occupation de l'espace public : un espace de transit dans un quartier de destination

Malgré la présence de nombreux sites touristiques dans le quartier, l'importante superficie dédiée à la circulation routière, la bonne orientation des piétons, l'importante desserte en transports en commun, l'absence de mobilier urbain leur permettant de stagner, etc. montrent bien que la place est organisée comme un site de passage et non de destination pour les piétons. Cette fonction de transit se confirme quand on regarde le type de services présents ou l'absence de commerces de proximité.

La seule occupation significative de la place est celle de certains passants en correspondance (stationnant sur les trottoirs pour attendre le bus) ou de touristes (se regroupant avant de poursuivre leur visite). Par ailleurs, les arrêts de Roissy Bus et des Bus Rouge suscitent l'arrêt prolongé de nombreux touristes parfois chargés de bagages encombrants, ce qui ne facilite pas les déplacements sur le trottoir. Ce type d'usage de la place n'est donc qu'une étape dans un déplacement. Le reste du flux piétonnier est très mouvant.

Source : 6t

Alors que la place jouxte des attractions nombreuses, sa fonction de transit corrélée à la saturation dont elle fait l'objet semble écraser toutes velléités « insécuritaires » : les prises de risque piétonnes sont quasi inexistantes. L'analyse objectivée a ainsi permis de déterminer les éléments présents dans l'espace qui commandent ces comportements.

Le premier élément est l'organisation complexe de la circulation. Ce carrefour parcouru par de multiples usagers, venant de sens différents, à des allures différentes rend dangereux la traversée du piéton, d'autant que la mauvaise coordination des feux aboutie à une confrontation des usages notamment entre piétons et véhicules motorisés.

Le second élément est la signalisation. Etant donnée cette rencontre de multiples modes sur l'espace public, il est nécessaire d'informer et de guider tous les usagers dans leur passage sur la place. Les informations sont donc rendues complexes, d'autant plus que certains panneaux utilisés manquent de clarté.

Un troisième élément s'ajoute à cela: la présence de nombreux touristes (notamment aux arrêts du Roissy bus et du Bus Rouge) qui entravent la circulation des piétons et les obligent à les contourner en marchant sur la chaussée.

Ainsi, sur la place Auber-Scribe, les différents problèmes rencontrés par les piétons ne sont pas liés à un mélange des usages mais bien à sa principale (pour ne pas dire sa seule) fonction de transit. Espace de transit saturé, la complexité de la place impressionne les piétons qui évitent de prendre des risques.

*****

A la lecture des quatre terrains, si la signalisation, les aménagements de voirie, et l'occupation de l'espace public impactent bien la « sécurisation » des déplacements piétons, leur influence oscillent selon l'environnement. Parfois la signalisation prime sur l'ensemble quand d'autres fois ce sont les aménagements de voirie ou l'occupation de l'espace.

> Place Auber-Scribe, l'inadaptation de la signalisation est particulièrement problématique, certes pour le piéton mais aussi pour les autres usagers qui vont se retrouver en confrontation avec le piéton. Alors que la signalisation rue Auber autorise les piétons à traverser, au même moment, des véhicules débouchent de la rue Scribe, créant ainsi la confusion totale.
>
> Place du 18 Juin 1940, c'est avant tout la multitude des aménités urbaines ainsi que la diversité et la densité de l'occupation de l'espace public qui complique la lisibilité du site et son usage par les piétons.

Place Balard, c'est l'inadaptation des aménagements de voirie qui complique l'utilisation du site. Ils sont en effet, davantage conçus pour le tramway et ses usagers plus que pour les piétons au sens large du terme.

Place de la Porte de Pantin, les aménagements, clairement destinés à accueillir un trafic automobile dense, ne laissent qu'une place marginale aux piétons en déplacement.

Enfin, au-delà de la signalisation, des aménagements de voirie ou de l'occupation de l'espace public, c'est la confrontation des usage(r)s qui s'avère la plus problématique. Une confrontation d'autant plus problématique que la plupart des espaces publics offrent une mixité voire une hybridation des fonctions de transit et de destination. Les solutions s'avèrent en effet très compliquées car une uniformisation de la signalisation ou des aménagements de voirie reste toujours incomplète et que leur dédoublement s'accompagne d'une surabondance de l'information qui a tendance à brouiller la lisibilité du site.

Pour avancer sur cette confrontation des usage(r)s, il s'avère donc nécessaire de dépasser les seules observations de terrain et d'appréhender plus spécifiquement les pratiques des piétons en analysant plus spécifiquement leur comportement en situation de déplacement.

3 DISPOSER DE L'ESPACE

L'enjeu de la partie dite « Proposer l'espace » était d'appréhender d'un point de vue factuel les différents éléments offerts aux piétons pour se déplacer dans un espace donné et, *in fine*, de repérer les caractéristiques de l'environnement influençant *a priori* les déplacements piétonniers en général et leur « sécurisation » en particulier. L'enjeu de cette troisième partie dite « Disposer de l'espace » est de comprendre comment et pourquoi l'usager se saisit ou non des éléments qui lui sont mis à disposition. Ainsi, à travers l'analyse des entretiens longs réalisés auprès des usagers du site[47], nous chercherons à mieux comprendre comment l'espace joue sur les déplacements des usagers selon leur profil (et inversement) et nous tenterons d'identifier des leviers d'action pour améliorer la « marchabilité » des lieux. Dans ce but, les entretiens réalisés auprès des usagers ont fait l'objet d'une triple analyse reprise systématiquement pour chacun des terrains.

Une première analyse vise à comprendre l'orientation du piéton. Pour ce faire, nous nous intéresserons aux compétences des usagers en termes de repérage. Des compétences qui font écho à deux types de codes :

- Le code ville désigne le repérage à l'aide des indices à disposition dans l'environnement ; indices de toutes natures (panneaux, bâtiments, activités, ambiance…). Savoir manier ce code est une compétence de l'usager qui nécessite de l'autonomie, de la déduction.
- Le code réseau désigne le repérage à l'aide d'indications explicites, comme les panneaux de circulation ou les panneaux indicateurs.

En partant de ce constat, trois types d'usagers pourront être recensés : ceux qui ne savent se repérer dans l'espace public qu'avec le code réseau, ceux qui préfèrent se repérer avec le code ville et ceux qui maîtrisent les deux codes. Par ailleurs, cette approche nous permettra de savoir si les usagers vivent cette transition comme une rupture dans leurs repères car ils sont désorientés à l'émergence du réseau des transports collectifs ou au contraire s'ils vivent la transition comme une continuité, voire même s'ils ne la voient pas du tout, car ils arrivent facilement et/ou spontanément à passer d'un code à l'autre.

Une deuxième l'analyse vise à définir l'attention du piéton. Au-delà de l'impact de l'environnement sur les déplacements des piétons, la représentation qu'ont les usagers du risque qu'ils encourent, lié au degré de responsabilité qu'ils s'attribuent et qu'ils attribuent aux autres concernant leur sécurité, joue également un rôle majeur dans leur vigilance et leur prise de risque. Ainsi, nous analyserons les représentations qu'ont les usagers des différents modes de transport et de leur responsabilité en termes de sécurité routière mais également

[47] Au total 29 entretiens longs ont été réalisés. Entre 7 et 8 entretiens par terrains répartis équitablement entre des habitants de la banlieue et de Paris ainsi que des usagers quotidiens soit de la voiture particulière soit des transports collectifs.

l'attention que l'usager porte à son propre déplacement. Le but est ici de comprendre si l'usager est plutôt distrait ou attentif durant son déplacement en fonction du sentiment de responsabilité qu'il éprouve envers sa propre sécurité et en fonction de la confiance qu'il a envers la signalisation et les autres usagers.

Une troisième analyse vise à croiser l'image globale de l'espace et le « sentiment » de sécurité routière au sein de ce même espace. L'intention est de comprendre quels peuvent être les éléments qui supplantent les comportements intrinsèques des individus. Quand et comment, le cas échéant, le piéton se sentirait obligé de suivre une règle « de sécurité routière » qui ne serait pas la sienne. Un environnement peut-il uniformiser les comportements en matière de sécurité piétonne ou va-t-il permettre à chacun de s'y comporter comme bon lui semble ?

A l'image de la partie précédente « Proposer l'espace », cette troisième partie du rapport présentera successivement la « Place du 18 juin 1940 », la « Place Balard », la « Place de la Porte de Pantin » et la « Place Auber-Scribe ». Par ailleurs, pour chaque terrain, l'analyse sera systématiquement illustrée de verbatim issus des entretiens spécifiques au terrain.

3.1 La place du 18 juin 1940 : le « danger » de comportements pluriels confortés par un espace pluriel

3.1.1 Une orientation « au petit bonheur la chance »

La majorité des usagers interrogés ressent habituellement une continuité dans ses repères entre l'espace du réseau et l'espace de la ville. Dans ce cas, le plan est le principal outil cité pour retrouver ses repères. Place du 18 juin 1940, les proportions s'inversent. La majorité des enquêtés ressent une rupture dans ses repères quand elle sort du réseau. Les exemples de Fatoumata (TC-B) et Michelle (VP-B) en sont caractéristiques.

> « [De manière générale] *je prends toujours la sortie qui est indiquée donc je trouve que j'arrive très généralement dans la bonne direction.* [...] *La sortie est indiquée donc il faut prendre la bonne sortie c'est tout.* [...] [Quand je sors du métro] *je regarde toujours les avenues, les rues, je regarde toujours. Il faut être vigilant.* [Par contre Place du 18 juin 1940, j'ai l'impression] *d'une rupture. Parce que la première fois que je suis partie là bas je me suis perdue. Je ne sais pas, je ne voyais pas, je cherchais l'avenue mais je voyais pas vraiment. Après je me suis retrouvée. J'ai dû sortir ma carte.* [...]*Beaucoup de gens me demandent à chaque fois « excusez moi telle rue ça se trouve où ? », « telle avenue ça se trouve où ? ». C'est pas facile apparemment pour plein de gens. »* Fatoumata (TC-B).

> « [De manière générale] *Je dirais* [qu'il y a] *une continuité parce que dans le métro on a les indications et quand on sort du métro on a les indications du métro à l'extérieur, on nous donne les panneaux de signalisation en fonction de là où on va, si on sort par la gauche ou qu'on sorte par la droite on nous donne ce qu'il y a donc le parcours est continue.* [...] *Non je ne suis pas du tout désorientée en sortant du métro. Je regarde le plan et en fonction de là où je vais je regarde quelle sortie je dois emprunter et donc voilà.* [Par contre, Place du 18 juin 1940] *c'est vrai que là bas au métro je trouve jamais la bonne sortie alors que partout ailleurs oui. Parce que on vous montre la Gare Montparnasse quand vous sortez en fonction de la ligne que vous avez pris il faut retraverser le passage piétons en passant la route, or, moi en sortant je croyais me trouver soit sous la tour soit rue Rennes soit de l'autre côté. Je ne trouve jamais, enfin c'est trop dur, la plupart de temps je ne trouve pas.* [...] *C'est mal indiqué. On vous montre la Tour Montparnasse. En sortant vous devez manger des couloirs...non mais c'est très très complexe là bas »* Michelle (VP-B)

Pour ces deux personnes, les plans de surface et le nom des rues sont les principaux outils dont elles ont besoin pour se repérer. L'analyse objectivée avait justement montré d'une part, le manque de plans de surface à proximité des sorties de métro et d'autre part, la difficulté d'identifier le nom des rues étant données les dimensions impressionnantes de la place.

Place du 18 juin 1940, la signalisation du réseau souterrain n'accompagne pas la transition depuis l'espace du métro, du moins elle ne permet pas aux usagers d'anticiper leur sortie. Cette anticipation n'est possible que s'ils connaissent déjà bien les lieux. Le manque d'anticipation rend l'émergence déstabilisante car le piéton débouche dans un espace vaste, aux multiples points d'attrait et à la circulation dense et complexe. Désorienté, il peut être amené à suivre son « instinct » qui lui fera prendre le chemin le plus court mais aussi souvent le plus dangereux….

3.1.2 Une attention très personnelle : un espace où chacun fait ce qu'il lui plaît

Pour tous les usagers enquêtés, la sécurité routière est un problème important et pour un grand nombre d'entre eux, elle concerne tous les modes de transport au même titre. Néanmoins, l'automobiliste en serait le premier responsable et le piéton reste toujours une (la) victime de la sécurité routière (les espaces dédiés sont d'ailleurs privilégiés pour sécuriser les déplacements de chacun). L'absence de sentiment de responsabilité envers la sécurité d'autrui se traduit par une double attitude.

Ainsi, Place du 18 juin 1940, la moitié des personnes enquêtées enfreint régulièrement la signalisation. Parmi eux, deux comportements différents se distinguent.

Certains estiment qu'ils peuvent eux-mêmes évaluer s'ils sont ou non en sécurité et décider du moment de la traversée sans tenir compte de ce que leur indique la signalisation. Le déclencheur de leur infraction est l'absence de véhicules à l'approche, la bonne visibilité, la complexité et les défauts de la signalisation, les aménagements. D'ailleurs, comme dans d'autres espaces, ces usagers ne se sentent pas toujours en sécurité Place du 18 juin 1940.

> *« Si je vois que le feu est rouge et que malgré tout il y a vraiment personne ni d'un côté ni de l'autre, ça m'arrive de traverser. Ça se passe bien. Je prends mes responsabilités. Je ne le fais que si vraiment il n'y a personne. Je regarde avant de traverser. »* Mireille (TC-P)

> *« Quand je suis à pied, ça m'arrive de traverser au feu rouge ou en dehors des passages quand la signalisation est mal faite.»* Estelle (VP-P)

D'autres déclarent enfreindre la signalisation Place du 18 juin parce qu'ils ont l'habitude des lieux. Connaître un site leur permet de penser qu'ils le maîtrisent et de s'y sentir plutôt en sécurité.

> « [Je suis respectueux de la signalisation et du code de la route], *sauf que de temps en temps, comme dans la Place du 18 juin, je commence à bien connaître les feux, je sais par exemple que y en a certains qui sont très courts. Donc par exemple quand je vois que le feu vient de passer au rouge, quand ils sont très courts je m'arrête mais de temps en temps ça m'arrive de traverser.* » Grégoire (TC-P)

Parmi les piétons qui respectent la règle Place du 18 juin 1940, certains se sentent en sécurité alors que d'autres non. Ils respectent la règle Place du 18 juin 1940 comme ils le font ailleurs. Ces derniers justifient leur sentiment d'insécurité sur ce site par l'importante circulation automobile et piétonnière, les nuisances que cela suscite (bruit, espace peu lisible car des flux viennent de tous les côtés…) mais également la complexité des aménagements de voirie (comme les voies de bus).

> *« A l'aise tout dépendra du moment comme je vous le disais. Le samedi après midi pas vraiment au vu de la foule mais en semaine oui c'est plutôt un espace dans lequel on se sent…en sécurité pas vraiment…à cause des doubles voies des bus. […] je n'enfreins jamais la signalisation justement à cause de cette double voie pour les bus. C'est extrêmement dangereux. »* Sarah (TC-B)

> *« Ben disons c'est une sécurité mitigée. Il y a un trafic intense.* […] *On ne peut pas en vouloir dans un espace très peu organisé comment vous voulez faire quelque chose de cohérent. Il y a des taxis qui arrivent, il y a des voitures à un moment donné, il y a des passages protégés par des feux, alors c'est plus ou moins respecté* […] *C'est le foutoire* […] *On a fait n'importe quoi. »* Denis (VP-B)

Certains enquêtés ont conscience de la responsabilité qu'ils ont envers leur propre sécurité (ceux qui effectuent un contrôle au-delà de la signalisation) mais aucun n'estime être également responsable de la sécurité d'autrui. Les usagers habitués à enfreindre trouvent dans l'environnement que leur offre la Place du 18 juin 1940, les éléments leur permettant de le faire (la bonne visibilité, la complexité et les défauts de la signalisation, des aménagements de voirie etc.). La monumentalité de l'infrastructure routière ne semble ni les impressionner ni les dissuader. Alors que d'autres « superstructures » auraient tendance à supplanter les comportements en les homogénéisant, la Place du 18 juin 1940 laisse chacun libre de ses comportements à l'image de sa conduite habituelle.

3.1.3 Un environnement complexe et dangereux

La description spontanée de la Place du 18 juin 1940 oscille entre le positif, parce qu'avec une « *une belle perspective* », de « *la lumière* », « *aérée* » et le négatif, car « *mal organisée* » avec « *trop d'affluence* ». Ainsi, parce que la bonne visibilité est l'un des principaux éléments déclencheurs de l'infraction à la règle, tant l'appréhension positive que négative ont tendance à faire de cette place un espace dangereux…

La « mauvaise organisation » serait avant tout due à une mauvaise signalisation. D'après les usagers interrogés, cette dernière est trop chargée, pas claire, inappropriée. Les problèmes évoqués sous cette appellation peuvent être divisés en deux sous catégories, ceux liés à l'orientation et ceux lié à la circulation. Et, c'est en se mettant à la place des non habitués, que les enquêtés ont justifié le manque d'efficacité de la signalisation. Ainsi, ils proposent (1) de faciliter les repères à la sortie du métro en implantant en surface, des cartes, des plans, des panneaux avec les principales directions et le nom des rues, (2) de simplifier la signalisation routière en la réduisant et en privilégiant les traversées piétonnes, (3) de rendre le piéton davantage visible sur l'espace.

> « *Il y a énormément d'étrangers et de provinciaux qui cherchent la Gare Montparnasse et c'est pas évident non plus de savoir qu'elle est derrière la tour.* » Mireille (TC-P)

> « *A mon avis ce qui serait pas mal ce serait de mettre un plan avec le nom des rues et puis par exemple dire par où accéder à la gare, par où accéder aux galeries et puis mettre le nom des rues pour se repérer plus facilement.* […] *Au milieu y a un arrêt avec pas mal de bus,* […] *ce serait pas mal d'en mettre un parce que tous les gens qui descendent du bus, s'ils savent pas trop où aller, ils peuvent regarder là-dessus.* » Grégoire (TC-P)

> « *Je mettrais une signalétique beaucoup plus claire pour la traversée des piétons.* […] *je n'en rajouterais pas forcément mais en tout cas j'améliorerais l'existant.* » Sarah (TC-B)

> « *Le renforcement des passages piétons en mettant vraiment des bandes qui sont par terre qui indiquent le passage piéton. En mettant des couleurs beaucoup plus […] plus flash, on verrait de loin et même la nuit ça serait beaucoup plus visible je pense.* […]*Il y a un petit terre plein, petit rebond mais qui ne peut pas contenir beaucoup de personnes. Si on pouvait justement matérialiser avec…je ne sais pas comment ça s'appelle. Quand vous êtes au milieu vous avez des deux côtés des feux qui vont qui vient et avec des allers et venues de voitures, donc vous devez*

traverser en plusieurs temps. Donc il faudrait mettre [...] *des plots ! Pour matérialiser le passage piéton quoi.* » Michelle (VP-B)

« Mettre un truc clignotant pour que les voitures ralentissent ou un panneau de priorité aux piétons. » Josette (TC-P)

A ces difficultés de signalisation, viennent se rajouter les problèmes relatifs à l'aménagement et à la conception de la place. La mauvaise organisation des voies de circulation (voitures et transports en commun) et des passages piétons seraient ainsi, selon les enquêtés, à l'origine de la plupart des infractions.

« Dans un espace très peu organisé comment vous voulez faire quelque chose de cohérent, il y a des taxis qui arrivent, il y a des voitures à un moment donné, il y a des passages protégés par des feux [...] *C'est le foutoir parce que ça n'a pas été conçu d'une seule et même façon.* [...] *on a rajouté au fur et à mesure et tout ça n'a pas de sens. On a rogné des trottoirs on en a rajouté d'autres. On a fait n'importe quoi.* » Denis (VP-B)

« Quand on est piéton, on doit faire tout le tour de la place. Comme c'est long et que ça fait perdre beaucoup de temps, les piétons traversent au milieu et se mettent en danger, d'autant plus que les voitures arrivent dans tous les sens. » Estelle (VP-P)

« Il faut couper la place en deux et faire un grand passage piéton qui va de la rue de Rennes au centre commercial pour que les piétons n'aient pas à faire le tour.» Estelle (VP-P)

« Comme les couloirs des bus c'est pareil. Je trouve que c'est très dangereux quand ils sont au milieu car les gens sont obligés de se dépêcher pour avoir leur bus, ils courent et c'est pas forcément le moment où ils devraient traverser donc quand c'était au bord du trottoir c'était beaucoup mieux, à mon avis. » Mireille (TC-P)

« *Là je prends en biais parce qu'il y a une autre partie à traverser et je suis obligée de faire un angle droit alors qu'en prenant en biais je suis sur un petit plot pour me préparer à traverser le Boulevard du Montparnasse.* » Josette (TC-P)

Enfin, au-delà de cette mauvaise organisation, se rajoute l'affluence, la foule. Une foule responsable d'une confrontation d'usages et d'usagers (du touriste à l'actif) qui serait plus

problématique que la prégnance automobile. En effet, les enquêtés ne proposent pas de solutions pour réduire la place de la voiture par contre ils évoquent des pistes d'actions pour mieux orienter les piétons et diminuer cette foule encombrante parce que peut-être trop souvent stagnante. Ce « rejet » de la foule est spécifique à la Place du 18 juin 1940, car ces mêmes enquêtés considèrent justement que la « foule » est un des éléments positifs des espaces publics. Est-ce à dire que la Place du 18 juin 1940 est fonctionnellement trop compliquée pour accueillir une telle foule ou que c'est justement cette foule qui rend l'espace fonctionnellement compliqué ? Du moins une foule stagnante…

*****

La place du 18 juin 1940 est un espace principalement dédié à la circulation routière. Pour autant, les piétons ne sont pas impressionnés par l'ampleur de l'infrastructure dédiée à la voiture et la moitié des personnes enquêtées déclarent y enfreindre la signalisation pas plus ou pas moins qu'ailleurs. Bref, ils restent eux-mêmes… En effet, d'une part, la surabondance d'informations et d'occupation de l'espace brouille la lisibilité du site et, par voie de conséquence, fait qu'ils ont du mal à bien identifier leur espace. D'autre part, la bonne visibilité sur la place leur permet de repérer visuellement l'endroit où ils souhaitent aller et les incite à s'y rendre par le chemin le plus court, à savoir souvent le plus dangereux. D'autant que les nombreux terre- pleins centraux sont, le cas échéant, de bons refuges.

3.2 La Place Balard : le danger d'aménagements inadaptés

3.2.1 Une orientation compliquée

Comme à leur habitude, la majorité des usagers interrogés est plutôt désorientée à la sortie du métro Place Balard. Le plan semble alors être l'outil privilégié pour retrouver des repères à l'émergence dans l'espace ville.

> *« Je prends le métro tous les jours. Non ben il y a une rupture. A l'intérieur du métro il y a souvent le nom des rues et tout ça mais ce n'est pas toujours très clair. Il y a des stations comme Montparnasse où pour trouver c'est assez coton. »* Léonie (TC-B)

> *« Généralement je regarde le plan dans le métro [...] en fait des fois je sors du métro et j'arrive pas à voir où je suis par rapport au plan que j'ai vu. Parfois je me dis que ce serait mieux si le plan était pas dans le métro mais juste à la bouche dehors en fait.* [...] *[Quand je n'arrive pas à me repérer par rapport au plan du métro] je sors mon plan de Paris qui est dans mon sac, quand je l'ai pas je suis pas contente. »* Marie (TC-B)

> « *La signalétique de l'espace extérieur ne prend pas toujours bien le relais de la signalétique du métro* » Bertrand (VP-P)

Des reproches spécifiques sont formulés à la Place Balard concernant l'orientation. Est ainsi critiqué un manque global d'information : le manque d'indication des repères importants du site, notamment des bâtiments administratifs présents dans les environs (comme la DGA et l'hôpital Georges Pompidou), d'indication du nom des rues, des principales directions.

> *« Et c'est pas simple* [de se repérer quand on sort du métro à Balard] *parce que les bâtiments administratifs principaux ne sont pas indiqués je trouve. Et les bâtiments administratifs, pour moi, c'est quand même un bon point de repère. »* Christine (TC-B)

> *« C'est une rupture à l'endroit où je sors. On sort dans un endroit ingrat, où on manque de repères parce qu'on est presque déjà en dehors de la ville, dans un boulevard ingrat. On est perdu parce qu'on ne sait pas dans quelle rue, y a pas de chose pour diriger. La transition est un peu perturbante mais en tous cas il faut le temps de réaliser, de s'orienter comme on peut. »* Bertrand (VP-P)

> *«Par exemple Balard, je trouve que l'hôpital Pompidou est pas bien indiqué et beaucoup de gens nous le demande.* [...] *Je pense que* [ceux qui ne sont pas habitués] *ils ne doivent pas savoir où ils sont. En fonction de là où ils sont parce qu'il y a quatre sorties différentes à Balard. Je pense qu'on ne leur indique pas le monument ou la direction importante. »* Martine (VP-B)

La description objectivée de la place Balard a révélé une orientation suffisante du piéton « Côté commerces » mais défaillante « Côté tram ». En effet, le caractère multimodal du « Côté tram », allié à des panneaux publicitaires en nombre nuit à la lisibilité du site. Certainement cela complique-t-il la prise de repères du piéton à la sortie du métro du moins «Côté tram». De plus, alors que le plan présent en souterrain montre à l'usager l'intégralité de la place, quand il sort il n'en voit que la moitié, le reste étant caché par le pont de la Petite Ceinture. Cela peut également jouer comme un élément perturbateur pour la personne non habituée au site et brouiller sa prise de repères une fois dehors. Pour y remédier plusieurs usagers proposent d'installer un plan en surface à la sortie de métro.

> *«Parfois je me dis que ce serait mieux si le plan était pas dans le métro mais juste à la bouche dehors en fait. »* Marie (TC-B)

3.2.2 Une attention piétonne relative à la disponibilité d'espaces dédiés

D'après les enquêtés, les automobilistes sont les premiers responsables de la sécurité routière alors que les piétons n'en sont toujours que les victimes. Par conséquent, ils sont majoritairement attentifs dans leurs déplacements à pied et se déclarent en faveur des espaces dédiés.

Tous les usagers interrogés se sentent en sécurité Place Balard qu'ils y enfreignent ou non la règle. La présence du tramway qui limite les infractions des autres véhicules, la bonne visibilité et l'impression d'espace procurée par la place participent à créer chez ses usagers un sentiment de sécurité. En effet, parmi les adjectifs cités spontanément, plusieurs vont dans ce sens : « *espace* », « *clair et dégagé* », « *large* ».

> *« Depuis qu'il y a le tramway, je trouve que c'est assez sécuritaire.* [...] *Les automobilistes en fin de compte respectent beaucoup plus le passage du tramway. Et quand le tramway passe, nous en tant que piéton, on peut traverser et ensuite attendre. Faire ça en deux fois en fin de compte, le carrefour. Quand on traverse par rapport au tramway, j'entends. En règle générale, je trouve que c'est mieux que quand il y avait les bus. C'est quand même plus fluide. »* Martine (VP-B)

> « [Je me sens en sécurité] *quand même parce que contrairement à d'autres endroits, on a une grande visibilité. On voit les choses qui arrivent.* » Marie (TC-B)

Pour autant, ils ne s'y sentent pas forcément tous à l'aise du fait de la fonction de transit et de la multimodalité du site. Ils doivent donc restés attentifs pour garantir leur sécurité et ne restent sur le site que le temps nécessaire à leur déplacement.

> *« Je vais le plus vite possible parce qu'en général je suis en retard et en plus, je trouve que ce n'est pas un endroit où on a envie de s'attarder. »* Bertrand (VP-P)

> « [C'est un espace] *de passage. Je vais prendre le métro et je reste là que le temps nécessaire pour rejoindre le métro ou pour sortir et pour venir* [...] *dans toutes les 5 minutes ou moins il y a toujours des moyens de transports donc s'il n'y a pas la nécessité de rester...* » Roberto (VP-P)

> *« Pas vraiment à l'aise, en sécurité oui mais faut faire attention dès qu'on veut traverser il faut faire attention aux voitures. Il faut faire attention aux feux rouges que les bagnoles s'arrêtent bien.* » Léonie (TC-B)

La place Balard ne suscitant pas de sentiment d'insécurité, les usagers qui la fréquentent se comportent ici comme ailleurs ; autrement dit, ceux qui sont habitués à enfreindre la signalisation l'enfreignent Place Balard et ceux qui respectent habituellement la règle la respectent ici comme ailleurs.

Ainsi, la moitié des usagers interrogés ne respecte pas la règle Place Balard. L'environnement de la place leur permet d'y enfreindre la règle car ils y repèrent un certain nombre de référentiels génériques comme l'absence de voiture à l'approche, la bonne visibilité ou l'inadaptation de la signalisation.

> *« De temps en temps quand je suis pressée, je traverse plus vite. Quand il n'y a pas de voiture. Mais en deux temps toujours. Le tramway je respecte toujours, c'est pour les voitures que je le fais.* » Martine (VP-B)

> *« Parce que les feux sont trop longs, les feux alternés donc quand je peux passer je passe. C'est vrai que je suis peut être pas très discipliné.»* Bertrand (VP-P)

La Place Balard permet aux usagers qui la fréquentent de se comporter ici comme ils le font ailleurs. La moitié d'entre eux y enfreint donc la règle car ils repèrent des éléments de l'environnement leur permettant de le faire comme l'absence de voiture à l'approche, la

bonne visibilité ou l'inadaptation de la signalisation. Quant à l'autre moitié, bien que se sentant en sécurité dans ce site, ils restent vigilants et ne se mettent pas en infraction.

3.2.3 Un environnement accueillant pour les TC et sécurisant pour leurs usagers

Spontanément, les usagers interrogés ont plutôt une vision négative de la Place Balard. Peu de personnes parlent du « Côté commerces » car il semblerait que beaucoup associent la Place Balard au « Côté tram ». De nombreux qualificatifs font référence à la densité des flux qui y circulent et aux nuisances qui en découlent. Sont alors évoquées comme des gênes, la confusion, le manque d'espace, le fait d'être « pressé » etc.

Au problème de la densité d'usagers du «Côté tram », aucune solution n'est apportée pour réduire les flux. Les seules propositions préconisent de réaménager le site afin qu'il soit plus adapté à l'utilisation qui en est faite par les nombreux usagers. Certains proposent de réaménager l'espace d'attente du tramway qui semble trop petit pour accueillir tous les usagers, de mieux régler les feux tricolores afin de limiter les infractions.

> « *Aménager le lieu d'attente des piétons entre le tram et le trottoir, ça c'est une priorité. Parce qu'il y a tout le temps du monde sur les voies.* [...] *Une sorte de petite place pour attendre* [...] *Mais quelque chose de sécurisé ; un espace plus large et peut être pas forcément en contact avec le rail.* » Christine. (TC-B)

> « *Améliorer la sortie du tram parce que franchement quand des gens débarquent du truc là ils se retrouvent tous coincés sur ce mini passage piéton.*» Léonie (TC-B)

> « *Peut être harmoniser les délais au niveau des feux entre le feu rouge et le feu vert pour que chacun ait le même temps d'attente et que chacun soit plus enclin à respecter le code de la route.* [Actuellement ça joue en défaveur] *des voitures, enfin quand on est dos au tram face à la bouche de métro* [...] *les voitures vont avoir tendance à griller les feux rouges et par moment ça va être trop long et nous les piétons on va s'accumuler au niveau du rail du tram et ça peut devenir dangereux.* » Christine (TC-B)

Mais la plus importante gêne repérée « Côté tram » reste la diversité des usagers. Pour la majorité d'entre eux, les espaces les plus dangereux sont les lieux de rencontre. La proximité avec les deux roues, qui semblent empiéter sur l'espace réservé aux piétons, est particulièrement critiquée.

> *« D'une façon générale, je trouve qu'il y a beaucoup de deux roues qui circulent sur les trottoirs parce qu'il y a pas assez de parkings motos par exemple. [...] Et du coup c'est dangereux parce qu'ils montent sur les trottoirs. »* Marie (TC-B)

> *«Moi pour les bicyclettes ça me dérange de faire attention à chaque fois s'il y a un vélo qui vient ou quoi. »* Billel (TC-B)

En ce sens, ils privilégient des espaces dédiés pour permettre à chacun d'évoluer sur son propre espace. Toutes les solutions proposées tendent donc à délimiter des espaces qui séparent clairement les différents usagers et qui sécurisent les espaces de croisement.

> *« Je pense que c'est dangereux tout ça parce que justement il y a les vélos, il y a le tram il y a tout ça, il faut vraiment y prêter attention.* [...] [Il faudrait] *faire en sorte que les vélos puissent circuler mieux parce que justement il y a la rencontre des piétons et des vélos qui ne sont pas évidente. Peut être mettre un feu pour les vélos j'en sais rien. »* Léonie (TC-B)

> *« En heure de pointe il faut faire extrêmement attention. Toujours vérifier que les voitures* [...] *n'ont pas grillé les feux, que la personne va respecter les passages piétons, ce qui n'est pas évident, qu'il n'y a pas de vélo qui va débouler comme ça ou de rollers, voilà, vérifier le tram. »* Christine (TC-B)

> *«Il faut que chacun ait son espace bien délimité. Parce que déjà ce sont pas les mêmes modes de circulation, ne serait-ce que ça. Ça impliquerait que si on n'a pas les mêmes règles et qu'on est tous à des endroits différents, ça peut être n'importe quoi. »* Martine (VP-B)

> *« Il faudrait plus d'espaces de parking des deux roues qui soient pris sur l'espace véhicules et non pas sur l'espace piéton.* [...] [Il faudrait faire] *quelque chose par rapport au tram qui est assez silencieux et j'ai l'impression qu'on pourrait se laisser surprendre par le tram et pas faire attention. »* Marie (TC-B)

Le cadre général de la place est critiqué qu'il s'agisse de son manque d'animation, d'esthétique, et de sa particularité morphologique. On parle alors d'une « *demi place* », « *informe* », « *sans intérêt* ». Les usagers interrogés proposent d'installer davantage de verdure, de commerces et de supprimer le pont de la Petite Ceinture.

> *« Qu'il y ait peut être un peu plus de verdure, d'arbres, mais ça faut pas rêver. C'est vrai que les cafés ont les voit pas des masses, ça fait pas très conviviale,*

pourtant il y a des cafés qui sont pas loin je suppose qu'ils viennent pas là. Les cafés qui sont vers le pont là bas.» Léonie (TC-B)

« Je trouve qu'il y a pas assez de boutiques. C'est à majorité bureaux donc c'est un peu froid. Ça manque de petites échoppes, de journaux... Vous voyez des petits trucs, pas forcément quelque chose d'énorme mais des trucs un peu vivants [...] *Le métro est triste si. Le terminus de la RATP, je le trouve triste. C'est peut être normal. Je trouve que la station elle mériterait d'être un petit peu rénovée. »* Martine (VP-B)

*« Je vois pas ce qu'on pourrait faire, sauf à supprimer le pont. »*Bertrand (VP-P)

Bertrand (VP-P) déplacerait la principale sortie de métro « Côté commerces », partie plus agréable et plus sécuritaire d'après lui.

« Je déplacerais les stations de métro. Elles sont très excentrées et il faut trouver la bonne sortie piétonne, on crapahute sous la terre c'est pas agréable ; donc moi je sors et je vais voir s'il fait beau. Je suis plus très jeune donc je sors là où il y a l'escalier mécanique donc c'est effectivement de l'autre côté du périph, faut traverser la voie où il y a un tramway etc. » Bertrand (VP-P)

La partie sur les codes nous a permis de révéler des défaillances dans l'orientation à la sortie du métro Place Balard. Pour y remédier, les usagers proposent de rajouter des panneaux avec les principaux repères et les principales directions dont ils ont besoin pour se repérer.

« Un peu plus de panneaux indiquant la direction de l'Aquaboulevard et la direction de l'hôpital Georges Pompidou parce que les gens descendent à Balard et là il y a rien qui indique que l'Hôpital Georges Pompidou est là, enfin pas loin. C'est plus un problème d'indications, de panneaux indicateurs pour certains monuments, des repères». Martine (VP-B)

L'analyse des entretiens peut être mise en parallèle avec les éléments issus de la description objectivée. L'inadaptation des aménagements aux flux fréquentant effectivement la place est clairement ressortie : les deux-roues manquent de place pour circuler et se garer, les terre-pleins du tramway sont sous-calibrés, les feux inadaptés aux flux automobiles. En revanche, les désagréments issus de l'occupation de l'espace « Côté commerces », en particulier par les terrasses des cafés-restaurants qui s'étalent sur les trottoirs, n'ont pas été cités par les usagers. A l'inverse, ceux-ci souhaitent davantage de commerces, d'animation et un espace plus agréable pour le piéton.

*****

La description objectivée a révélé une organisation très différenciée du site entre le « Côté commerces » et le « Côté tram » confortée par l'analyse des entretiens. Dans les discours, il semble que la Place Balard soit davantage assimilée au « Côté tram » qu'au « Côté commerces » et de nombreux problèmes y ont été relevés comme le manque de lisibilité, les difficultés d'orientation, le manque d'animation etc. L'inadaptation des aménagements aux flux fréquentant la place est particulièrement ressortie : les deux-roues manquent de place pour circuler et se garer, les terre-pleins du tramway sont sous-calibrés, les feux inadaptés aux flux automobiles. Pourtant, les usagers se sentent plutôt en sécurité dans cet espace. Néanmoins, ils ont plutôt tendance à s'y comporter comme bon leur semble et, de fait, ils sont nombreux à y enfreindre la règle.

3.3 La Porte de Pantin : quand « danger » ne rime pas avec insécurité

3.3.1 L'orientation : une signalisation minimaliste pour des repères évidents

La Place de la Porte de Pantin est un lieu de transit dédié essentiellement aux véhicules motorisés, qui contraste avec les espaces environnants constitués d'avenues bien plus favorables à la présence des piétons. Ce contraste n'est pourtant pas annoncé. A la station de métro aucun panneau n'assure la transition entre ces deux espaces qui portent néanmoins le même nom de « Porte de Pantin ». Pourtant, si la signalisation à destination des piétons est très rare Place de la Porte de Pantin, elle ne les empêche pas de s'orienter. Cette observation est corrélée par l'analyse des entretiens qui nous révèle que les piétons ne sollicitent pas la signalisation pour se repérer. Les usagers interrogés se repèrent davantage grâce aux éléments structurants de la ville et du paysage comme le pont du périphérique, la Villette et la Cité de la Musique ou les terrains de tennis côté Pantin.

> *« C'est parce que je vois la Villette que je me repère et puis le pont des périphs donc je vois tout de suite où je suis. Non je ne regarde pas les panneaux.* [...] *Je vois du côté Pantin un espace un peu de verdure avec une pelouse coupée en deux. Je vois une espèce d'immeuble en arrondi du côté de Pantin. Je vois peu de signalisation au sol pour les voitures. Il y a du pavé. Ca c'est du côté Pantin en fait. Du côté du métro en revanche il y a des immeubles, je ne peux pas trop vous dire de choses particulièrement. »* Virginie (TC-B)

> *« Il y a une sortie qui débouche sur la Cité de la Musique, c'est attenant. Il y a ce repère et puis d'un côté il y a cette Place de la Porte de Pantin et de l'autre côté il y a Paris, cette grande avenue. Donc là le repère ça va être la Cité de la Musique.* [...] *Du côté de Pantin, il y a des terrains de tennis. »*Wilfried (TC-P)

Ce repérage grâce aux éléments de la ville témoigne, en l'occurrence, d'une certaine connaissance du site. La population qui pratique cet espace est avant tout une population d'initiés qui, habitant ou travaillant dans les environs, passe régulièrement Place de la Porte de Pantin. Pour la majorité de ces usagers, la transition entre l'espace réseau et l'espace ville ne pose aucun problème de repères. Quant aux non habitués des lieux, ce sont pour la plupart des touristes qui ne passent pas Place de la Porte de Pantin car en sortant du métro ils se dirigent directement à la Villette en face du métro. L'orientation ne s'avère donc pas problématique et, le cas échéant, à leur habitude, les usagers privilégient le plan de quartier qu'ils revendiquent comme l'outil le plus pratique pour se repérer. Un outil qui a même tendance à faire oublier le passage du code réseau ou code ville.

« Si je vais dans un endroit que je ne connais pas je prends toujours un plan. Mais je ne regarde pas les pancartes a priori. [...] *Si j'y suis déjà allée j'essaie d'avoir une mémoire visuelle sur justement les bâtiments.*» Virginie (TC-B)
« Quand c'est un endroit que je connais pas je regarde le plan de sortie. A la sortie du métro il y a toujours le plan du quartier. Donc je le consulte pour savoir où je dois aller. Quand je connais je consulte plus j'ai le trajet enregistré dans ma mémoire et voilà je ne réfléchis même plus. » Lorraine (TC-P)

Ce plan s'avère d'autant plus efficace sur le site de la Porte de Pantin, que les repères importants ne sont pas pléthoriques et, qu'à l'image de points cardinaux, ils permettent de se situer aisément. Autrement dit, au lieu de mettre en place une « lourde » signalisation piétonne, il semble plus judicieux de dupliquer en surface des plans de quartier identifiant ces repères forts.

3.3.2 Attentif à soi et aux autres : à chacun son espace

La Place de la Porte de Pantin est une imposante infrastructure routière où la place du piéton s'avère réduite au minimum. Cette situation incite les piétons à rester sur leurs espaces (aussi maigres soient-il) et lorsqu'ils doivent se confronter au mode « routier », ils sont très respectueux de la règle alors que par ailleurs ils ont plutôt tendance à la transgresser. De plus, si tous sont respectueux de la règle, la plupart ne s'en satisfait pas parce qu'ils ne font pas confiance aux autres usagers. Ainsi, quelle que soit leur priorité, ils effectuent un contrôle supplémentaire avant de s'engager.

«Il y a beaucoup de voitures, il y a des sorties du périph, les rentrées du périph, les gens vont un peu vite. Là les piétons on se sent en danger. Bon il y a des passages piétons d'accord mais voilà [...] je suis attentive. C'est-à-dire que je regarde ce qui se passe. Je vais pas traverser sans regarder...je fais attention. » Virginie (TC-B)

« Je ne fais pas toujours confiance en la signalisation parce qu'il y a certains feux qui sont pas bien réglés point de vue minutage. [...] *Parfois c'est vert et tout d'un coup vous êtes à moitié du chemin, de la traversée il est déjà au rouge de l'autre côté.* [...] *Je fais confiance au flair, bon il y a la signalisation mais bon je respecte les feux et tout ça mais quand même il faut être très vigilant »* Mohammed (VP-B)

« En fait quand ils arrivent du périph sud, ils brûlent le feu et donc devant la station service quand on traverse et bien il faut faire gaffe. » Lorraine (TC-P)

> « *Je dirais* [que je me sens] *en sécurité. Il suffit simplement de respecter tous les feux* » Wilfried (TC-P)

Ce double contrôle (de la règle et des autres usagers) se fait l'écho de deux caractéristiques spécifiques à la Place de la Porte de Pantin : la vitesse et la densité du trafic automobile. Deux caractéristiques que les enquêtés considèrent comme les principaux vecteurs de dangerosité dans les espaces publics. Pour autant, ce constat ne les incite pas à réclamer une diminution de la voiture en ville. Ils revendiquent plutôt des espaces dédiés qui seraient, selon eux, la meilleure protection pour les modes les plus vulnérables. En ce sens, sans aménagement complémentaire, la configuration de la Place de la Porte de Pantin et ses aménagements de voirie incitent bien les piétons à rester sur leur espace.

> « *Une piste cyclable qui serait vraiment que pour les vélos c'est bien ça. Mais à partir du moment où ça prend de l'espace pour la voiture je ne suis pas trop pour en fait. La solution ce serait peut être de diminuer des trottoirs. Dans Paris maintenant il y a des trottoirs qui font 15 mètres de large et une piste cyclable et une voie pour la voiture. Je pense qu'un trottoir de 10 mètres de large, une piste cyclable et deux voies pour la voiture ce serait très bien.* » Lorraine (TC-P)

> « *Evidemment je pense qu'il faut que chaque mode de transport ait sa voie propre, pour éviter des tensions et des problèmes d'occupation de l'espace.* »Wilfried (TC-P)

> « *C'est évident qu'il faut plus de voies cyclables. Pour des questions d'abord écologiques, le bruit ; enfin toutes ces raisons de dangerosité.* [...] *Concernant les voies dédiées, moi je dis que...en temps que cycliste c'est mieux d'avoir des tubes* [...] *autrement on est en danger tout le temps.* » Virginie (TC-B)

Ainsi, au-delà du caractère écrasant de la superstructure routière, les représentations qu'ont les piétons de leur responsabilité envers leur propre sécurité mais également leur représentation du risque encouru par la proximité et l'omniprésence de la voiture ont une influence sur leurs pratiques et notamment sur leur prise de risque. Victimes de la sécurité routière, les piétons interrogés se sentent vulnérables face à la voiture, mode le plus dangereux, et ils n'enfreignent pas la signalisation Place de la Porte de Pantin alors que dans d'autres configurations ils sont nombreux à transgresser la règle. La vitesse et la densité des véhicules sont particulièrement mises en cause. Pourtant, les piétons ne souhaitent pas voir la place de la voiture réduite (ou du moins considèrent que dans ce type d'espace ce n'est pas possible) mais préfèrent être isolés de la circulation motorisée par des espaces dédiés.

3.3.3 Un environnement hostile mais sécurisant

Au-delà de l'importante circulation automobile, la faiblesse du mobilier urbain piéton, le manque d'entretien, l'éclairage, la monumentalité du site, etc. contribuent à faire de la Place de la Porte de Pantin un espace peu propice à la marche à pied. Pourtant, malgré ces nombreuses gênes cumulées à la vitesse et à la densité du trafic automobile, la majorité des usagers de la Place de la Porte de Pantin ne déclarent pas s'y sentir en insécurité. Constat étonnant, il semble que ce sentiment vienne d'une confrontation piétons/véhicules toujours prévisible. De fait, comme nous l'avons vu, le piéton y respecte la règle (plutôt deux fois qu'une) et il s'avère, pour une large part, être un habitué des lieux qui connaît très bien la réglementation locale.

> *« Peut être que c'est l'habitude comme je connais par cœur le chemin. Peut être que c'est ça qui me met en sécurité. Je sais que quand j'ai commencé à traverser d'un côté juste la seconde d'après ça va devenir vert de l'autre côté et tout. J'ai repéré comment fonctionnaient les feux donc voilà c'est l'habitude qui sécurise peut- être. »* Lorraine (TC-P)

> « [On se sent en sécurité] *à partir du moment où on respecte le code de la route et qu'on sait rester à sa place, y a pas de problème. »* Jean (TC-B)

> *« Quand on est piéton,* [...] *je trouve que c'est assez bien fait. On respecte la signalisation. C'est ce que je disais, il vaut mieux traverser au bon moment pour éviter peut être un choc avec un véhicule ça roule quand même vite. Il y a des bretelles qui font penser à des bretelles d'autoroute, à des circuits, voies rapides. Justement je pense qu'il y a une attention portée sur les feux. Il est certain que c'est une place réservée aux véhicules essentiellement donc il faut être vigilant. »* Wilfried (TC-P)

Autrement dit, l'habitude et le respect de la règle pourraient être les garants d'un sentiment de sécurité dans un espace *a priori* hostile. D'ailleurs, plutôt qu'une réduction *stricto sensu* de la voiture au profit des autres modes, les usagers ont plutôt tendance à d'abord proposer la création d'infrastructures complémentaires visant à désaturer le trafic…

> *« Je mettrais une double voie pour rentrer dans Paris. Donc l'avenue Jean Jaurès ce serait plus une seule voie mais une voie double. »* Lorraine (TC-P)

> *« Ce qui m'embête actuellement beaucoup c'est les travaux du tramway, qui enlèvent des voies et donc quand vous arrivez des voies dans un rond point c'est plus difficile.* [Je supprimerais le tramway] *ou le bus à cet endroit là.* [...] *Sinon*

faire une voie aérienne, si on pouvait, souterrain ou aérien. Il y a déjà une voie sous la voie de la porte de Pantin. Qu'on se serve de cette voie là où il y a quasiment personne pour éventuellement faire passer un tramway ou un bus. » Rémi (VP-P)

Les actions/solutions imaginées par les enquêtés Place de la Porte de Pantin restent finalement très portées sur la voiture. Autrement dit, le piéton semble admettre qu'il n'est qu'un élément annexe dans cet espace, bref, qu'il n'est pas prioritaire. Pourtant, cette attitude reste très spécifique à la Place de la Porte de Pantin. En effet, interrogés sur ce qu'ils aiment dans l'espace public, ils vont justement profiter de l'avenue Jean-Jaurès qui jouxte la Place de la Porte de Pantin pour décrire les différentes aménités urbaines propices à la flânerie où la voiture devient secondaire, mais c'est aussi sur l'avenue Jean-Jaurès que nous avons observé le plus grand nombre d'infractions….

« Ce que j'aime bien c'est, comment dire, c'est des voies [où] *il y a moins de bruit de voitures et il y a plus de vie au niveau des commerçants. »* Rémi (VP-P)

« Ce que j'aime dans les espaces publics c'est quand même les espaces verts et les lieux sans voiture du coup […] *Tout simplement ça permet de respirer un peu plus. »* Wilfried (TC-P)

« Il suffit de s'intéresser à la ville, il y a pas mal de trucs. Ne serait-ce que de voir les gens passer là c'est déjà une richesse. » Mohammed (VP-B)

*****

La description objectivée de la Place de la Porte de Pantin montre bien que le site n'a pas été conçu et n'est pas propice à la présence des piétons. Alors que cette inadaptation à l'usage piétonnier pourrait susciter des infractions, on observe l'effet inverse. Cet espace ne permet pas au piéton de s'affirmer mais au contraire ce dernier se plie au comportement que lui impose un environnement hostile. La majorité des usagers interrogés se conforme à la signalisation et effectue un contrôle supplémentaire. Nous n'avons donc pas identifié de tendances significatives en fonction du profil des usagers, le caractère imposant de la structure routière écrasant les comportements et les amenant tous à se conformer plus ou moins à la réglementation.

De plus, l'absence d'activités et d'occupations de l'espace Place de la Porte de Pantin, évite au piéton d'être distrait par des points d'attractivité durant sa traversée. L'importance de la circulation et la barrière visuelle formée par l'infrastructure routière l'empêchent de voir son

point d'arrivée et l'amènent donc à se concentrer sur sa traversée. D'ailleurs, dans des espaces plus favorables à la présence des piétons, aménagés pour lui, comme l'avenue J. Jaurès, les infractions sont nombreuses. En confiance et attiré de tous côtés par l'animation de l'espace public, le piéton a d'autres centres d'attention que sa seule traversée.

Doit-on en conclure que moins un espace est favorable au piéton, plus ce dernier respecte les règles de sécurité routière et inversement ?

3.4 La place Auber-Scribe : le « danger » d'un espace *a priori* confortable

3.4.1 Une orientation facile

La prise de repères à la sortie du métro Place Auber-Scribe semble assez aisée, de nombreuses informations (panneaux d'orientation, noms des rues, visibilité de la gare, des principaux monuments etc.) étant à la portée immédiate de l'usager dès son arrivée sur la place. Cette facilité de repérage se confirme d'ailleurs par les déclarations des personnes enquêtées quant à leur ressenti habituel à la sortie du réseau de transports en commun. Alors qu'ils précisent tous ne pas être désorientés sur la Place Auber-Scribe, plus de la moitié de ces mêmes personnes affirme être généralement désemparée quand elle sort du métro, prétextant notamment une signalisation beaucoup moins efficace que dans le réseau. Autrement dit, la transition entre le réseau et la ville s'avèrerait plus facile à gérer Place Auber-Scribe qu'ailleurs. Le témoignage de Pierre (TC-B) illustre bien cette facilité de prise de repères. Habituellement, il ressent une rupture dans son orientation à la sortie du métro et utilise les plans pour se repérer, mais Place Auber-Scribe il évoque plutôt une continuité entre les deux espaces et il ne réclame pas de signalisation complémentaire à la sortie. Guidé pour sortir du « bon coté » il peut tout autant s'appuyer sur l'Opéra ou des aménagements de voirie (qui lui sont coutumiers) que sur la signalisation.

> « [De manière générale] *à la sortie des métros, il y a quand même une rupture justement au niveau de l'orientation. Dans le métro, j'en appelle pas à mon orientation, j'en appelle aux indications.* [Alors que sur Auber-Scribe] *en ce qui me concerne il y aurait plutôt une continuité parce que sur les quais du métro il y a deux accès rue de Scribe et une autre côté Opéra et ça je trouve que c'est bien cette indication parce que au lieu d'aller côté opéra moi je vais directement rue de Scribe et je sais que quand je vais sortir je vais atteindre rue de Scribe et ça pour moi il y a une continuité quelque part.* [Et quand je sors] *je fais très peu attention aux indications d'informations concernant les directions à emprunter. […] Quand je sors du métro, je ne suis pas loin d'un angle de rue. Entre la rue de Scribe, il y a un feu. Il y a les clous et puis juste derrière moi sur la droite il y a l'opéra. .* » Pierre (TC-B)

Pour autant, face à cette facilité d'orientation à la sortie du métro, les usagers parlent, tout de même, d'une rupture à l'émergence du réseau place Auber-Scribe. Mais celle-ci est relative à une appréhension générale et non à des problèmes spécifiques d'orientation. En effet, de manière générale, l'espace (ouvert) de la ville est souvent considéré comme plus agréable que l'espace du métro vécu a minima comme trop confiné. Cette rupture se vérifie à Auber-Scribe d'autant plus que la place offre un certain confort haussmannien qui tranche avec le monde souterrain.

Grâce à des informations (relevant plus du code ville que du code réseau) facilement accessibles, l'orientation s'avèrerait donc plus aisée Place Auber-Scribe qu'ailleurs. Le piéton profite de repères « évidents » : l'Opéra dominant une place offrant une très bonne visibilité sur tout son pourtour et sur chacune des rues y débouchant.

3.4.2 Attentif à soi et aux autres : un espace commun à trop d'usage(r)s

Au-delà de l'impact de l'environnement sur les déplacements des piétons, la représentation qu'ont les usagers du risque qu'ils encourent, lié au degré de responsabilité qu'ils s'attribuent et qu'ils attribuent aux autres concernant leur sécurité, joue également un rôle majeur dans leur vigilance et leur prise de risque. Pour l'intégralité des usagers interrogés, le piéton reste victime de la sécurité routière alors que les autres usagers sont considérés comme les responsables. Dans cette logique, l'espace ville apparaît donc comme le lieu où se concentre le plus de dangers liés à la circulation. D'ailleurs, afin de sécuriser les déplacements des piétons dans la ville, les enquêtés proposent moins de réduire la voiture que de disposer d'espaces dédiés.

> *« Moi j'aime beaucoup les couloirs de bus qui sont très décriés par les conducteurs de voiture mais moi j'avoue que ça m'a permis de gagner beaucoup de temps dans mes trajets.* [...] *Est ce que les rues de Paris sont conçues pour avoir un couloir de bus, un couloir de vélo ? Je sais pas. Je suis plutôt pour parce que le fait de voir un vélo sur un trottoir ça m'agace. Peut être que s'il avait son couloir il ne roulerait plus sur le trottoir. Faut réduire les trottoirs pour laisser construire un couloir pour les vélos, je ne sais pas. Comme il y a de plus en plus de deux roues il y aura peut être moins de gens renversés sur les trottoirs et dans la rue par les vélos, les deux roues peut être.* [...] [Tous les modes circulant sur un même espace] *ça me fait penser plutôt à quelque chose de dangereux parce que chacun ne voit que son nombril.* [...] *Le fait que tout le monde ait le même espace je suis pas sûre que ce soit, c'est peut être mieux pour Paris mais c'est pas une solution la meilleure. »* Lucie (TC-P)

Se sentant vulnérables dans l'espace de la ville, les usagers interrogés ont donc tendance à être assez attentifs dans leurs déplacements pour éviter les dangers. Pour autant cela n'empêche pas la majorité d'entre eux d'enfreindre la règle quand ils estiment que la situation le leur permet. Ainsi, ils ne respectent pas toujours la règle quand ils repèrent, dans leur environnement, certains référentiels génériques les autorisant à passer outre la signalisation. Ils sont donc très sensibles à l'espace dans lequel ils évoluent et adaptent leur comportement en fonction de lui. Effectivement, les usagers interrogés ont l'habitude d'enfreindre la signalisation quand ils estiment que la situation est suffisamment sécuritaire c'est-à-dire quand

il n'y a pas de véhicules à l'approche ou qu'ils jugent que leur perception est plus adaptée que la signalisation en place.

> *« Je respecte pas nécessairement le feu vert piéton puisque dans la mesure où y a pas de voitures je passe.* [...] *Non* [je ne fais pas confiance à la signalisation] *puisque les voitures ne s'arrêtent pas nécessairement au feu rouge donc je regarde s'il n'y a pas de voitures qui arrivent. »* Caroline (TC-B)
> *« Passer au feu rouge pour les piétons, ça m'arrive de le faire, notamment à certains croisements où c'est ingérable, celui dont vous allez me parler en partie 3* [la Place Auber- Scribe]. »Mickaël (VP-B)

Pourtant, plus de la moitié des personnes habituées à transgresser la règle, la respecte toujours Place Auber-Scribe. Les propos de Pierre (TC-B) sont une fois de plus révélateurs. Alors qu'il traverse souvent au feu piéton rouge il ne prend pas ce risque Place Auber-Scribe notamment car la densité de circulation ne le lui permet pas.

> *« Je suis piéton à un feu rouge, le feu est vert, il y a aucune voiture de part et d'autre, à droite et à gauche, à la rigueur je pourrais traverser sur les clous même si c'est vert pour les voitures. Ça c'est juste un exemple.* [Mais sur Auber-Scribe je n'enfreins pas] *parce que il y a beaucoup de circulation donc là quand c'est vert pour les voitures, je traverse pas, j'attends, comme les touristes ; c'est les touristes qui sont le plus respectueux je pense de la signalisation. J'ai une réelle attention là parce que il y a énormément de circulation de part et d'autre, piétons comme voitures donc là en général je respecte la règle. »* Pierre (TC-B)

En effet, les principales raisons pour lesquelles les usagers n'enfreignent pas la signalisation Place Auber-Scribe alors qu'ils le font habituellement, est la densité (de population et de véhicules) et la vitesse des véhicules. Les enquêtés ont également identifié la diversité d'usagers comme un élément important de danger, participant à créer un sentiment d'insécurité. Par conséquent, la Place Auber-Scribe serait un espace dangereux où les déplacements nécessitent une attention particulière.

> *« Il y a des bus, des taxis, des piétons enfin y a le quartier Haussmann, les grands magasins, les touristes de l'opéra... il y a beaucoup de brassage effectivement.* [...] [Ca rend l'espace plus dangereux] *parce qu'il y a des gens qui sont pressés, des gens qui traînent donc effectivement, ça peut être dangereux. »* Mickaël (VP-B)

Alors, si la Place Auber-Scribe s'avère être un espace pour tout le monde où le piéton n'y aurait pas moins sa place que les autres usagers, face à la densité d'usages, à la vitesse de

circulation et aux mélanges des genres (touristes, transit, etc.), le piéton ne prend pas le risque d'enfreindre la règle et il ne s'y sent pas en sécurité. Ce comportement se caractérise par le fait que les personnes enquêtées ne se satisfont pas d'un feu vert ou d'une priorité pour traverser mais qu'ils revérifient toujours au moins une deuxième fois si les autres usagers sont tout aussi respectueux de la règle. Autrement dit, sur la Place Auber-Scribe, le piéton prend en charge sa propre sécurité car les éléments à disposition ne lui paraissent pas suffisants pour leur faire « toute confiance ».

3.4.3 Un environnement accueillant mais dangereux

Place Auber-Scribe, le repérage est facile mais le déplacement s'avère bien plus compliqué. Face au confort apparent de la place, il y a une circulation tous modes (de l'automobile au piéton) et tout azimut qui, d'une part, n'a rien à voir avec le statut plutôt simple et monomodal du réseau souterrain et qui, d'autre part, rend périlleuse toute traversée. Une circulation difficile qui, selon les personnes enquêtées, se caractérise par une inadaptation des aménagements de voirie et de la signalisation, des infractions récurrentes (de véhicules) au code de la route, ainsi qu'une densité et une diversité des usagers.

L'organisation générale du carrefour est considérée comme trop complexe, nécessitant de fait une attention constante du piéton et une bonne connaissance des lieux. Les traversées en deux temps rue Auber et les voies de bus à contresens le long de ce même axe sont emblématiques de cette complexité. Ainsi, pour simplifier la circulation Place Auber-Scribe, les usagers proposent de supprimer les couloirs de bus à contresens, de supprimer les terre-pleins et de faire des traversées en un temps ou de créer un rond point. Pourtant ces traversées se font déjà réglementairement en un temps mais les usagers ne les ressentent pas comme telles…

> *« Je trouve pas qu'il est très sécurisant ce passage.* […] *Parce que je trouve qu'il est compliqué. […] Je trouve que ce passage en deux temps c'est pas simple. Ce bus qu'il faut regarder à gauche je sais pas si c'est indiqué. Je trouve que c'est quand même dangereux ce truc là.* [Je me sens] *pas en sécurité. Faut faire attention […] Je ferais passer le bus dans le même sens que les voitures. Je ferais en sorte qu'on passe en une fois »* Brigitte (TC-P)

> *« Je sais pas si y a de quoi faire quelque chose au centre.* […] *Il y a probablement quelque chose à faire avec les couloirs de bus qui se croisent. Avec les bus il y aurait quelque chose à faire surtout qu'il y a le bus pour Roissy qui part là. Y a tout un micmac de… entre les cars de touristes qui se posent en triple file… Mais faut pas faire comme sur le boulevard du Montparnasse, c'est-à-dire*

un espèce de couloir de bus central qui empêche de passer d'une rive à l'autre quand on est en voiture ou en vélo » Benjamin (VP-P)

Avant tout au service de la voiture, la signalisation ne laisse pas beaucoup de place au piéton et, le cas échéant, ce dernier n'arrive pas à se l'approprier. Les traversées équipées de feux en sont caractéristiques. Les vérifications complémentaires nécessaires avant la traversée font que le temps du feu vert piéton est beaucoup trop court pour engager sereinement sa traversée.

« [Cet espace est] *impraticable, à pied en tous cas. Si vous attendez que le feu soit vert pour les piétons, ce qui se passe c'est que ce sont les voitures qui viennent sur le côté depuis la rue Scribe, qui vont tourner à bloc et risquer de vous écraser. Sinon quand c'est rouge, c'est les voitures qui arrivent d'en face, de la rue Auber. En fin de compte ce n'est jamais le bon moment de passer à pied. »* [...] *Je ferais en sorte que le feu vert des piétons soit vraiment un feu pour les piétons, sécurisant. Qu'il n'y est pas de voitures qui arrivent quand c'est vert pour les piétons donc laisser deux minutes, le temps aux gens de traverser et puis ensuite mettre effectivement le feu rouge pour les piétons quand les voitures peuvent passer que ce soit de la rue Auber ou de la rue Scribe. »* Mickaël (VP-B)

Cette difficile traversée s'explique aussi par les infractions que les voitures, les deux roues (motorisés) et les bus commettraient trop facilement, ou du moins trop régulièrement. Des infractions issues notamment d'une vitesse élevée qui ne permettrait pas de respecter ne serait-ce que les feux. Et c'est un constat partagé par tous les usagers. Si les piétons réclament des ralentisseurs pour assurer une vitesse moyenne plus faible, les conducteurs demandent un avertissement plus long du passage au feu rouge.

« Quand les voitures arrivent de la rue où il y a les cars pour les aéroports, visiblement le feu rouge n'a pas ralenti donc elles arrivent sur ce carrefour à une vitesse absolument impressionnante... et les motos je vous en parle même pas. [...] Les voitures s'arrêtent parfois à ras de nos jambes. « [Il faudrait] *faire en sorte que la possibilité de vitesse d'arrivée sur le passage piéton soit plus lent pour les voitures qui arrivent de l'autre côté. »* Lucie (TC-P)

« Le problème des bus c'est qu'ils respectent pas nécessairement la signalisation donc automatiquement [...] quand ils passent au feu orange en face de l'opéra, le temps qu'ils arrivent en face de Nespresso là le feu piéton est largement vert et en plus on pense pas nécessairement à regarder sur la gauche. Souvent il y a que la voie de bus qui arrive de gauche. » Caroline (TC-B)

« Je vous donne un exemple à moi qui suis chauffeur de cars et de camions. Le feu il est vert. Vous êtes lancés à 45 kilomètres heure ou 40, on est limité à 50 en

ville. Ok ? Comment voulez-vous, si vous êtes à hauteur du feu s'il passe au rouge en quelques secondes comment voulez vous vous arrêter ? [...] *Mettre des feux verts, verts clignotants, jaunes et rouges. Vert, quand il est vert clignotant ça veut dire qu'il va passer au jaune au rouge donc on a le temps d'anticiper pour s'arrêter comme ça on peut éviter de bloquer un carrefour. »* Emilio (VP-B)

Enfin, la foule et la diversité des piétons auraient tendance à complexifier l'appréhension de la place et à la rendre plus dangereuse. Une problématique qui ne trouve pas de solution technique évidente.

« Ca brasse beaucoup d'usagers. Il y a à la fois des gens qui travaillent dans le quartier, y a pas mal de bureaux, y a pas mal de touristes. Y a pas mal de bus qui passent, y a pas mal de taxis aussi, des vélos, il y a de tout quoi. Faut être plus vigilant. C'est plus dense déjà donc ça c'est un risque supplémentaire... » Benjamin (VP-P)

*****

Malgré les apparences, la description objectivée ainsi que l'analyse des entretiens nous ont montré que la Place Auber-Scribe n'était pas très favorable au piéton. La signalisation y est d'ailleurs largement critiquée alors que l'orientation semble plus efficace qu'ailleurs. Néanmoins, cette dernière souffre des difficultés de circulation pour les piétons notamment au moment de la traversée de la chaussée. Des aménagements inadaptés, la foule, la diversité de population, la densité du trafic, les infractions et la vitesse des véhicules créent un sentiment d'insécurité pour les usagers qui la fréquentent et les incitent à respecter la règle. L'environnement de la Place Auber-Scribe supplanterait donc les caractéristiques individuelles et aurait tendance à uniformiser les comportements dans le sens d'un respect de la signalisation.

*****

Montrant les décalages éventuels entre l'espace tel qu'il est proposé par le « concepteur » et l'espace tel qu'il est pratiqué par les usagers, l'analyse des quatre terrains nous a permis d'identifier différents éléments de l'environnement impactant de manière significative sur la « sécurisation » des déplacements piétons.

La présence d'aménités urbaines pour le piéton brouille la lisibilité du site et l'amène à se sentir plus en confiance mais aussi à prendre plus de risque. D'une part, la présence de

nombreux points d'attrait a tendance à diluer le message du code de la route et à détourner l'attention du piéton. D'autre part, dans un espace où le piéton considère avoir une place à part entière il n'hésite pas, ou du moins il hésite moins, à enfreindre la règle.

La visibilité a également un rôle non négligeable sur le comportement et la prise de risque du piéton. Vecteur d'infraction, elle supplante souvent la signalisation. En effet, plus évidente, plus spontanée et plus instinctive, la visibilité est plus accessible que la lecture et la compréhension de la signalisation. Par exemple, Place du 18 Juin 1940, la visibilité de l'autre côté de la place, alliée à une mauvaise orientation et à la présence de nombreuses aménités urbaines, pousse le piéton à prendre le chemin le plus évident *a priori* mais aussi le plus dangereux, celui qui trace une ligne droite en coupant la place. A l'inverse, Place de la Porte de Pantin, l'absence de visibilité de l'autre côté du pont oblige le piéton à se concentrer sur son environnement immédiat et sur la traversée qui lui est proposée par la signalisation.

Dans les espaces clairement perçus par le piéton comme étant uniquement dédiés aux déplacements de transit, tels « le Côté tram » à Balard et la Place de la Porte de Pantin, le piéton se sent en sécurité car la fonction du site est évidente et il a tendance à prendre ses dispositions pour assurer (assumer) sa propre sécurité. D'ailleurs, dans des espaces principalement dédiés au transit mais qui s'avèrent plutôt confortables (comme la Place Auber-Scribe) ou attrayant (comme la Place du 18 Juin 1940), l'appréhension du site est plus confuse et le piéton redoute la confrontation avec le trafic automobile au moment de la traversée.

Si la sécurité est prioritaire, alors, comment recentrer l'attention du piéton sur les informations que l'on veut lui transmettre ? Comment rendre la fonction de l'espace plus lisible pour le piéton et ainsi le préparer plus efficacement à la confrontation avec les autres usagers ?

4 TYPOLOGIE DES COMPORTEMENTS PIETONS

Au vu des analyses contextuelle et qualitative, cinq grands critères semblent impacter la « sécurisation » du piéton en situation de déplacement.

Le premier critère est celui du respect de la règle. Il s'agit alors de savoir si le piéton enfreint ou non la signalisation ou le code de la route au moment de la traversée de la chaussée, notamment s'il traverse au feu rouge piéton ou s'il traverse en dehors des passages piétons.

Le deuxième critère est celui du sentiment de sécurité. On cherche ici à savoir si le piéton se sent en sécurité en général et / ou dans l'environnement de l'espace étudié.

Le troisième critère est celui de la dimension de la marche sollicitée par le piéton dans ses déplacements. On cherche à savoir si l'usager pratique la marche davantage comme un mode de déplacement ou comme une expérience physique et sensorielle. Il est évident que ces deux dimensions sont présentes pour tous les usagers ; cependant en fonction de chaque individu, l'une ou l'autre prédomine.

- La marche dans sa dimension « mode de déplacement » désigne « l'action de marcher, le comportement, la gestuelle au sens strict »[48]. La performance de la marche est ici visée. Les usagers que l'on retrouve dans cette catégorie se déplacent dans le seul objectif d'atteindre leur point d'arrivée. Ils sont concentrés sur leur déplacement. En dehors des moyens proposés par l'environnement pour atteindre leur objectif, ils ne sont pas en interaction avec le territoire ; ils ne se laissent pas distraire par les aménités, l'animation et les autres points d'attractivité de la ville.

- La marche dans sa dimension « expérience physique et sensorielle » désigne son aspect multi-sensoriel. On s'intéresse aux perceptions qu'a le piéton de son environnement et à la manière dont celles-ci influencent ses déplacements. Les usagers que l'on retrouve dans cette catégorie sont en interaction avec le territoire. Ils utilisent les indices fournis par l'environnement pour se déplacer mais se laissent également distraire par l'animation de l'espace public.

Le quatrième critère est celui de la responsabilité du piéton envers sa propre sécurité. Cette caractéristique repose sur la confiance donnée par l'individu à la signalisation et aux autres usagers pour garantir sa sécurité. Certains piétons, délèguent totalement leur sécurité à la signalisation et estiment que tant qu'ils la respectent, ils ne sont pas en danger. Implicitement, ils considèrent que les autres usagers seront eux aussi respectueux des règles de circulation. Ils sont « victimes » de la sécurité routière. D'autres piétons ne font confiance ni à la

[48] AMAR G., MICHAUD V., BELLEC Y., SEGRESTIN B. (2007) *Le piéton considérable, La marche au cœur des mobilités - première phase du séminaire : le partage des connaissances*, RATP, n°144

signalisation ni aux autres usagers pour assurer la sécurité de leurs déplacements. Au-delà de la signalisation, ils préfèrent effectuer eux-mêmes un contrôle pour évaluer si la situation est sécuritaire pour eux et envisager une traversée de la chaussée. Ils se sentent « responsables » de leur sécurité.

Le cinquième critère est celui du passage du « code réseau » au « code ville ». Dans le réseau, l'usager des transports en commun se laisse guider par une signalisation omniprésente et n'a pas besoin de s'orienter. En revanche, quand il arrive dans l'espace ville, la signalisation est plus rare. Il doit donc s'orienter en s'aidant des éléments de son environnement pour trouver des repères. La transition entre ces deux espaces représente donc une rupture perçue différemment en fonction des individus. Trois types de comportements ont été identifiés. Une première catégorie d'usagers gère la transition avec facilité et n'est pas désorientée. Les piétons ressentent une continuité dans leurs repères car il maîtrise le code réseau, le code ville et savent passer de l'un à l'autre sans difficulté. Ils s'adaptent à la rupture. Une deuxième catégorie d'usagers, qui ne maîtrise que le code réseau, ne fait pas la transition entre le réseau et la ville. A l'émergence du métro, le piéton continue à se laisser guider par la signalisation sans se saisir des autres éléments de la ville pour se repérer. Ainsi ils refusent la rupture. Une troisième catégorie d'usagers regroupe ceux qui ne voient pas la rupture, qui y sont indifférents, car leur attention est captée par autre chose (leurs pensées, la musique de leur MP3, l'animation de l'espace public…).

D'après ces critères, trois grandes familles de comportements ont été repérées : l'usager qui se met en danger inconsciemment, l'usager qui se met en danger consciemment et l'usager respectueux de la règle. Chacune de ces familles se divise en deux sous types d'usagers.

Famille	Type	respect de la règle		sentiment de sécurité		dimension de la marche		responsabilité du piéton envers sa propre sécurité		passage du "code réseau" au "code ville"		
		respect	infraction	sécurité	insécurité	mode de déplacement	expérience physique et sensorielle	responsable	victime	s'adapte à la rupture	refuse la rupture	indifférent à la rupture
Mise en danger inconsciente	**le distrait**		X	X			X		X			X
	le solitaire		X	X		X			X			X
Mise en danger consciente	**l'opportuniste**		X		X		X	X		X		
	le connaisseur		X	X			X	X		X		
Respect de la règle	**le méfiant**	X			X	X		X			X	
	le confiant	X		X		X			X		X	

4.1 L'usager qui se met en danger inconsciemment

Certaines personnes interrogées ne se mettent pas en danger consciemment. Leur attention n'est pas portée sur la sécurité mais sur « l'environnement » ou sur elles-mêmes. Certains piétons vont « fixer » leur attention sur les publicités, les commerces, les différentes occupations de l'espace public, voire les autres usagers ; d'autres vont s'enfermer dans leurs pensées. Ainsi en marchant ces personnes ont tendance à négliger le danger. Et, si elles enfreignent la signalisation, ce n'est pas par désir d'aller plus vite ni par sentiment de sécurité mais plutôt par manque de vigilance. Elles n'ont pas conscience du danger qu'elles peuvent être pour elles-mêmes ou pour les autres. Il peut leur arriver de traverser au feu piéton rouge ou de suivre un mouvement de foule sans vérifier si la règlementation l'autorise ou tout simplement ce qui se passe autour.

4.1.1 Le distrait

Il aime se déplacer en ville pour profiter des aménités et se laisser distraire par tout ce qui se passe autour de lui. Se sentant en sécurité dans l'espace public, il n'est pas concentré sur son déplacement et peut prendre des risques sans s'en rendre compte. Plus il y a d'expériences physiques et sensorielles (aménités et points d'attrait), plus il prend de risques. La dimension « mode de déplacement » n'est pas sa priorité mais c'est celle d' « expérience physique et sensorielle » qui lui importe. Il est à l'aise partout et ne ressent pas la rupture au moment du passage entre code réseau et code ville car il ne distingue pas forcément quand il est dans l'un ou dans l'autre. Enfin, s'il ne se sent pas en danger, il se considère comme une victime de la sécurité routière mais aussi de sa propre sécurité.

Nouvel arrivant à Paris où il n'habite que depuis 3 mois, Billel est attentif à ce qui se passe autour de lui dans l'espace public. Il est distrait dans ses déplacements à pied et gêné quand il doit être concentré sur son déplacement. Il préfère donc que les modes soient séparés. Il apprécie particulièrement les espaces de détente que lui fournit la ville, qui lui permettent de se reposer. Il semble à l'aise tant dans l'espace des transports que dans l'espace extérieur. En effet, il ne se sent pas en danger quand il est à pied et estime qu'il s'agit du mode le plus sécurisant. Principalement centré sur ce qui se passe autour de lui, il lui arrive d'enfreindre la signalisation car il aura suivi les gens devant lui.

> *« Je ne connais pas Paris bien. J'habite Paris il y a de cela trois mois donc. Je viens d'arriver. [...] Souvent quand même je vois qu'il y a des bancs. J'apprécie ça parce que souvent on veut se reposer [...] il y a un parc où les gens prennent le soleil tout ça...Il y a un espace vert [...] Moi je suis à l'aise. Je suis en sécurité de manière générale. [...] Le piéton là encore c'est le plus sécurisant. [...] Moi*

je trouve pas bien que les vélos partagent le chemin avec les piétons. Moi je propose carrément que les vélos, les motos et les véhicules aient des trucs à part quoi. [....] moi pour les bicyclettes ça me dérange de faire attention à chaque fois s'il y a un vélo qui vient ou quoi. [...] Je vais faire de mon mieux. Il m'arrive rarement d'enfreindre la signalisation. Mais par exemple, le fait de traverser au rouge, normalement on ne doit pas passer, si je vois trois personnes devant moi qui passent je vais passer aussi. Des fois on est très pressé et voilà quoi on ne regarde pas [la signalisation] Billel (TC-P)

4.1.2 Le solitaire

Quand il se déplace, il est renfermé sur lui-même et pas du tout réceptif à son environnement. Il ne s'intéresse pas à ce qui se passe autour de lui. Il peut donc enfreindre la signalisation et se mettre en danger sans s'en rendre compte car sa vigilance est très limitée. Habitué à son trajet, il le connaît par cœur. Quand il effectue un déplacement inconnu, il peut être très dangereux car il se considère comme seul dans l'espace public. Comme le distrait, il ne perçoit pas la rupture entre l'espace réseau et l'espace ville car il n'y prête pas attention. Pour lui, la marche est uniquement un mode de déplacement. Il ne se sent pas en danger dans l'espace public et ne pense pas devoir veiller à sa sécurité, ce qui en fait une victime de la sécurité routière.

Rémi est un utilisateur quotidien de la voiture notamment dans le cadre professionnel. Habitué à ce mode de transport qu'il apprécie, il en recherche les qualités dans tous ses déplacements, y compris ses déplacements piétonniers. Son discours général montre qu'il tente de retrouver « sa bulle » procurée par l'utilisation de son véhicule. Par conséquent, il aime les espaces calmes et critiquent les autres usagers qui empiètent sur les espaces réservés aux piétons.

*« J'évite de prendre le métro parce que j'ai un véhicule de société. Je travaille sans arrêt et donc je suis très souvent en voiture et j'utilise très très peu le métro. En plus j'aime pas, il y a trop de monde dans le métro. Dans ma voiture je suis plus dans ma petite bulle et ça c'est précieux. [...] Des fois il y a des rues piétonnes, des fois il y a des vélomoteurs qui passent en plein milieu, ou les voitures qui passent dans les rues piétonnes. Ça ça me gêne. »*Rémi (VP-P)

4.2 L'usager qui se met en danger consciemment

Certaines personnes interrogées sont conscientes qu'elles enfreignent la signalisation et peuvent même le justifier. Elles pensent pouvoir juger de la pertinence d'une signalisation et du moment idéal pour l'enfreindre en toute sécurité.

4.2.1 L'opportuniste

Il n'enfreint pas la signalisation de manière habituelle mais uniquement quand il estime que des conditions suffisamment sécuritaires sont réunies « à l'instant T ». Certains éléments de son environnement lui permettent de qualifier la situation de sécuritaire et donc de décider seul quand il peut traverser, sans forcément respecter la signalisation. La marche dans sa dimension physique et sensorielle est donc primordiale pour lui. Il acquiert des référentiels génériques (absence de véhicules à l'approche, présence d'un terre-plein central, bonne visibilité ...) qu'il applique où qu'il soit, en remplacement de la signalisation. Ne faisant confiance ni à la signalisation ni aux autres, il n'a pas un sentiment de sécurité et, par voie de conséquence, ne compte que sur lui pour assurer sa propre sécurité. Enfin, il différencie le code ville du code réseau et sait quand il est dans l'un ou dans l'autre. Autrement dit, il gère la rupture avec facilité car il maîtrise les deux codes.

Pour se repérer, Bertrand se sert de tous les indices présents dans son environnement immédiat, de quelque nature qu'ils soient.

> *« Tout ce qui peut me donner un indice, je prends en compte et si je suis vraiment perdu je vais interroger quelqu'un. [...] Je regarde autour de moi et j'essaie de reconnaître et je m'engage. [...] On ne peut pas tout signaler non plus. Il faut savoir se débrouiller dans l'existence et pas toujours être téléguidé. [...] Si tout d'un coup je m'aperçois qu'il y a une aberration je suis prudent et je compte sur mes réflexes et sur mon intuition. [...] Parce que les feux sont trop longs, les feux alternés donc quand je peux passer je passe. C'est vrai que je suis peut être pas très discipliné.* » Bertrand (VP-P)

Quand Mickaël juge un aménagement inadéquat, il tente de repérer si certains des référentiels génériques qu'il a identifiés sont présents (ici l'absence de véhicules) afin de pouvoir enfreindre la règle et remédier aux failles du dispositif existant.

> *« Passer au feu rouge pour les piétons, ça m'arrive de le faire, oui notamment à certains croisements où c'est ingérable* [...] [La place Auber-Scribe, elle est] *impraticable, à pied en tous cas. Si vous attendez que le feu soit vert pour les*

piétons, ce qui se passe c'est que ce sont les voitures qui viennent sur le côté depuis la rue Scribe, qui vont tourner à bloc et risquer de vous écraser. Sinon quand c'est rouge, c'est les voitures qui arrivent d'en face, de la rue Auber. En fin de compte ce n'est jamais le bon moment de passer à pied. Donc on est obligé de passer au rouge [...] Il faut s'imposer et regarder que les voitures n'arrivent pas trop vite et y aller. » Mickaël (VP-B)

Quant à Martine, le déclencheur de l'infraction n'est pas l'inadaptation des aménagements mais la volonté d'un gain de temps et d'efficacité dans son déplacement. Elle aussi repère certains référentiels génériques (l'absence de véhicules ou l'arrêt des véhicules) qui lui permettent de traverser au feu rouge.

« [Respecter la] *signalisation en tant que piéton ; pas toujours. Un feu qui est orange ou qui vient juste de passer au rouge, au lieu de rester sur le trottoir, je passe. Parce qu'il y a pas de voiture par exemple ou parce qu'elles ont pas démarré donc j'ai estimé que je pouvais encore traverser.* » Martine (VP-B)

4.2.2 Le connaisseur

Il enfreint la signalisation uniquement dans les lieux qu'il connaît bien parce qu'il a l'habitude d'y passer. Dans ces espaces, il a l'impression d'avoir une certaine maîtrise du territoire. Il se sent donc en sécurité et peut y jouer avec tous les codes (le code réseau, le code ville voire le code de la route – il sait jouer par exemple avec l'onde verte des feux piétons). Sa bonne connaissance du lieu lui permet d'être en interaction avec son environnement. Il sait utiliser l'espace public et les aménités présentes. Il est donc principalement dans la dimension « expérience physique et sensorielle » de la marche. Evaluant lui-même les moments où il peut enfreindre la signalisation, il se sent responsable de sa sécurité. Il différencie le code ville du code réseau et sait quand il est dans l'un ou dans l'autre. Il gère la rupture avec facilité car il maîtrise les deux codes.

La maîtrise des deux codes ainsi que l'habitude, facilitent le passage entre l'espace réseau et l'espace ville et suscitent un sentiment de sécurité chez Lorraine.

« *J'ai l'impression d'une continuité* [entre l'espace ville et l'espace réseau]. *Je crois que c'est l'habitude. Tout se fait par habitude. Je n'ai pas l'impression que l'espace soit particulièrement distinct. Pour moi tout ça c'est la ville. J'ai l'impression d'être dans la ville que je sois dans le métro ou dans la rue. Les panneaux dans le métro et dans la ville me rappellent qu'en haut de l'escalator je suis dans la ville. Pour moi c'est vraiment très mêlé.* [...] *Peut être que c'est*

> *l'habitude comme je connais par cœur le chemin. Peut être que c'est ça qui me met en sécurité. Je sais que quand j'ai commencé à traverser d'un côté juste la seconde d'après ça va devenir vert de l'autre côté et tout. J'ai repéré comment fonctionnaient les feux donc voilà c'est l'habitude qui sécurise peut être. »* Lorraine (TC-P)

C'est également une bonne connaissance du site qui permet à Grégoire d'identifier les lieux et les moments où il peut enfreindre la règle.

> *« Au début, j'ai été guidé et maintenant, je connais par cœur et je fais confiance à mon sens de l'orientation.* [...] [Je suis respectueux de la signalisation et du code de la route], *sauf que de temps en temps, comme dans la Place du 18 Juin, je commence à bien connaître les feux, je sais par exemple que y en a certains qui sont très courts.»* Grégoire (TC-P)

4.3 L'usager qui respecte la signalisation et le code de la route :

Ces usagers sont concentrés sur leur déplacement et leur sécurité et sont peu réceptifs à leur environnement. Où qu'ils soient, ils se déplacent toujours de la même manière, c'est-à-dire en respectant la signalisation.

4.3.1 Le confiant

Parce qu'il n'enfreint jamais la règle, il se sent toujours en sécurité, quelque soit l'endroit où il se trouve. Il fait confiance à la signalisation, au code de la route mais également aux autres car il estime que s'il respecte la réglementation il ne coure aucun risque. Il est donc victime de la sécurité routière. Pour lui, la marche est avant tout un mode de déplacement. Où qu'il soit, il navigue grâce au code réseau et annule donc la rupture entre espace réseau et espace ville.

> « [Je me sens en sécurité] *dans les deux* [espaces, dense et moins dense], *à partir du moment où on respecte le code de la route et qu'on sait rester à sa place, y a pas de problème.* [...] *Par contre c'est sûr que ceux qui respectent pas doivent pas trop se sentir en sécurité. »* Jean (TC-B)

> *« Je dirais* [que je me sens] *en sécurité. Il suffit simplement de respecter tous les feux et ne pas traverser au vert, enfin ça c'est plutôt déconseillé. Sinon, je pense que l'espérance de vie est d'autant plus courte. »* Wilfried (TC-P)

4.3.2 Le méfiant

Il n'enfreint jamais la règle mais se sent toujours en insécurité où qu'il soit. Il ne fait confiance ni à la signalisation ni aux autres et considère que le seul respect de la règle est insuffisant pour être en sécurité. Il est donc responsable de sa sécurité car au-delà de la signalisation il peut lui-même vérifier la dangerosité de la situation. Pour lui, la marche n'est qu'un mode de déplacement et non une expérience physique et sensorielle car il ne se sent fondamentalement pas à l'aise dans la ville. Il n'utilise que le code réseau et annule ainsi la rupture entre l'espace ville et l'espace réseau.

Sarah n'utilise que le code réseau pour se diriger. Elle ne fait pourtant pas confiance à la signalisation ni aux aménagements qu'elle juge parfois inadaptés et donc dangereux. Elle redouble alors de vigilance lors de ses déplacements.

> *« Je regarde directement les panneaux de signalisation.* [...] *Je ne suis pas une grande distraite, je suis plutôt attentive à ce que je fais, là où je veux aller. J'ai rarement le nez en l'air à regarder sans avoir d'objectif.* [...] *Non je n'enfreins jamais la signalisation justement à cause de cette double voie pour les bus. C'est extrêmement dangereux.* [...] *C'est plutôt un espace dans lequel on se sent...en sécurité pas vraiment... Au niveau du boulevard Montparnasse la voie du milieu est double sens pour les bus et il y a une traversée en deux ou trois temps et c'est pas forcément très sécurisant. »* Sarah (TC-B)

C'est le manque de confiance de Mohammed envers les autres usagers qui ressort de son discours et qui justifie son sentiment d'insécurité et son respect systématique de la règle.

> *« Je fais confiance au flair, bon il y a la signalisation mais bon je respecte les feux et tout ça mais quand même il faut être très vigilant.* [...] *Je ne me sens en sécurité nulle part. A la campagne...oui il y a moins de trafic. Il y a une certaine sécurité mais bon malgré ça, il faut faire très attention parce que les routes de campagne sont petites, les gens ils ont tendance parce qu'ils connaissent les routes ils y vont vingt fois par semaine, ils roulent sans faire attention parfois ça arrive de graves accidents à la campagne.* [...] *Non je n'enfreins jamais la signalisation. »* Mohammed (VP-B)

Lucie a vécu un accident alors qu'elle se déplaçait à pied. Depuis ce traumatisme, elle respecte scrupuleusement la règle de peur de revivre une telle situation.

« Je n'aime pas traverser une route en deux temps parce que j'ai toujours peur que quelqu'un rate le passage et m'écrase donc je préfère attendre que la traversée soit d'une traite. Et je respecte effectivement le fait que le feu soit au vert et je regarde si les voitures sont bien à l'arrêt. [...] *Trop prudente. Je me suis déjà fait renversée donc je ne grille plus un feu rouge même à pied. C'est le vécu qui parle. Après une mauvaise expérience, on fait plus attention.* [...] *Je suis méfiante. »* Lucie (TC-P)

Classement des personnes interrogées dans la typologie

Site	Noms	Age	VP/TC	P/B	solitaire	distrait	confiant	méfiant	opportuniste	connaisseur
Pantin	Lorraine	30-45	TC	P						x
Pantin	Sandra	-30	TC	B					x	
Pantin	Virginie	30-45	TC	B				x		
Pantin	Rémi	45-60	VP	P	x					
Pantin	Jean	60-75	TC	B			x			
Pantin	Wilfried	30-45	TC	P			x			
Pantin	Mohammed	50-60	VP	B				x		
Auber	Lucie	45-60	TC	P				x		
Auber	Benjamin	30-45	VP	P					x	
Auber	Caroline	30-45	TC	B					x	
Auber	Pierre	30-45	TC	B					x	
Auber	Brigitte	60-75	TC	P					x	
Auber	Emilio	45-60	VP	B						x
Auber	Mickaël	-30	VP	B					x	
Montparnasse	Denis	60-75	VP	B				x		
Montparnasse	Michelle	45-60	VP	B				x		
Montparnasse	Estelle	30-45	VP	P					x	
Montparnasse	Fatoumata	-30	TC	B			x			
Montparnasse	Sarah	30-45	TC	B				x		
Montparnasse	Josette	45-60	TC	P						x
Montparnasse	Grégoire	-30	TC	P						x
Montparnasse	Mireille	45-60	TC	P					x	
Balard	Martine	45-60	VP	B					x	
Balard	Bertrand	60-75	VP	P					x	
Balard	Roberto	45-60	VP	P				x		
Balard	Billel	30-45	TC	P		x				
Balard	Christine	30-45	TC	B					x	
Balard	Léonie	30-45	TC	B					x	
Balard	Marie	30-45	TC	B				x		

BIBLIOGRAPHIE

6T, EPFL, RATP, « Optimiser un pôle d'échanges, étude de quatre cas franciliens », rapport de recherche AMEPOLE / PREDIT 3, Cahier du Lasur 14, juin 2009, 209 pages

AMAR, G., *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*, Paris, Editions de l'Aube, 2004

AMAR, G., MICHAUD, V., BELLEC Y., SEGRESTIN B., *Le piéton considérable, La marche au cœur des mobilités - première phase du séminaire : le partage des connaissances*, RATP, Document provisoire n°144, 2007

BERGERON, J., « Effets des caractéristiques de l'environnement sur le comportement des piétons à des intersections urbaines », p. 163 – 174, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., *Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008

BORDREUIL, S., « Urbaniser le mouvement ? Flux et interactions », p.127-153, in BOURDIN, A., BASILE, M., BORDREUIL, S. et al., *Mobilité et écologie urbaine*, Paris, Descartes et Compagnie, 2007

CHELKOFF, G., THIBAUD, J-P., « L'espace public, modes sensibles », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, 1993, p.7-15

DEGUY, A., PENICAUT, N., « Piéton, bientôt la revanche », *Le Nouvel Observateur Paris Ile de France*, n°2242, 2007, p. 10-11

GRANIE, M-A., « Différence de sexe et effet de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte », p.145-159, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., *Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008

GAUTHIEZ, B., *Espace urbain, vocabulaire et morphologie*, Paris, Etudes de la Documentation et de l'Inventaire, Monum, Editions du patrimoine, 2003

HERAN, F., *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés*, Paris, La Documentation Française, PREDIT, 2000

IGNAZI,G., KERAVEL, F. « Ergonomie de la mobilité quotidienne », *Transports Urbains*, n°102, 2000

LEVITTE, A., « Piéton et perception visuelle : le design visité par les sciences cognitives », p.227-235, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., *Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008

MERLIN, P., CHOAY, F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009

NESSI, H., *Les ambiances dans le projet urbain*, Mémoire de master, ENPC – Université Paris XII, 2005

OFFNER, J-M., *Les déplacements piétonniers – Analyse bibliographique*, Institut de recherche des transports, Note d'information n°20, décembre 1981

PENE, S. « Récits de cheminement : l'imaginaire du piéton est-il multimodal ? », p259-271, in JOSEPH,I., *Villes en gares*, Paris, L'aube Editions, 1999

REY-DEBOVE, J., REY, A., *Le Petit Robert de la langue française 2006*, Paris, 2004

SIMMEL, G., « Digressions sur l'étranger » et « Métropoles et mentalités » in GRAPHMEYER Y. – JOSEPH I., *L'Ecole de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Editions du champ urbain, 1979

T. HALL, E., *La dimension cachée*, Paris, Editions du Seuil, 1971

THOMAS, R., « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace Géographique*, tome 36, n°1-2007, p.15-26

ZEKRI, E., HEGRON, G., LEGENDRE, A., « Identification des liens entre comportements piétonniers et qualité environnementale des parcours » p. 211 – 214, in GRANIE, M-A., AUBERLET, J-M., *Le piéton et son environnement Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Paris, Les collections de l'INRETS, 2008

Ressources en ligne

CHAPELON, J., « La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2008 », [ref. du 07/12/2009]. Format PDF : http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_GEN.pdf

GENRE-GRANDPIERRE, C., FOLTETE, J-C., « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied 3ème colloque du Groupe de Travail Mobilités spatiales et fluidité sociale : offre urbaine, expériences de la mobilité, Strasbourg (2003) » [ref. du 23/01/2008]. Format HTML : http://www.cybergeo.eu/index3925.html

Site Larousse.fr : http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/proxémique, consulté le 05/01/2010

« Les grandes données de l'accidentologie », [ref. du 07/12/2009]. Format PDF : http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_GDA.pdf

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, « L'accidentologie locale en Paris » [ref. du 07/12/2009]. Format PDF : http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/onisrpdf/onisr75.pdf

PATRON, T., « Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière » [ref. du 07/12/2009]. Format PDF : http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/Le_fichier_national_des_acidents_corporls_circul2009.pdf

GLOSSAIRE DE LA RECHERCHE

Afin de réaliser ce glossaire, nous nous sommes notamment servis des références bibliographiques suivantes (le cas échéant la définition est proposée par 6T) :

- *Espace urbain, vocabulaire et morphologie* de Bernard *GAUTHIEZ* sous la direction des Etudes, de la Documentation et de l'Inventaire, Monum, Editions du patrimoine, Paris, 2003
- *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* sous la direction de Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, Presses Universitaires de France, Paris, 2009
- *Le Petit Robert de la langue française 2006, texte remanié et amplifié* sous la direction de Josette REY-DEBOVE et Alain REY, Paris, 2004
- *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention* de Georges AMAR, Editions de l'Aube, Paris, 2004

****

Ambiance : atmosphère matérielle (lumière, couleurs, odeurs, bruits, vent, etc.), esthétique ou sociale d'un lieu ou d'une agglomération, telle qu'elle est perçue. Elle se caractérise par sa perception dans l'instant, donc sa propension à changer rapidement et par la succession de ces changements. Elle est donc très variée suivant les lieux, les personnes, les circonstances atmosphériques, le moment de la journée ou de la nuit, l'animation, le caractère du lieu. (Monum)

Aménagement : ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire. L'aménagement est une action volontaire, impulsée par les pouvoirs publics qui suppose une planification spatiale et une mobilisation des acteurs. (PUF)

Aménagement de voirie : aménagement de l'espace concernant la voirie, incluant traitement du sol, mobilier urbain, édicules, vert, conçu comme un tout, portant sur l'ensemble de ce qui la constitue comme espace libre public. (Monum)

Animation : intensité de la fréquentation d'un espace public, par les individus, les véhicules, les animaux domestiques soit l'intensité de la vie sociale et de ses manifestations extérieures. Elle est l'un des déterminants dans la perception de l'espace public. L'animation, sous la forme d'une présence en masse d'individus, est souvent assimilée à l'urbanité, au fait d'être précisément public pour un espace public. (Monum et PUF)

Carrefour : intersection de plusieurs voies. Contrairement à la place, ce n'est pas un espace libre. Sa configuration est avant tout dictée par la commodité de la voirie, notamment par les modalités de croisement des flux automobiles et leur interférence avec d'autres flux, en particulier piétonniers. (Monum)

Chaussée : partie de voie sur laquelle circulent les véhicules, généralement distincte de celle où circulent les piétons : le trottoir. (Monum)

Circulation : Mouvement des véhicules sur la voirie et par extension s'applique aussi au mouvement des piétons. (PUF)

Code ville : repérage à l'aide des indices à disposition dans l'environnement ; indices de toutes natures (panneaux, bâtiments, activités, ambiance...). Savoir manier ce code est une compétence de l'usager. Elle nécessite de l'autonomie, de la déduction. (6T)

Code réseau : repérage à l'aide d'indications explicites, comme les panneaux de signalisation ou les panneaux indicateurs (6T)

Compétence : aptitude à repérer les caractéristiques d'une situation et les qualités de ses protagonistes. Etre compétent signifie donc savoir se repérer dans une situation particulière. Il s'agit d'arriver à mobiliser des ressources, des normes, d'arriver à construire une interprétation avec des valeurs disparates qui ne viennent pas du même monde. (6T)

Correspondance : relation commode entre deux moyens de transport de même nature ou différents (Petit Robert)

Couloir de circulation : section d'une chaussée matérialisée par un marquage au sol et destinée à la circulation des véhicules dans un sens. (Monum)

Environnement : ensemble de relations établies par les individus entre eux, mais aussi avec les objets qui composent le dispositif spatial (éléments physiques, chimiques, biologiques) dans lequel les piétons se meuvent. (6T)

Espaces dédié : principe visant à réaliser des voiries distinctes pour les différents usagers, en fonction de leur vitesse. Elle avait deux objectifs : un gain de capacité et surtout de sécurité. Le principe a trouvé une nouvelle application en milieu urbain où il poursuit en outre un troisième objectif : privilégier certains modes de transport peu consommateurs d'espace et peu polluants (les transports en commun, la marche et la bicyclette) et diminuer l'usage de l'automobile. A partir de 2002, la Ville de Paris a décidé de multiplier les couloirs réservés pour autobus, taxis et cycles. (PUF)

Espace public : partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. Il est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage. Il faut également le mettre en parallèle avec l'espace privé. A la clôture du logement sur l'intimité familiale et l'organisation interne spécialisée de cet espace domestique, répond la spécialisation des espaces extérieurs comme

« espaces publics », lieux de l'anonymat ou des rencontres informelles. Au XIXème siècle, cet espace public devient l'espace de la circulation et des promenades marchandes ou hygiéniques. En tant que composé d'espaces ouverts, ou extérieurs, l'espace public s'oppose au sein du domaine public, aux édifices publics. Mais il comporte aussi bien des espaces minéraux que des espaces verts ou des espaces plantés. (PUF)

Lisibilité : conditions formelles de l'appréhension visuelle d'un ensemble urbain plus ou moins vaste, suivant l'importance relative attachée aux couleurs, aux volumes, aux valeurs, à l'éclairage etc. ; facilité avec laquelle les éléments perçus d'un espace urbain peuvent être organisés selon un tout cohérent, une signification claire. Sa perception est propre à chaque individu, selon sa psychologie, son histoire personnelle, et selon les codes sociaux. La richesse de l'interprétation est directement fonction de celle des codes sociaux entrant en jeu et qu'elle suppose donc connus. La lisibilité est donc la condition de l'appropriation de l'espace. La lisibilité présente une hiérarchie de sens et de niveaux concernant la simple orientation dans la ville, l'appropriation de l'espace urbain ou encore sa connaissance conceptuelle. (Monum et PUF)

Mobilier urbain : les objets légers et déplaçables, mais non mobiles qui, dans les agglomérations, complètent l'ensemble des immeubles et de la voirie pour la commodité et le confort extérieur des habitants. Le premier développement du mobilier urbain coïncide avec celui des techniques de nettoyage et d'éclairage qui ont fait de la ville occidentale un lieu de promenade pour le piéton. Il ne joue pas seulement un rôle pratique, mais contribue à l'urbanité et à l'esthétique de la ville. Le rôle convivial et esthétique de ce type d'équipement tend aujourd'hui à s'effacer au profit d'une fonction davantage publicitaire. La production du mobilier est maintenant commerciale et en grande série. Trois tendances se sont dessinées : la perte de la recherche formelle et de l'unité de style des différents éléments du mobilier, la banalisation de ces objets qui se retrouvent identiques un peu partout, une distribution purement quantitative des objets mobiliers, traités comme unités singulières et non plus composants d'un ensemble complémentaire et intégrateur de l'espace urbain qu'ils contribuent désormais à désintégrer. Paris offre aujourd'hui, à cet égard, un exemple caricatural où la circulation piétonnière est entravée par des poubelles hors d'échelle, des sanisettes pléthoriques etc. (PUF)

Orientation : le fait de déterminer la position que l'on occupe par rapport à des points cardinaux, à des repères. Elle tend, aujourd'hui, à être traitée de façon standardisée par une signalétique urbaine commune à tous les panneaux indicateurs. (6T)

Panneau indicateur : panneau généralement porté par un poteau et placé à un carrefour ou sur une voie, indiquant la direction et parfois la distance des lieux, agglomérations, quartiers ou édifices accessibles à partir du point où l'on se trouve. (Monum)

Panneau de circulation : plaque portant une indication, montée sur un support. Il signale à l'usager de la voirie les règles du code de la route applicables en un lieu donné, le renseigne sur l'état de la circulation et les caractéristiques de la voirie. (6T)

Place : lieu public ouvert constitué par l'ensemble d'un espace vide et des bâtiments qui l'entourent. La place se distingue du carrefour par l'importance secondaire qui y est donnée à la circulation. Dans les pays occidentaux, on peut diviser l'histoire des places en trois périodes. La période médiévale, du XIème à la fin du XIVème siècle, voit se développer les places dites « organiques ». Organes urbains fondamentaux, espaces publics et populaires, elles accueillent d'importants monuments et de nombreuses pratiques collectives. Durant une seconde période, de la Renaissance à l'ère industrielle, la place, liée à l'image du pouvoir, a une vocation d'embellissement de la ville. Création des architectes qui promeuvent l'art urbain, elle a une valeur esthétique. La troisième période est marquée par l'avènement de l'ère industrielle. La vie publique s'est concentrée dans des bâtiments fermés, l'espace urbain a été envahi par les moyens de transport. Les places nouvelles créées par l'urbanisme sont partie intégrante des systèmes de circulation. Elles ne sont plus au service du piéton, mais leur centre peut être occupé par un monument. La place traditionnelle a conservé un rôle et une animation, dans certaines villes moyennes ou petites ; mais, d'une façon générale, après avoir été éliminée par l'urbanisme progressiste et remplacée par divers supermarchés commerciaux et centres culturels, elle est devenue le symbole nostalgique d'une qualité urbaine perdue. (Monum et PUF)

Refuge : portion de trottoir placée au centre d'une large chaussée, pouvant être plantée et bordée de barrières. Il a en général pour vocation de permettre aux piétons une traversée en deux temps, en ménageant un espace de sécurité intermédiaire. (Monum)

Repère : élément naturel ou aménagement de l'espace, édifice, édicule, place, polarisant la perception d'un espace urbain et permettant de s'y repérer. Il est souvent identifié par contraste avec son environnement, en particulier sur un arrière-plan et visible depuis de nombreux points, rapprochés ou éloignés. (Monum)

Respect de la règle : respect du code de la route, de la signalisation dans un espace donné (6T)

Signalétique : l'activité sémiotique relative à la signalisation. (PUF)

Signalisation : emploi de signaux destinés à organiser la circulation des usagers dans un espace suivant des critères fonctionnels et de sécurité. La signalisation articule différents contenus : interdiction, obligation, information. Plus que la nature et le lieu de déplacement, c'est son caractère fonctionnel qui compte. La signalisation induit une attitude logique chez l'usager et une certaine absence de représentation de l'espace. Les aménagements les plus difficiles à signaliser sont principalement ceux où le cadre spatial impose un sens (par exemple, tracé de route suggérant à l'automobiliste un virage) et ceux où s'entrecroisent des logiques d'orientation différentes (par exemple, passage de l'univers du métro à l'univers de la rue). Les principaux défauts d'une signalisation sont l'ambigüité, le manque de continuité dans l'information, la sur-signalisation (ou redondance) et le manque de cohérence des signes employés. (PUF)

Visibilité : caractère de ce qui est perceptible par la vue, sensible à l'œil humain. Possibilité, en un point donné, de voir plus ou moins bien les abords. (Petit Robert)

Voirie : ensemble des voies et des espaces libres permettant la circulation des véhicules et des piétons, incluant les aires de stationnement des véhicules. Elle est constituée de la chaussée, destinée à la circulation des véhicules et du trottoir, destinée à la circulation des piétons. (6T)

ANNEXES

Guide d'entretien

Relatif à l'enquête qualitative réalisée dans le cadre de la recherche FSR (RATP / Ville de Paris)

Vous avez accepté de répondre à un questionnaire sur la sécurité routière. Est-ce toujours le cas ?

Est-ce possible de le faire maintenant ?

Si non, seulement deux questions :

1) habitez vous à Paris ou en Banlieue
2) utilisez vous votre VP ou TC tous les jours ou presque ?

Questionnaire va se dérouler en trois parties : 1 sur les espaces publics en général, 1 sur la sécurité routière et 1 sur l'espace que vous pratiquez en particulier

I] Le repérage des comportements habituels et routiers dans l'espace public en général :

- Quels sont vos repères habituels pour vous déplacer ? a pied, en TC, en VP vous avez les mêmes repères ?

- Êtes vous respectueux de la signalisation / du code de la route ? le cas échéant, dans quelle situation êtes-vous moins respectueux de la signalisation / du code de la route ? Faites vous confiance à la signalisation / au code de la route ?

- Vous faites plutôt confiance à votre sens de l'orientation ou vous avez besoin d'être guidé dans vos trajets (ex : GPS en VP, signalétique dans les réseaux TC/METRO…jalonnement en vélo ou à pied…)

- Quand vous passez de l'espace du métro à l'espace extérieur avez-vous l'impression d'une grosse rupture ou d'une continuité ? Comment faites vous pour vous repérer à ce moment là ? Dans quel espace êtes vous le plus à l'aise ?

- Vous êtes plutôt distrait ou attentif dans les espaces publics ? Le cas échéant qu'est ce qui vous distrait le plus dans vos déplacements ? selon les modes c'est toujours pareil ?

II] Les pratiques sociales dans l'espace public en général

- qu'est ce qui vous gêne le plus dans les espaces publics ?

- Qu'est ce que vous préférez dans les espaces publics ?

- Êtes vous respectueux de la tranquillité d'autrui dans les espaces publics ? Trouvez-vous que c'est réciproque ?

- Êtes vous respectueux des règles d'usages dans les espaces publics (ex : quand vous êtes assis sur les strapontins (siège rabattable) vous levez vous dans le métro/RER quand il y a du monde). Trouvez vous que c'est réciproque ?

III] La perception de la sécurité en général (pour soi et vis-à-vis des autres)

- La sécurité routière est-elle pour vous un problème important ? selon les modes (VP, TC, Vélo, MAP)

- Pensez-vous qu'il faut offrir des espaces dédiés à chacun des modes (couloir bus, pistes cyclables…)

- Pour vous qu'est ce que le partage de la voirie ? (que pensez vous du partage de l'espace public entre tous les modes ?)

- Vous vous sentez plus en sécurité en zone urbaine dense ou en zone urbaine moins dense ?

- Quels sont selon vous les espaces les plus dangereux ? pourquoi ?

IV] Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié

- Pourriez vous me citer trois mots pour qualifier l'espace public étudié?

- Citez moi trois mots positifs et trois mots négatifs pour qualifier cet espace

- Vous pratiquez quotidiennement cet espace public par habitude, par obligation, par préférence, par hasard?

- Vous pratiquez cet espace public toujours pour le même déplacement? (motif, loisir, travail)

- Vous pratiquez cet espace public à différents moments de la journée, de la semaine etc.? Le cas échéant vous l'appréhendez toujours de la même façon?

- Y a-t-il différents types d'usagers qui pratiquent cet espace (réguliers et occasionnels /touristes)? Le cas échéant, trouvez-vous que ça le rend plus dangereux?

- Quand vous passez de l'espace du métro à l'espace extérieur avez-vous l'impression d'une grosse rupture ou d'une continuité ? Comment faites vous pour vous repérer à ce moment là?

- Quelle utilisation vous faite de cet espace ? Espace d'attente, passage, shopping…

V] L'expérience de ce lieu et sa comparaison par rapport à d'autres lieux du même type fréquentés au quotidien en termes d'aisance et de sécurité

- De manière générale vous diriez que vous êtes en sécurité dans cet espace ? que vous êtes à l'aise ?

- Quels sont vos repères dans cet espace public (aménagements urbains, signalétiques, stations TC, immeubles, pub…) ?

- Connaissez vous d'autres espaces similaires plus ou moins dangereux ? Lesquels et pourquoi ?

- Le cas échéant, que faudrait-il faire pour améliorer cet espace public ?

- Vous arrive t-il d'enfreindre la signalisation ? pourquoi ? décrivez moi ?

Questions d'opinion :

- Aspiration résidentielle
- Formes de loisirs
- Modes de vie et mobilité

Signalétique :

- Lieu de domicile et distance au centre ville
- Composition du ménage
- Tranche d'age, CSP, formations, profession, niveau de revenu
- Si la personne est active : lieu de travail, lieu d'étude
- Bassin de vie : réseau de lieu de vie

Tranche d'âge :

- < 30
- 30 - 45
- 45 - 60
- 60,- 75

Niveau de revenu :

- < 1500
- 1500 - 2050
- 2050 – 5556
- >5556

Résumés des entretiens de la Place Balard

Fiche résumé de l'entretien de Martine

Date de l'entretien : 01/07/2009

Fiche signalétique :
Martine a entre 45 et 60 ans et vit avec son mari et ses deux enfants en banlieue Est de Paris à 5 minutes en voiture du centre ville de sa commune de résidence. Son lieu de travail se situe place Balard, où elle exerce la profession de commercial. Elle y passe quotidiennement par obligation. Le revenu du ménage est compris entre 2050 et 5556 euros. Tous les jours, elle prend sa voiture pour rejoindre la gare et utilise ensuite les transports en commun. Son réseau de vie se situe principalement en banlieue. Elle se qualifie comme quelqu'un de plutôt sédentaire. Martine fait confiance à son sens de l'orientation quand elle est dans un espace qu'elle connaît un peu ; sinon elle se sert des panneaux et du GPS. Martine considère que la sécurité routière est un problème important mais qu'il y a des problèmes de société plus graves comme l'insécurité, les conflits, le logement… Elle est plutôt respectueuse du code de la route quand elle est en voiture mais pas toujours de la signalisation quand elle est piéton. Habituée des transports en commun, Martine est plus à l'aise pour se repérer avec le code réseau ; elle ressent une continuité à la sortie du métro.

Ses adjectifs spontanés : le tramway, Aquaboulevard, la télévision

---

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Les repères qu'utilise Martine pour se déplacer varient en fonction de sa connaissance des lieux et du mode de transport. Quand elle ne connaît pas le quartier, elle regarde les panneaux ; quand elle est déjà venue, elle se base sur les éléments de l'environnement qu'elle reconnaît. En voiture, elle se repère avec le plan de métro et les grands monuments. En métro, elle s'aide du plan alors qu'en bus elle va voir son trajet à l'avance sur internet. A pied, elle s'aide d'un plan.

« Si je connais pas, ça va être les panneaux, les carrefours. Je vais regarder les panneaux indicateurs et je vais regarder les grandes directions parce que c'est les grandes lignes qui vont un peu m'indiquer comment m'orienter. Quand je connais l'endroit, je fais attention tout de suite à l'endroit où je vais, je sais qu'il va y avoir un stop, donc je suis plus sûre de moi donc pareil, je vais dans la direction que je connais. Quand je dis « c'est pas loin de la piscine » ou « ce n'est pas loin de la Poste », c'est vrai que ce sont des repères. »

« La voiture, ça dépend où je vais mais je me base un peu quand je me déplace pour aller sur Paris par exemple, j'ai en tête le plan de métro. Quand je sais pas exactement où je vais, je suis un peu mon plan de métro et puis je me dis « ça doit être par là »...et je me base par exemple je prends les grands axes et la tour Eiffel, Bastille, c'est des repères, c'est des grands monuments. »

« En transports en commun, il n'y a pas de mystère, j'ai le plan. Enfin je parle du métro car le bus c'est plus difficile. On sait pas forcément quelle ligne et où elles vont. [...] *Les bus, en règle générale, je vais sur internet avant, quand je ne connais pas et je regarde quels sont les bus qui sont à ma disposition en fonction de là où je vais. »*

« A pied, soit j'ai déjà regardé un peu sur internet comment je devais me déplacer, soit si vraiment je vois que je m'y retrouve pas, je regarde s'il y a des plans. [...] *Si je vois vraiment que je suis complètement perdue, je demande à une personne. »*

Martine fait confiance à son sens de l'orientation quand elle est dans un espace qu'elle connaît un peu ; sinon elle se sert des panneaux et du GPS.

« J'aurais tendance à vous dire que les deux me sont arrivés. Quand je connais un petit peu, j'ai une idée pour m'orienter. Quand je ne connais pas du tout [...] *je fais attention aux panneaux et c'est eux qui vont me guider. Maintenant que les voitures sont équipées, le GPS, c'est assez pratique. »*

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Martine est plus à l'aise pour se repérer avec le code réseau.

« Je suis tellement habituée au métro que j'aurais tendance à vous dire dans le métro. Je lis facilement les cartes et puis je suis utilisatrice, j'y vais tous les jours donc. Je pense que c'est l'habitude. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Martine ressent une continuité à la sortie du métro car c'est une habituée des transports en commun.

« J'utilise le métro tous les jours. J'ai pas de rupture, en règle générale, je m'en sors bien. Il y a des fois, on sort du métro, on se demande, par exemple Balard, je trouve que l'hôpital Pompidou est pas bien indiqué et beaucoup de gens nous le demande. Mais bon moi, la première fois que je suis arrivée là, ce n'était pas ça que je cherchais mais j'ai trouvé, parce que mon repère c'était le tramway par exemple. »

Dans les espaces publics, Martine est gênée par une signalisation confuse ou contradictoire qui ne l'aide pas à se repérer.

« Quand je suis automobiliste et que c'est mal indiqué, oui je grogne. Une mauvaise signalisation au sol ou un peu contradictoire avec ce qu'il y a sur un panneau ça peut me mettre en rogne mais bon. Là je parle en tant qu'automobiliste. En tant que piéton, si vraiment je vois que je ne trouve pas avec le plan bah je demande aux gens donc je trouve relativement vite. »

Ce que Martine préfère dans les espaces publics, ce sont les affiches publicitaires attractives.

« Des fois il y a des panneaux que je trouve sympas parce que c'est original mais c'est la pub, y a des pubs qui peuvent être originales et ça attire l'œil. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Martine considère que la sécurité routière est un problème important mais qu'il y a des problèmes de société plus graves comme l'insécurité, les conflits, le logement…

« C'est important par ce que si tu n'appliques pas la sécurité et si tout le monde fait n'importe quoi au volant ça va devenir l'anarchie et ce sera dangereux de conduire. »

« C'est un problème important après dire qu'il est plus ou moins important que d'autres problèmes il y en a surement qui sont plus graves : des conflits, des agressions entre des populations ou entre des quartiers ou entre des bandes, c'est de l'insécurité. […] *Donner des notions d'importance dessus ça m'embête un peu parce que les deux sont importants. »*

« [Le chômage, le logement] *c'est aussi important que la sécurité routière. Les gens qui n'ont pas de logement ils vont finir par être dans la précarité et mal le vivre. »*

Martine considère que l'usager de la voiture ainsi que les opérateurs de transports en commun sont responsables de la sécurité des autres usagers alors que le piéton est uniquement responsable de sa personne et serait plus à la place de victime.

« Je pense que la sécurité n'est pas la même si on est en voiture ou dans les transports en commun. En voiture c'est vous qui maîtrisez le véhicule, c'est à vous à prendre certaines précautions par rapport à la conduite que vous allez avoir. Alors que dans les transports en commun, on est sur Paris, donc c'est la RATP qui doit prendre ses dispositions pour avoir le

maximum de sécurité pour transporter tous les usagers. Quand je suis piéton c'est moi qui gère moi-même ma personne et qui doit faire attention avec des critères différents. »

Martine est distraite sauf en voiture.

« Je regarde ce qu'il y a autour [...] les pubs, les gens. Ça peut être une station de métro qu'on a rénové. Si je suis dans le bus, je vais regarder les monuments, je vais regarder les maisons, je vais regarder l'extérieur. [...] Sauf pour les voitures. Les voitures je suis plus attentive. »

Martine est plutôt respectueuse du code de la route quand elle est en voiture mais pas toujours de la signalisation quand elle est piéton.

« Code de la route oui, peut être que je conduis un petit peu vite mais je fais attention. Signalisation en tant que piéton pas toujours. Un feu qui est orange ou qui vient juste de passer au rouge, au lieu de rester sur le trottoir, je passe. Parce qu'il y a pas de voitures par exemple, parce qu'elles ont pas démarré donc j'ai estimé que je pouvais encore traverser. »

« [Je fais confiance à] *la signalisation totalement. Le code de la route oui, les automobilistes faut faire attention mais bon. »*

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Martine pense qu'il est plus sécuritaire que chaque mode ait son propre espace, surtout les vélos, sauf les bus et les voitures qui peuvent être mélangés.

« [Il faut offrir des espaces dédiés à chacun des modes] *parce que déjà ce sont pas les mêmes modes de circulation. »*

« [Le partage de la voirie] ça m'évoque les voitures qui sont sur une file, à côté il y a les bus, à côté il y a les pistes cyclables et à côté il y a les piétons [sur des files différentes]. »

« [Quand tous ces modes se rencontrent sur un même espace] *je pense que c'est pas évident à gérer et pas évident à faire des grands carrefours parce que le vélo n'a pas de sécurité, il a rien qui le protège alors il faut vraiment faire attention aux pistes cyclables. Le bus et le tramway, enfin le tramway, il a sa ligne spécifique, donc il y a personne normalement qui doit aller dessus. Quant aux bus ils doivent s'arrêter et aller à leurs arrêts donc ça doit pas être évident. »*

« [Que chaque mode ait son propre espace] *c'est peut être plus sécuritaire. Je dis pas que le bus peut pas se mélanger avec les voitures parce que c'est un véhicule, je pense surtout aux*

cyclistes, des fois c'est ... enfin moi je vois les voitures passer, ils les frôlent. C'est d'avoir un espace qui leur est propre, je pense que c'est mieux. »

Martine se sent plus à l'aise en espace urbain moins dense car elle peut être moins attentive.

« Je me sens quand même plus en sécurité en zone urbaine moins dense parce que il y a moins de trafic. Je suis plus tranquille, j'ai moins à faire attention à droite à gauche. »

D'après Martine, l'espace de la place Balard accueille une multiplicité d'usagers mais qui ne rend pas cet espace plus dangereux.

« J'ai déjà vu des gens qui cherchaient l'hôpital Georges Pompidou, je pense que c'était des gens qui étaient pas habitués du coin. J'ai rencontré aussi des gens qui cherchaient à aller au parc des expositions de Versailles. [...] *J'ai également vu des gens qui sortaient à Balard et qui me demandaient où était Aquaboulevard.* [...] *Il y a aussi des gens qui utilisent cet espace de manière régulière. Comme je les vois régulièrement, je pense que c'est professionnel aussi. »*

« [Ca rend l'espace] *plus cosmopolite mais pas plus dangereux. »*

Martine respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics alors que les autres ne respectent que les règles d'usage.

C. Les espaces les plus dangereux

Martine estime que les grands ronds points et les carrefours sont les espaces les plus dangereux pour tous les usagers.

« Je pense quand même que se sont les carrefours ou les grands ronds points. Par exemple, pour un piéton, un grand rond point c'est pas toujours facile à traverser. Pour les voitures c'est pareil quand les gens ne mettent pas parfois leur clignotant, ou assez tôt ou assez vite, à ce moment là ça peut aussi être dangereux pour les autres véhicules. [...] *Tout le monde est là, il faut bifurquer, il y a plein de routes tout autour et c'est pas toujours évident. »*

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- le tramway

- Aquaboulevard
- la télévision.

3 adjectifs positifs :

- Très clair : *« on se sent pas du tout enfermé quand on sort. »*
- Agréable
- Sécuritaire

3 adjectifs négatifs :

- Chargé : « il y a beaucoup de voitures. »
- Bruyant.
- C'est un terminus : *« c'est un terminus où il y a pas grand-chose en boutiques. C'est un terminus un peu seul. »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Les repères de Martine sont très nombreux car elle a une très bonne connaissance du site. Ses principaux repères sont : la DGA, la petite ceinture, le tramway.

« Cet espace c'est principalement du passage mais par contre mes repères font que je peux aider les gens quand ils cherchent. »

« D'un côté j'ai la DGA, en face de moi j'ai le petit pont où avant il y a avait un ancien train qui passait avec la voie qui est totalement désaffectée. Après j'ai le grand carrefour avec le tram qui passe devant, enfin au milieu et sur ma droite, j'ai une librairie. Et en face il y a le grand hôtel. »

« J'ai oublié, il y a une petite station service. Là j'ai vraiment tout donné quand on sort de Balard. »

Habituée de la place Balard, Martine a l'impression d'une continuité dans ses repères quand elle sort du métro.

« J'ai tellement l'habitude, j'aurais tendance à vous dire j'ai pas de rupture. »

« Je pense que [ceux qui ne sont pas habitués] *ils ne doivent pas savoir où ils sont. En fonction de là où ils sont parce qu'il y a quatre sorties différentes à Balard. Je pense qu'on ne leur indique pas le monument ou la direction importante. »*

Martine trouve que la place Balard est plus sécuritaire depuis qu'il y a le tramway.

« Depuis qu'il y a le tramway, je trouve que c'est assez sécuritaire. [...] *Les automobilistes enfin de compte respecte beaucoup plus le passage du tramway. Et quand le tramway passe, nous en tant que piéton, on peut traverser et ensuite attendre. Faire ça en deux fois en fin de compte, le carrefour. Quand on traverse par rapport au tramway, j'entends. En règle générale, je trouve que c'est mieux que quand il ya avait les bus. C'est quand même plus fluide. »*

Quand Martine est pressée, elle traverse parfois au feu piéton rouge.

« De temps en temps quand je suis pressée, je traverse plus vite. Quand il n'y a pas de voiture. Mais en deux temps toujours. Le tramway je respecte toujours, c'est pour les voitures que je le fais. »

Martine passe par la place Balard le matin, le midi et le soir en semaine. Elle est plus attentive et plus prudente en cas de forte pluie et quand il fait nuit.

« De nuit, quand il fait un peu sombre, on fait un peu plus attention mais c'est tout. »

« S'il pleut beaucoup, on fait attention par exemple, je n'oserais pas m'aventurer dans le carrefour. S'il y a une pluie orageuse très violente parce que je sais que les voitures auront du mal à freiner et auront des réactions différentes. Je parle du carrefour où il y a le tram, où les gens tournent vers l'Aquaboulevard, non pas pour aller à l'Aquaboulevard mais pour aller récupérer le périphérique et c'est souvent très chargé ici. »

C. Comparaisons et solutions

Martine pense que la place du parc des expositions de Versailles est semblable mais plus dangereuse que la place Balard.

« J'étais en train de penser au parc des expositions de Versailles. [...] [Ca se rapproche de la place de Balard] *justement parce que c'est très ouvert et il y a beaucoup de signalisation par exemple au parc des expos donc vous pouvez pas vous trompez, vous pouvez pas rater le parc des expositions parce que c'est indiqué partout. »*

« Je dirais [que la place du parc des expositions est] *plus dangereuse parce qu'il y a plus de monde qui s'y déplace. A pied, il y a énormément de piétons quand il y a une exposition. »*

Pour améliorer la place Balard, Martine propose d'implanter des panneaux indiquant les directions des grands équipements présents à proximité, des petits commerces pour créer de l'animation, de rénover la station RATP pour la rendre plus agréable.

« Un peu plus de panneaux indiquant la direction de l'Aquaboulevard et la direction de l'hôpital Georges Pompidou parce que les gens descendent à Balard et là il y a rien qui indique que l'Hôpital Georges Pompidou est là, enfin pas loin. C'est plus un problème d'indications, de panneaux indicateurs pour certains monuments, des repères. Au niveau sécurité, je trouve que c'est pas mal. Le tram ils l'ont refait. Je trouve qu'il y a pas assez de boutiques. C'est à majorité bureaux donc c'est un peu froid. Ça manque de petites échoppes, de journaux... Vous voyez des petits trucs, pas forcément quelque chose d'énorme mais des trucs un peu vivants.

« Le métro est triste si. Le terminus de la RATP, je le trouve triste. C'est peut être normal. Je trouve que la station elle mériterait d'être un petit peu rénovée. J'ai vu que dans certaines stations ils avaient remis leurs petits carreaux blancs un peu rétro comme ils faisaient avant. Je ferais dans le même style, c'est agréable. »

Fiche résumée de l'entretien de Bertrand

Date de l'entretien : 02/07/2009

Fiche signalétique :
Bertrand a entre 60 et 75 ans et vit seul dans le 20ème arrondissement de Paris. Il est architecte retraité et gagne entre 2050 et 5556 euros par mois. Son bassin de vie se limite à Paris. Il utilise régulièrement sa voiture et les transports en commun pour se déplacer. Il est restreint dans son désir de mobilité car il a des difficultés à se mouvoir. Quand il estime que la signalisation n'est pas adaptée, il peut enfreindre le code de la route. Bertrand a un bon sens de l'orientation et se repère souvent grâce à son intuition. D'après lui, la sécurité routière est un problème important mais qui passe après les problèmes d'inégalités. Bertrand ressent une continuité dans ses repères à la sortie du métro même si, parfois, il observe une rupture entre la signalétique de la ville et celle du réseau. Il semble davantage solliciter le code ville dans ses déplacements. Il passe régulièrement place Balard, par obligation, pour se rendre à l'hôpital G. Pompidou pour des visites médicales.

Ses adjectifs spontanés : informe, sans intérêt

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Bertrand est un parisien de longue date qui utilise tout ce qui, dans son environnement, peut lui donner des indices y compris les autres usagers présents et ce quelque soit le mode de transport utilisé.

« Je suis un parisien depuis de longue longue date depuis toujours donc je me pose pas la question. Je sais où je vais. Tout ce qui peut me donner un indice, je prends en compte et si je suis vraiment perdu je vais interroger quelqu'un. »

Il a un bon sens de l'orientation et se laisse guider par son intuition.

« Je compte sur mes reflexes et sur mon intuition. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Bertrand dit être aussi à l'aise pour se repérer dans l'espace réseau que dans l'espace ville, cependant il semble davantage solliciter le code ville dans ses déplacements.

« Je regarde autour de moi et j'essaie de reconnaître et je m'engage. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Bertrand ressent une continuité dans ses repères à la sortie du métro même si, parfois, il observe une rupture entre la signalétique de la ville et celle du réseau. En effet, il se repère plus grâce au code ville.

« Une continuité. Je regarde autour de moi et j'essaie de reconnaître et je m'engage. »

« [La signalétique de l'espace extérieur ne prend] *pas toujours* [bien le relais de la signalétique du métro] »

Bertrand ne ressent pas de gêne particulière dans les espaces publics. Ce qu'il préfère c'est la rue et son animation.

« La rue. Parce que je trouve que c'est animé, varié, distrayant. Toutes les qualités sont réunies pour inciter à être dans la rue, à y rester et ne pas nous ennuyer, voilà. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Bertrand estime que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes, mais qu'il y a d'autres problèmes de société plus primordiaux. De plus, il estime que la sécurité routière est le prétexte d'abus de la part des forces publiques.

« [La sécurité routière] *c'est sûrement pas le plus important, non.* [Devant je mettrais] *le social, les inégalités et tout ça. »*

« La sécurité routière si elle était pas absurdement faite, ce serait pas un problème. Parce que souvent la sécurité routière c'est une façon de gagner de l'argent pour l'Etat de façon malhonnête. Toutes ces espèces de choses qui vous épient, qui vous surveillent. Alors qu'on est très bon conducteur, qu'on n'a jamais eu d'accidents et qu'on se fait arrêter pour des conneries et qu'on paie, j'appelle ça du racket. [...] *ils pénalisent pour des broutilles et laissent passer des dangers publics donc c'est la police qui est incompétente qu'il faut remettre en question. »*

Bertrand pense que tous les usagers sont responsables de la sécurité routière, que tous doivent être respectueux de la réglementation, attentifs et autonomes.

« Je pense que c'est un cas général de manque de respect des autres. »

« On peut pas tout signaler non plus. On se débrouille et puis c'est tout. Il faut savoir se débrouiller dans l'existence et pas toujours être téléguidé. »

Bertrand est attentif en voiture mais distrait à pied et dans les transports en commun.

« Heureusement qu'on peut se distraire dans les transports en commun parce que c'est pas très amusant en général. »
« [Ce qui me distrait dans les transports en commun ce sont] *mes pensées, tout ce que je vois. Je ne suis pas du genre à avoir des oreillettes et de la musique dans les oreilles* [...] *Quand je suis piéton c'est encore plus amusant. »*

« [Je suis attentif en voiture] *le mieux possible bien sûr. Je peux être distrait aussi, je regarde. »*

Qu'il soit en voiture ou à pied, Bertrand respecte la signalisation et le code de la route mais il ne leur fait pas entièrement confiance et adapte lui-même son comportement en fonction de la situation.

« Si tout d'un coup je m'aperçois qu'il y a une aberration je suis prudent et je compte sur mes reflexes et sur mon intuition mais en général je respecte. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Bertrand pense qu'il est mieux de faire des espaces de rencontre des différents modes car les espaces dédiés poussent les usagers à enfreindre les règles de circulation.

« Cette chose [la séparation des différents modes] qui est totalement ségrégationniste me déplait. *J'aime les mélanges et finalement l'attention car plus on canalise les gens vers des sécurités, plus ils se permettent des exactions, sous prétexte qu'ils sont traités d'une façon indifférente. Je pense que c'est un cas général de manque de respect des autres. C'est dire que je suis pour le mélange des genres : piétons, bicyclettes, voitures, tout ça mélangé avec chacun ses problèmes. »*

Bertrand se sent plus à l'aise en zone urbaine dense car l'animation le sécurise.

« Je suis beaucoup plus en sécurité dans une zone urbaine dense. Parce que justement, l'animation fait qu'on se sent pas isolé, qu'on n'est pas à la merci d'une attaque imprévue et puis de toutes façons je trouve ça plus distrayant. Donc j'évite au maximum les grands espaces urbains. »

Bertrand pense qu'il y a une diversité d'usagers mais pas de touristes et que cela ne rend pas l'espace plus dangereux.

« Tout ce qu'il peut exister comme individus, c'est dire des gens âgés, des gens jeunes, des gens qui travaillent, des gens qui s'occupent de leur foyer, d'autres qui vont se faire soigner parce que l'hôpital Pompidou n'est pas loin et voilà. Les touristes ils ont rien à faire là, il n'y a rien à voir sauf le jardin André Citroën, éventuellement mais c'est peut être pas le plus court chemin. »

« Rien n'est dangereux vraiment. C'est la parano générale qui dit que le danger est toujours là »

Bertrand se dit respectueux de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage dans les espaces publics et ne pense pas que les autres fassent de même.

« C'est plutôt de pire en pire, j'ai connu des moments plus respectueux des autres. Par exemple des gens qui roulent à contresens même à bicyclette, des vespas qui roulent sur le trottoir et qui vous frôlent à des vitesses totalement anormales, toutes les exactions que la plupart des gens se permettent aujourd'hui et qui ne sont pas conformes au fonctionnement normal et au respect des autres, ça sûrement. »

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces les plus dangereux pour les piétons sont les espaces isolés.

« C'est justement ces zones isolées où il peut y avoir des populations en ghetto, qui feront qu'on est plus facilement vulnérable. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *« Informe : c'est une place qui n'est pas aboutie. La station de métro arrive à l'extérieur, de l'autre côté du périph ou des grands boulevards, je crois du périph. »*

- *«Sans intérêt : sans qualité particulière » « C'est une demie place en fait. Surtout le côté de la demi-place il y a des terrasses de bistrots. C'est une petite place de quartier sympathique sans intérêt. »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Bertrand passe à pied place Balard pour aller du métro à l'hôpital G. Pompidou sans s'attarder.

« Je vais le plus vite possible parce qu'en général je suis en retard et en plus, je trouve que ce n'est pas un endroit où on a envie de s'attarder. »

« Je vais directement à gauche en sortant du métro. »

« Là je n'ai qu'une envie c'est de faire ce que j'ai à faire sans traîner parce que il n'y a pas beaucoup de commerçants, parce que j'ai l'impression que c'est beaucoup des gens des bureaux. J'ai pas envie d'aller flâner »

Place Balard, Bertrand n'a pas de repères précis mais se laisse guider par son intuition.

Bertrand ressent une rupture à la sortie du métro place Balard. Il trouve qu'il est très bien guidé dans l'espace du métro et pas du tout à l'espace extérieur.

« C'est une rupture à l'endroit où je sors. On sort dans un endroit ingrat, où on manque de repères parce qu'on est presque déjà en dehors de la ville, dans un boulevard ingrat. On est perdu parce qu'on ne sait pas dans quelle rue, y a pas de chose pour diriger. La transition est un peu perturbante mais en tous cas il faut le temps de réaliser, de s'orienter comme on peut. »

Bertrand se sent en sécurité place Balard.

« Sur la place Balard on est en sécurité [...] il suffit d'être attentif, point. »

Parfois, Bertrand traverse la chaussée au feu piéton rouge.

« Parce que les feux sont trop longs, les feux alternés donc quand je peux passer je passe. C'est vrai que je suis peut être pas très discipliné. En ce qui concerne le tram, comme je vois clair ça va bien pour ceux qui voient pas clair, je ne sais pas comment ils font. Il y a peut être des signaux sonores que je n'ai pas perçu. »

Bertrand appréhende toujours la place de la même manière quelque soit le moment de la journée ; il modifie juste son parcours en cas de pluie.

« S'il pleut j'emprunte le couloir souterrain pour sortir, le seul couloir qui même à la sortie de la place Balard, quand je suis descendu de la ligne de je sais plus quel numéro. »

C. Comparaisons et solutions

D'après Bertrand, les espaces en limite de Paris où passe le périphérique sont semblables à la place Balard. D'après lui, certains sont plus dangereux que la place Balard.

« Tout ce qui se trouve effectivement en limite de Paris, sont bousillés par le périphérique qui fait que ce serait très difficile de raccommoder tout ça. Des espaces difficiles parce qu'ils sont coupés en deux. La coupure en deux c'est dramatique parce que c'est une ségrégation à tous points de vue ; à la fois parce que tout d'un coup il y a une énorme distance à franchir qui est pas forcément agréable, deuxièmement parce que ça coupe les populations et les échanges se font difficilement. Il faudrait raccommoder tout ça mais ça coûterait des sommes astronomiques ce serait surement très très bien mais c'est une plaie. »

« Il y en a des beaucoup plus dangereux [que la place Balard]. *Parce qu'il y a une espèce d'anarchie dans la signalétique des feux rouges et des feux verts. Ces feux rouges et ces feux verts qui sont alternatifs en fonction d'une seule voie sont des dangers publics. Ils sont mal réglés et c'est tellement long qu'on prend des risques en passant quand même au vert alors que l'autre côté est rouge. Il y a une ignorance totale du piéton. »*

Pour améliorer la place Balard, Bertrand propose de déplacer les sorties de métro, prévoir un tapis roulant dans le couloir souterrain de la station de métro, supprimer le pont de la petite ceinture.

« Je vois pas ce qu'on peut améliorer, sauf les stations de métro et le très long couloir de métro à ce moment là mais là je vois pas ce qu'on pourrait faire. Peut être un tapis roulant. »

« Je déplacerais les stations de métro. Elles sont très excentrées et il faut trouver la bonne sortie piétonne on crapahute sous la terre c'est pas agréable ; donc moi je sors et je vais voir s'il fait beau. Je suis plus très jeune donc je sors là où il y a l'escalier mécanique donc c'est effectivement de l'autre côté du périph, faut traverser la voie où il y a un tramway etc. »

« Je vois pas ce qu'on pourrait faire, sauf à supprimer le pont. »

Fiche résumée de l'entretien de Roberto

Date de l'entretien : 25/06/2009

Fiche signalétique :
Roberto a entre 45 et 60 ans (48 ans), est originaire d'Italie et vit seul dans le 15ème arrondissement de Paris près du métro Volontaires. Il est dirigeant dans une entreprise qui travaille à l'international et gagne plus de 5556 euros par mois. Son lieu de travail se situe place Balard et son bassin de vie s'étend à Paris, sa banlieue et l'Italie. Il utilise principalement sa voiture mais prend les transports en commun plusieurs fois par semaine et se déplace parfois en vélo. Il fait confiance à son sens de l'orientation pour se déplacer et respecte le code de la route et la signalisation. Roberto ressent une rupture à la sortie du métro mais qu'il atténue par la préparation à l'avance de son parcours. Pour lui, la sécurité routière est un problème important duquel tous les modes sont responsables. Il se rend tous les jours place Balard pour aller travailler.

Ses adjectifs spontanés : insuffisant, adéquat et confortable

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

En voiture, Roberto utilise un GPS pour se repérer.

« Si je ne connais pas la zone dans laquelle je dois me déplacer, je prends le GPS, sinon si je connais à peu près l'endroit, je vais tout seul avec la voiture avec les moyens de transports publics ou avec les vélos. »

Roberto fait confiance à son sens de l'orientation quand il n'a pas d'impératif d'horaire à respecter.

« Ça dépend. Si je connais à peu près, je cherche de m'orienter tout seul sans faire référence, sans prendre comme référence un guide, une map, ou le GPS. Ça dépend aussi du temps disponible, si c'est pendant le week-end, que je suis plus disponible, donc je fais le déplacement en sachant que j'ai plus de temps donc quelque fois je vais essayer de m'orienter sans faire recours à des aides. »

B. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Roberto ressent une rupture à la sortie du métro mais qu'il atténue par la préparation à l'avance de son parcours.

« Normalement j'ai planifié un parcours donc quand je sors du métro, je sais où je me trouve et donc je sais où je dois aller donc il y a pas de problème. Il y a une rupture mais normal. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Roberto pense que la sécurité routière est un problème important auquel il a été sensibilisé par les campagnes de prévention.

« C'est un problème parce que quand j'ai été jeune j'ai été influencé par la compagne publicitaire qui a été faite dans la ville de Paris sur les accidents de piétons ou ceux qui utilisent les vélos [...] *je fais plus attention. »*

D'après Roberto, tous les modes sont responsables car chacun doit vérifier que les autres usagers respectent le code de la route afin d'éviter les accidents.

« Je vois que l'attitude de ceux qui sont en voiture mais quelque fois aussi de ceux qui sont en métro ou à pied, ils ont une excessive confiance envers les autres et donc il n'y a pas beaucoup d'attention dans la confiance. Les gens devraient faire attention aux autres. »

Ayant une bonne connaissance de Paris, Roberto est distrait dans ses déplacements.

« Quand je suis à Paris, en connaissant bien, les stations de métro, la ville donc je fais plus attention ; maintenant je regarde autour, je regarde s'il y a des infos dans les stations de métro, c'est des choses ça. Je suis plus relaxé. »

Il se dit respectueux et confiant envers le code de la route et la signalisation, cependant, il ne fait pas confiance aux conducteurs de voitures et effectue donc lui-même un contrôle avant de s'engager.

« Je dois dire que je suis italien et que par rapport aux transports, en particulier en voiture, en Italie, surtout dans les grandes villes comme Rome, donc il faut faire beaucoup attention. C'est à Paris comme à Rome parce que le chauffeur de voitures, [...] *plusieurs fois ne font pas beaucoup attention donc il faut se sauvegarder pour éviter des accrochages, des accidents si on va à pied. »*

« *Oui* [je fais confiance à la signalisation et au code de la route] *mais avec la culture italienne donc je regarde aussi du côté duquel je devrais avoir la priorité. Je fais un peu attention.* »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Roberto pense qu'il faut faire des espaces dédiés aux transports publics afin qu'ils soient plus efficaces.

« *Je pense que les modes de transports publics devraient avoir la priorité* [...] *Faire des espaces réservés aux moyens de transports publics* [...] *pour aller plus vite, pour rendre plus confortables les transports publics.* »

Roberto se sent autant à l'aise en espace urbain dense qu'en espace urbain moins dense.

Il a l'impression que la place Balard est fréquentée essentiellement par des usagers qui y passent pour raison professionnelle.

« *Dans les heures dans lesquelles je passe, j'ai l'impression que la plupart ne sont pas de Balard mais vient pour raison de travail. Il y a l'armée de l'air, il y a beaucoup de bâtiments qui vont accueillir beaucoup de gens. Donc je pense que la plupart des gens que je vois viennent là pour raison de travail.* »

Roberto respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics et trouve que les contrôles forcent les autres à faire de même.

« *Je trouve que il y a beaucoup de contrôle donc le respect des autres dans les espaces publics c'est assuré par l'éducation des gens mais aussi par les contrôles qu'il y a. je vois qu'ils sont plutôt rigoureux.* »

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces les plus dangereux sont les passages piétons situés à proximité d'un virage car il n'y a pas de visibilité.

« *Les espaces les plus dangereux sont les passages piétons s'ils sont près des carrefours parce que quelques fois, les passages piétons en fonction du feu vert en provenance de la courbe. Quelques fois, il n'y a pas de visibilité de ce qu'il y a dans la rue.* »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *Insuffisant*
- *adéquat*
- *confortable*

3 adjectifs positifs :

- *propre*
- *large*

3 adjectifs négatifs :

« Je n'ai pas d'observation négative. Je le trouve positif en général. »

« Insuffisant »

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Pour Roberto, la place Balard est uniquement un lieu de passage, la bonne desserte du site lui permettant de ne pas avoir à attendre un transport en commun.

« [C'est un espace] *de passage. Je vais prendre le métro et je reste là que le temps nécessaire pour rejoindre le métro ou pour sortir et pour venir* [...] *dans toutes les 5 minutes ou moins il y a toujours des moyens de transports donc s'il n'y a pas la nécessité de rester parce qu'on est dans un espace public. »*

« Je viens du lundi au vendredi en voiture. J'ai un espace réservé à la DGA et donc pour garer la voiture, je n'ai pas de problème. [...] *Si je viens avec les transports publics, j'emploie les espaces publics pour prendre le métro et après j'arrive là et je vais à pied au bureau. »*

Roberto ressent une continuité à la sortie du métro.

« Pour moi, qui viens d'un bâtiment qui est du même trottoir que la sortie de métro, je ne vois aucune rupture. Je trouve très facile et très sûr de sortir du métro pour aller jusqu'au bureau. C'est très simple de se repérer quand on sort du métro à métro Balard. »

Il se sent particulièrement en sécurité place Balard.
Place Balard, il respecte la signalisation.

En fonction des différents moments de la journée, Roberto a repéré une variation du nombre d'usagers de la place Balard, ce qui conditionne le choix du mode de transports utilisé.

« La seule différence que je note c'est le nombre de passager qui est le matin plus grand que dans l'après midi et aussi un nombre de voiture qui est plus nombreux que dans l'après midi. En étant obligé, je planifie mes déplacements en fonction du trafic que je prévois et donc je change rien. »

C. Comparaisons et solutions

Roberto compare la signalisation française, plus directive, à la signalisation italienne, plus incitative et qui responsabilise davantage les usagers.

« Je ne sais pas si vous avez quelques fois visité la ville de Naples, si vous le ferez un jour vous noterez qu'il y a une attitude complètement différente d'ici à Paris parce que toutes les indications de feu, de panneaux etc. sot des conseils pour se méfier de la voiture et pas des données rigoureuses, des ordres, quelque chose qui doit être respecté mais il faut dire aussi que le niveau d'accrochage, de problème est peut être moins qu'à Paris parce que en sachant tout le monde fait attention. »

Roberto estime qu'il n'y a rien à améliorer place Balard.

Fiche résumé de l'entretien de Billel

Date de l'entretien : 03/07/2009

Fiche signalétique :
Billel (entre 30 et 45 ans) habite dans Paris en logement social. Sa famille et ses enfants ne sont pas en France. Il habite Paris depuis 3 mois. Pour l'instant il ne travaille pas, il ne touche qu'une allocation. Ses revenus sont inférieurs à 1500 euros par mois. Il pratique la place Balard par obligation. Pour lui la sécurité routière est un problème important qui permet d'épargner des vies humaines. La marche est le mode le plus sécurisant. Il perçoit une rupture entre l'espace du métro et l'espace de la ville. Il se repère grâce au code réseau. Il applique la signalisation mais il peut lui arriver de l'enfreindre. Il pratique cet espace par obligation car il y habite.

Adjectifs spontanés : Calme, beau et pressé

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Billel se situe dans un code réseau. Il a besoin des panneaux pour se diriger.

« Non je regarde plutôt les panneaux. Oui j'ai toujours une carte avec moi. Mais en voiture je ne l'utilise pas. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Billel semble à l'aise tant dans les transports que dans l'espace extérieur.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Billel ressent une rupture entre l'espace TC et l'espace de la ville.

« Le métro je le prends. Non c'est carrément une rupture, au bout d'un moment on prend l'habitude mais au début c'est carrément une rupture.

Billel est gêné par le comportement des différents usagers dans l'espace public. En revanche il apprécie les espaces de détente.

« Peut être le comportement de certains usagers de la route. Par exemple quand le feu est rouge pour les voitures et bien normalement c'est les piétons qui passent et il y a des voitures ou bien des motos qui avancent. C'est le comportement un peu qui me gêne quoi. Des deux côtés, aussi bien que des piétons que des automobilistes. »

« Souvent quand même je vois qu'il y a des bancs. J'apprécie ça parce que souvent on veut se reposer mais souvent ce qui gêne aussi c'est le passage des vélos. Ca dérange. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Pour Billel la sécurité routière est un problème important, surtout pour la voiture.

« La sécurité routière est un sujet très important aujourd'hui. Je vois même des panneaux publicitaires, où il y a 12000 français qui sont en vie grâce aux comportements des gens donc je trouve ça quelque chose de très bien.
Oui c'est pour tous les usagers. Il y a quand même des degrés. Il est plus important pour la voiture, ensuite pour les motos, et ensuite pour les vélos et enfin pour les piétons. Hiérarchie parce que le véhicule est beaucoup plus, à mon avis au fait de la fatalité, les deux roues sont encore moins graves par rapport à un véhicule, la piste cyclable encore moins grave par rapport aux deux roues, le piéton là encore c'est le plus sécurisant. »

Billel est quelqu'un d'assez attentif dans les espaces publics.

Billel avoue ne pas toujours respecter la signalisation même s'il fait de son mieux pour éviter de l'enfreindre. En revanche, il trouve qu'en général « les autres » ne respectent ni la signalisation ni l'entourage.

« Oui, je vais faire de mon mieux. Il m'arrive rarement d'enfreindre la signalisation. Mais par exemple le fait de traverser au rouge, normalement on ne doit pas passer, si je vois trois personnes devant moi qui passent je vais passer aussi. Dès fois on est très pressé et voilà quoi on ne regarde pas. »

« Si c'est une appréciation, cette appréciation là est moyenne quoi. Je ne trouve pas que les gens respectent vraiment. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Billel pense qu'il faut dissocier l'espace vélo de l'espace piéton. En revanche pour les autres modes ils peuvent se côtoyer dans le même espace

« Moi je trouve pas bien que les vélos partagent le chemin avec les piétons. Moi je propose carrément que les vélos, les motos et les véhicules aient des trucs à part quoi. Les pistes cyclables ça ne me gêne pas.

« Je crois qu'il faut offrir un autre espace pour les pétions, un autre espace pour les vélos. Pour les bus c'est bon ou voiture ou moto c'est bon mais moi pour les bicyclettes ça me dérange de faire attention à chaque fois s'il y a un vélo qui viens ou quoi »

Billel est plus à l'aise dans un espace moins dense

« Je me sens plus en sécurité dans une zone moins dense. Au niveau du trafic. Si le trafic est dense je me sens moins en sécurité. Si le trafic est moins dense je me sens plus à l'aise. »

C. Les espaces les plus dangereux

Pour Billel les passages à niveau et les ponts sont les endroits les plus dangereux

« Les passages à niveau parce qu'il y a le métro...il y a plusieurs types, de trucs...Je ne vois que ça. Certains ponts, là aussi c'est très dangereux. Et voilà. Pour les piétons il est plus dangereux au passage à niveau et sur un pont. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

-Calme
-Beau
-Pressé

Billel ne trouve pas de mots négatifs pour qualifier la place de Balard

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Bille trouve que la présence de différents usagers sur cet espace le rend plus dangereux.

« Oui il y a différents types de personnes, ceux qui habitent à proximité, il y a un parc où les gens prennent le soleil tout ça...Il y a un espace vert vers l'hôpital Pompidou. Puisqu'il y a une typologie d'usager c'est plus dangereux, les gens n'ont pas le même comportement. »

Il ressent une rupture à la sortie du métro Place Balard.

« Le métro je le prends. Non c'est carrément une rupture, au bout d'un moment on prend l'habitude mais au début c'est carrément une rupture. Pour me repérer je me fie à moi. Quand je sors mon esprit reprend ses marques. A chaque fois je fais des repères et quand je monte je prends ces repères et je me retrouve. »

Billel explique qu'il se repère par les panneaux.

« Je me repère par les panneaux [...] *Je ne prends pas de repère de bâtiments. Généralement ce sont les panneaux. A la sortie du métro il y a les panneaux là c'est ça plutôt qui me repère. Même pas les publicités. »*

Billel se sent en sécurité et à l'aise dans cet espace.

« Moi je suis à l'aise. Je suis en sécurité de manière générale. C'est un truc qui n'est pas trop dense. Surtout quand ce n'est pas dense il n'y a pas de problème. Donc globalement je me sens en sécurité. Je pense bien que c'est sécurisant pour les automobilistes et les piétons. »

Billel dit ne pas enfreindre la signalisation Place Balard.

Billel ne perçoit pas la place Balard de la même façon selon le climat.

« Si ça pleut c'est tout le monde qui n'est pas à l'aise. Quand il pleut c'est un endroit plus dense et plus dangereux. »

C. Comparaisons et solutions

Billel habite Paris depuis 3 mois. Il n'estime pas avoir de point de comparaison avec d'autres espaces.

Pour Billel il est important de réaménager l'espace pour les vélos et d'accentuer la communication en faveur du changement de comportement des gens dans l'espace public.

« Je ferais un espace pour les vélos. Accentuer la communication pour le changement de comportements aussi bien que ce soit les automobilistes, que les piétons, que les gens qui ont des vélos. Donc l'appui de la communication pour le changement de comportement je crois c'est quelque chose qu'on doit améliorer toujours. Sinon je trouve que c'est vraiment nickel. »

Fiche résumé de l'entretien de Christine (TC-B)

Date de l'entretien : 26/06/2009

Fiche signalétique :
Christine a entre 30 et 45 ans, vit en concubinage sans enfant, en petite couronne. Elle est cadre supérieur dans la fonction publique. En semaine, elle se rend quotidiennement en tramway à son lieu de travail, situé à proximité de la place Balard. Elle passe par cet endroit par obligation. Elle se définit comme une personne très mobile, utilisant principalement les TC. Son bassin de vie se limite à Paris. Pour elle, la sécurité routière est un problème important avant tout pour les piétons puis pour les vélos, qui sont tous deux victimes des infractions commises par les voitures. Elle fait confiance à son sens de l'orientation mais utilise une carte. Elle est plus à l'aise avec le code réseau et ressent une rupture entre le code réseau et le code ville. Elle applique le code de la route et la signalisation mais l'enfreint parfois car elle préfère contrôler elle-même, certaines voitures ne respectant pas les feux tricolores.

Adjectifs spontanés : dense (circulation et bâti), confusion, bonne signalisation.

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Pour se déplacer, Christine se repère habituellement grâce aux rues et à un plan qu'elle a prévu à l'avance. Elle a un bon sens de l'orientation.

« *J'ai une carte mais généralement je m'en sors assez bien comme ça. Quand j'ai pas de carte, généralement je connais à peu près le trajet où généralement je suis allée regarder un peu sur internet et à partir de là je regarde le bâti, je regarde à peu près si ça correspond à la photo.* »

[En fonction des différents modes] « *c'est différent, à pied j'ai tendance à regarder les rues sinon en transports en commun c'est les stations, les noms des stations.* »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Christine se repère mieux dans le code réseau.

« *Le métro c'est bien signalisé* »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Christine a l'impression d'une rupture entre le code réseau et le code ville. Elle utilise donc les repères que lui offre le réseau avant de sortir de la station de métro.

« *Je regarde les panneaux, les panneaux de sortie. Je regarde les plans, je regarde quel est le numéro de la sortie qu'il faut prendre, la rue que je veux emprunter.* »

Dans les espaces publics, Christine est gênée par les chantiers, le bruit et les espaces partagés (VP, TC, vélo et piétons).

« *Par exemple ça va être un chantier qui va empêcher d'avoir une bonne visibilité et qui va modifier l'espace urbain et dans ce cas là j'ai mes repères qui changent un peu.* »

« *Le bruit du métro, par exemple sur la ligne 5 quand on arrive à Place d'Italie c'est une horreur. Je suis obligée de me boucher les oreilles. Ça peut être le bruit de la circulation, le bruit des chantiers parce qu'il y a beaucoup de chantiers. Ça oui, le bruit a tendance à être de plus en plus perturbant pour moi. Ah oui y a aussi autre chose qui me perturbe beaucoup, quand il y a du trafic, le mélange bus, voitures, vélos parce que généralement c'est sur les mêmes voies. Les vélos ne respectent pas le code de la route donc il faut toujours vérifier non seulement que c'est à nous de passer quand on est piéton mais également vérifier que les voitures sont bien arrêtées, que le bus ne cache pas d'autres voies et que les vélos s'arrêtent au feu rouge, ce qui n'est jamais le cas. [...] Et d'ailleurs je suis passée à deux doigts d'être renversée. C'est quelqu'un qui m'a poussée en arrière parce que, c'est vrai qu'il faisait nuit, c'était à moi de passer, je n'ai pas vu le vélo qui n'était pas éclairé et il a faillit me rentrer dedans.* »

Ce qu'elle préfère dans les espaces publics, ce sont les espaces verts.

[Ce que je préfère ce sont] « *les parcs. Parce que c'est un endroit de repos et quand on y est on entend beaucoup moins le bruit environnant.* »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Pour elle, la sécurité routière est un problème important surtout pour les différents modes qui circulent sur les voies publiques.

« *Oui* [c'est un problème important], *déjà parce qu'on en parle beaucoup donc c'est un fait, c'est une priorité du gouvernement. Deuxièmement, si on ne respectait pas le code, c'est l'anarchie, les accidents assurés.* »

« *C'est plus ou moins grave selon le mode de transports et c'est plus ou moins sécurisé selon les modes de transports. Par exemple dans un métro ou le tram il y a quasiment pas de risque hormis bien évidemment sur les quais, où là on peut se faire bousculer mais c'est vraiment à la marge. Sinon sur les voies publiques, oui là ça devient un peu plus dangereux d'autant plus que les vélos et les piétons ne sont pas protégés alors que les voitures elles [...] prennent parfois des risques, forcent le passage parce que justement, il y a cet agacement, y a vraiment beaucoup de monde, les embouteillages, la fatigue accumulée, les petites contrariétés et s'aperçoivent pas que forcer au niveau des piétons ça peut être dangereux. Forcer dans un bouchon ça peut être dangereux parce qu'on ne peut pas voir tout ce qui se passe et ça peut entraîner également d'autres bouchons plus graves.* »

D'après Christine, les piétons sont victimes, les vélos sont victimes et responsables et les voitures sont responsables de la sécurité routière.

« *Les vélos ne respectent pas le code de la route donc il faut toujours vérifier non seulement que c'est à nous de passer quand on est piéton mais également vérifier que les voitures sont bien arrêtées, que le bus ne cache pas d'autres voies et que les vélos s'arrêtent au feu rouge, ce qui n'est jamais le cas. Je n'ai jamais vu un vélo s'arrêter au feu rouge. Et d'ailleurs je suis passée à deux doigts d'être renversée.* »

« *Les vélos et les piétons ne sont pas protégés alors que les voitures elles [...] prennent parfois des risques, forcent le passage* »

Christine est attentive quelque soit le mode de transport.

Elle applique le code de la route et la signalisation mais parfois elle traverse au feu piéton rouge en cas de congestion automobile quand les voitures sont au pas.

« *Quand par exemple il y a beaucoup de voitures, il y a beaucoup de flux, je vais pas forcément contrôler en priorité s'il m'est autorisé ou pas de passer, je vais regarder d'abord si les voitures sont arrêtées, parce qu'elles ne vérifient pas, notamment place Balard.* »

B. Partage de la voirie ou espaces dédiés

Le partage de la voirie à tous les modes est une bonne idée mais impossible à mettre en place à Paris. Il faut renforcer les séparations entre les différents modes.

« Pour certains endroits, la séparation des flux n'est pas respectée, c'est pour ça qu'il y a beaucoup de policiers aux carrefours, des caméras. Le problème c'est, je pense, que les personnes en vélos ne réalisent pas que le code leur est applicable. [...] *Ça marche pas peut être parce qu'il y a trop de flux de voitures et tous les modes sont finalement mélangés par contre ce qui serait pas mal c'est pour ceux qui utilisent les vélos et je sais qu'ils sont de plus en plus nombreux, puisqu'il y a un partenariat avec le Vélib'', ce serait de séparer les flux, comment dire pas simplement un trait, une ligne visuelle mais les protéger par des plots pour éviter que les voitures (notamment quand elles prennent un tournant) ne mangent sur les pistes cyclables et risquent de renverser les cyclistes. »*

« [Le partage de la voirie entre tous les modes c'est] *une belle confusion* [rire]. *Une bonne idée mais pas avec le nombre de voitures actuel à Paris. On se sent plus en sécurité quand les flux sont séparés. »*

Christine se sent plus à l'aise dans un espace urbain moins dense car il y a moins de trafic et plus de visibilité.

« Moins dense. Moins de trafic et plus de visibilité »

Dans les espaces urbains denses, elle supporte parfois mal la confrontation à d'autres générations. Alors qu'elle se sent respectueuse de la tranquillité d'autrui et des règles d'usages dans les espaces publics, elle trouve que les adolescents ne le sont pas toujours.

« De moins en moins les adolescents [sont respectueux de la tranquillité d'autrui dans les espaces publics]. *Ils ont tendance à parler très fort et à utiliser leur portable pour écouter de la musique. »*

Christine fait le constat d'un métissage des usagers mais pas de confrontation d'usages.

« Il y a des usagers habituels, pour raison professionnelle dont l'arrêt sera définitivement à Balard, d'autres sont plutôt des usagers quotidiens mais ce sera plutôt un lieu de passage, et puis évidemment, les personnes qui passent comme ça de manière occasionnelle parce qu'il y a quand même un point de ralliement entre le périph, les grands boulevards, tel le boulevard Victor, le métro avec la ligne 8, le tram avec le T3. »

C. Les espaces les plus dangereux

Pour elle, les espaces où la visibilité est mauvaise et les carrefours ou grands ronds-points, comme la Porte d'Italie, Balard ou Notre Dame de Lorette, sont les espaces les plus dangereux.

« Il y a la Porte d'Italie, parce que là il y a tous les modes de transports et ils se croisent ce qui ne permet pas une bonne visibilité. Il y a énormément de voitures. Ils vont passer à l'orange par exemple du coup ils voient pas comme ils sont transporter par l'idée qu'il faut absolument passer passer passer passer, ils vont pas forcément vérifier qui doit passer ou pas au niveau du passage piétons et comme les feux au niveau du passage piétons sont décalés, ils vont forcer et risquent d'écraser les piétons. »

« Du côté de Notre Dame de Lorette également, y a pas assez d'éclairage public, du coup on ne voit pas les personnes qui ne sont pas éclairées, les piétons qui portent des couleurs sombres. »

« Il y a aussi peut être le pont de Garigliano parce que c'est des grandes voies et à la fin du tram, au terminus, il y a un passage piéton là où les voitures déboulent et elles ne s'attendent pas au passage piéton. Il s'agit d'espaces avec moins de visibilité et les carrefours. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- dense (à la fois la circulation et le bâti, Manque d'espaces verts)
- confusion (Trop de croisements au même endroit)
- bonne signalisation

3 adjectifs positifs :

- Bonne signalisation
- Facile d'accès
- Sécurisé par la police.

3 adjectifs négatifs :

- Bruyant
- Confusion (Trop de croisements au même endroit)
- Dense (à la fois la circulation et le bâti - manque d'espaces verts)

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Christine passe quotidiennement place Balard pour aller du tram à son lieu de travail (à proximité de la place) à pied.

Les repères qu'elle utilise sont le tram, « la librairie à côté de la bouche de métro », les noms des rues, la « coulée verte pour délimiter » (dans l'ordre énoncé par l'enquêtée) et les bâtiments administratifs.

A la sortie du métro, elle ressent une rupture visuelle (passage ombre / lumière, rupture architecturale) et une rupture dans ses repères.

« *Le métro est souterrain donc tout de suite on a la lumière et de toutes façons le métro a une architecture et une décoration particulière qui n'est pas du tout haussmannien ou de bâtiment administratif donc rien que visuellement par le style il y a forcément une rupture.* »

« *Et c'est pas simple* [de se repérer quand on sort du métro à Balard] *parce que les bâtiments administratifs principaux ne sont pas indiqués je trouve. Et les bâtiments administratifs, pour moi, c'est quand même un bon point de repère.* »

Sur la place Balard, elle se sent en sécurité et à l'aise car elle a une bonne connaissance des lieux.

« *A l'aise* [...] *je connais bien donc oui j'ai mes repères mais pour quelqu'un qui ne connaît pas* [...] *je pense que ce serait assez perturbant effectivement parce que les flux vont dans tous les sens. Il y a peu d'indications des grands axes, des grands bâtiments et comme il y a en plus la coulée verte c'est vrai que ça cache une autre partie de la place Balard qui du coup n'est pas visible, ça peut perturber une personne qui devrait se rendre juste derrière le pont.* »

A cet endroit, elle enfreint parfois la signalisation et le code de la route.

« *Quand il y a vraiment pas de voiture et qu'il n'y a pas de danger, je traverse en tant que piéton au niveau des voies de circulation voitures.* »

Elle passe par la place Balard le matin et le soir en semaine et redouble d'attention en heure de pointe, en cas de neige, de verglas et de pluie, de nuit

« *Dans la journée c'est le matin et le soir principalement. En semaine et pas le week end, j'évite.* »

« *En heure de pointe il faut faire extrêmement attention. Toujours vérifier que les voitures* [...] *n'ont pas grillé les feux, que la personne va respecter les passages piétons, ce qui n'est pas évident, qu'il n'y a pas de vélo qui va débouler comme ça ou de rollers, voilà, vérifier le tram.* »

« S'il y a de la neige ou de la glace ou des choses comme ça, oui, je vais faire attention à ne pas glisser. Par exemple, au niveau du tram, la partie où on attend entre les rails de tram et les voies pour les voitures, cette partie d'attente est très restreinte alors que nous sommes très très nombreux à prendre le tram donc il faut faire très attention quand on est les uns à côté des autres et surtout de ne pas glisser sous la voiture. En plus il y a des bouches de métro etc. donc il ne faut pas passer près de la bouche de métro et glisser par la neige ou la pluie. »

« La nuit on fait toujours plus attention car on a peur de ne pas voir quelque chose, quelqu'un qui n'est pas éclairé, ou en voiture, un piéton qui serait en tenue sombre, forcément la nuit on est obligé de ralentir, de bien vérifier trois fois avant de passer. »

C. Comparaisons et solutions

Pour Christine, la Porte d'Italie est similaire à la place Balard car il s'agit également d'un carrefour avec présence de tous les modes. Elle y remarque les mêmes problèmes de bruit, de densité du trafic, de feux alternés et estime que ces deux espaces sont aussi dangereux l'un que l'autre.

« Tout d'abord parce que c'est un grand carrefour [...] Il y a justement les mêmes problèmes c'est-à-dire que si y a pas la police, chacun va essayer de forcer et c'est pas évident pour les piétons pas pour les mêmes raisons. A Balard, par exemple pour le tram l'espace pour attendre le moment de traverser est très restreint, trop restreint. Là c'est à la limite du danger. Alors qu'à Porte d'Italie, ça va être la confusion entre le trottoir et la piste cyclable, si bien qu'on va attendre sans s'en rendre compte en pensant être sur le trottoir, sur la piste cyclable... Les feux sont décalés aussi à Porte d'Italie, donc là encore c'est un danger. C'est pas exactement les mêmes raisons mais la similitude c'est le bruit, la densité du trafic et tous les modes de transports sont représentés. »

Pour améliorer la place Balard, Christine pense qu'il faut aménager un espace d'attente du tram plus sécurisé pour les piétons, harmoniser les délais des feux tricolores afin que tout le monde (piéton, cyclistes, VP) devienne plus respectueux du code de la route, ajouter des espaces verts.

« Aménager le lieu d'attente des piétons entre le tram et le trottoir, ça c'est une priorité. Parce qu'il y a tout le temps du monde sur les voies. [...] *Une sorte de petite place pour attendre, je sais pas... vraiment l'idéal ce serait presque un pont entre le quai et le trottoir* [...] *je sais pas trop. Mais quelque chose de sécurisé ; un espace plus large et peut être pas forcément en contact avec le rail ; traverser le rail et la voie dédiée aux voitures et aux cyclistes avant d'atteindre le trottoir. »*

« *Peut être harmoniser les délais au niveau des feux entre le feu rouge et le feu vert pour que chacun ait le même temps d'attente et que chacun soit plus enclin à respecter le code de la route.* [Actuellement ca joue en défaveur] *des voitures, enfin quand on est dos au tram face à la bouche de métro, la voie qui voit les voitures arriver de pont de Garigliano, les feux au niveau du passage rouge – vert, varient selon les jours. Une fois c'est très très réduit et les voitures vont avoir tendance à griller les feux rouges et par moment ça va être trop long et nous les piétons on va s'accumuler au niveau du rail du tram et ça peut devenir dangereux.*
J'ai vu quelque chose de pas mal à Marcoussi. C'est en fait un détecteur de vitesse avec le nombre de kilomètres heures qui s'affichait au passage. Et je trouvais ça pas mal on pourrait mettre ça sur boulevard Victor entre pont de Garigliano et Balard pour que les voitures [...] *puissent vraiment ralentir et contrôler* [...] *ça permet de bien visualiser et on peut pas dire qu'on est pas au courant et que la voiture est mal réglée... D'ailleurs à Marcoussi il y a un feu qui est couplé à ce détecteur et le feu ne se déclenche au vert que si on respecte la limite de vitesse.* »

« *Un petit peu de verdure ça ferait pas de mal.* »

Fiche résumé de l'entretien de Léonie

Date de l'entretien : 25/06/ 2009

Fiche signalétique :
Léonie (environ 45 ans) habite dans le centre ville de Montrouge et elle est à environ 30 à 40 minutes du centre de Paris en transports en commun. Elle est mariée et a un enfant. Les revenus de son foyer se situent entre 1500 et 2050 euros. Elle habite dans du logement social. Elle travaille et a la plupart de ses activités dans Paris. Elle est soucieuse de la signalisation mais elle l'enfreint quand elle ne voit pas l'intérêt de l'interdiction. Elle a conscience que la sécurité routière est un problème important mais pas de manière égale selon les modes. Pour elle le vélo est un mode dangereux, victime des automobilistes. Le mode le plus sécurisant est la voiture. Elle se situe dans un code réseau et n'a pas particulièrement un bon sens de l'orientation. Elle pratique la place de Balard autant par obligation que par préférence car c'est un espace pratique pour ses déplacements en transports.
Ses adjectifs spontanés : Dangereux, Bruyant, Dense

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Léonie a besoin d'être guidée dans la ville, que ce soit en voiture ou à pied.

« Alors j'ai besoin d'être guidée parce que la ville est tellement grande et tortueuse que j'ai besoin d'être guidée. Oui j'ai besoin d'un GPS. »

Dans un lieu qu'elle connaît Léonie utilise sa mémoire pour se repérer. Cependant elle lui fait défaut souvent et les panneaux lui sont donc utiles pour se diriger. Si elle ne connaît pas, elle a besoin d'une carte et des panneaux. .

« Ben j'essaie de faire appel à ma mémoire, au plan voilà. Parfois je me trompe. Ca arrive souvent même. »

« Plutôt par des pancartes...des immeubles, ça dépend si je connais le lieu ou pas. C'est vrai que je prends le temps de prendre une carte dans le cas où je ne connais pas. De manière générale, plutôt par les noms de rues si je cherche par rapport à une carte. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Léonie se sent plus à l'aise dans l'espace de la ville.

« L'espace extérieur parce que je trouve qu'il est plus simple de se repérer »

Léonie utilise bien plus le code réseau que le code ville

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Léonie ressent une rupture entre les deux espaces.

« Je prends le métro tous les jours. Non ben il y a une rupture. A l'intérieur du métro il y a souvent le nom des rues etc. et tout ça mais ce n'est pas toujours très clair. Il y a des stations comme Montparnasse où pour trouver c'est assez coton. »

Léonie n'aime pas le manque de civisme et le manque de respect dans les espaces publics

« Je ne sais pas...peut être quand il y a beaucoup de monde, on n'a pas l'impression qu'il y a du respect. »

Ce que Léonie trouve pratique dans la ville et les espaces publics de manière générale c'est l'accessibilité aux transports en commun.

«Ce que je préfère ? Le côté pratique c'est tout. A par ça pas grand-chose. Par exemple un TC c'est quand même plus pratique qu'un véhicule pour se déplacer dans Paris. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Pour Léonie la sécurité routière est un problème important notamment pour le vélo. La voiture est le mode le plus sécurisant.

« Oui mais c'est en vélo que c'est le plus problématique. La marche à pied ça va à peu prés si on fait gaffe oui ça va. Dans une échelle d'importance là où c'est le plus problématique c'est le vélo, ensuite c'est le piéton et en dernier c'est la voiture. Parce que le vélo, il y a très peu de gens qui respectent le vélo aujourd'hui malgré les pistes cyclables et celles-ci ne sont pas toujours pratiques. Il y a des bagnoles qui sont garées dessus. Quand on côtoie le bus ce n'est pas terrible ! Pour moi la voiture c'est le plus sécurisant. »

Léonie est attentive dans les espaces publics, surtout lorsqu'elle est à vélo.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Réserver des espaces à chacun des modes est une bonne chose pour Léonie. Notamment pour le vélo se serait plus sécurisant. Elle compare avec l'Allemagne.

« Le partage de l'espace public ça représente vivre dans une ville c'est ça ce que je veux dire. Ca représente le vélo, la voiture, les TC »

« Développer les espaces pour les vélos parce que moi j'ai vécu en Allemagne et ce n'est pas du tout le même comportement il faudrait vraiment développer ce comportement parce que c'est vraiment agréable de pouvoir se déplacer en vélo dans Paris mais il y a des gens des endroits où franchement je n'irais pas. »

Léonie pense que le danger est davantage présent en zone dense qu'en zone moins dense.

« Je me sens mieux en campagne parce qu'il y a moins de circulation »

Léonie avoue ne pas toujours respecter les règles d'usages dans les espaces publics. Cependant elle essaie de ne pas déranger la tranquillité des autres et elle trouve que ce n'est pas réciproque. Elle ne pense pas que ce soit un phénomène de génération mais plutôt une habitude propre aux Français.

«Ben oui j'essaie oui. Parfois quand y faut pas se mettre sur une pelouse en plein mois de juillet c'est un peut enquiquinant ou pas très compréhensible mais sinon oui j'essaie autant que possible. Par inattention oui je peux ne pas respecter. Si on me demande de partir je ne vais pas râler je m'en vais. Justement cette histoire de pelouse. Quand on va déjeuner sur Paris entre midi et deux et qu'on ne peut pas se mettre sur l'herbe pour s'asseoir tranquillement, pour un peu décompresser c'est un peu dommage.»

« Autour de moi les gens respectent à peu prés mais c'est vrai que les gens ont de moins en moins tendance à respecter mais ça c'est peut être une tendance Française. »

C. Les espaces les plus dangereux

Pour Léonie le danger existe dès lors que les différents modes se rencontrent

« Les routes c'est clair. Les routes et là où se côtoient les vélos et tout le monde. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

-Dangereux
-Bruyant
-Dense

3 adjectifs positifs :
« Positif je ne sais pas. Je n'en trouve pas trop. Pratique peut être et encore. Pratique à cause du tram. Les autres je ne vois pas trop. »

3 adjectifs négatifs : Les mêmes que pour les mots spontanés

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Pour se repérer à la sortie du métro Léonie est désorientée et regarde les panneaux pour se diriger.

« J'essaie de me rappeler les premières fois que je suis passée pour aller chercher le tram. Ben c'est les panneaux en fait. »

Elle ne se sent pas à l'aise dans cet espace car elle est obligée d'être très vigilante.

« Pas vraiment à l'aise, en sécurité oui mais faut faire attention dès qu'on veut traverser il faut faire attention aux voitures. Il faut faire attention aux feux rouges que les bagnoles s'arrêtent bien. »

Léonie pense que la présence d'autres types d'usager rend l'espace plus dangereux.

« Je pense ceux qui vivent à coté. Ben il y a les vélos, il y a pas mal de vélos, voitures, les utilisateurs du tramway, du métro. Il y a des touristes aussi vu qu'il y a un hôtel à côté. Je pense que pour eux c'est aussi un lieu de passage, un lieu qui permet de se rendre à leur hôtel et d'en sortir mais je ne pense pas que ça soit un lieu de tourisme. Oui je pense que c'est dangereux tout ça parce que justement il y a les vélos, il y a le tram il y a tout ça il faut vraiment y prêter attention. »

Léonie visualise bien la place Balard dans son ensemble et a constaté qu'elle était divisée en deux parties.

« En fait la place Balard elle est vraiment divisée en deux points. Il y a la partie où il y a le tram, le métro etc....et il y a la partie où il y a aussi des entrées de métro, il y a des cafés et deux trois petits commerces qui sont par là. »

Léonie avoue ne pas toujours respecter la signalisation Place Balard même si elle reste prudente.

« Oui c'est rare quand même. S'il n'y a personne, je vais, peut être, essayer de traverser avant que le feu soit rouge pour les autos et vert pour les piétons. Mais j'essaie de pas trop le faire parce que justement je veux pas prendre de risque »

C. Comparaisons et solutions

Léonie compare la place Balard à la Porte d'Orléans qu'elle trouve encore plus dangereuse. On se rend compte que dés lors qu'il y a du monde elle se sent en danger.

« Il y a Porte d'Orléans c'est plus dangereux parce qu'il y a pas mal de personnes partout. Il y a beaucoup plus de monde qu'à Balard »

Léonie aimerait que la sortie du Tramway soit réaménagée pour que tous les modes se côtoient en toute sécurité. Elle aimerait également davantage d'espaces verts et plus de visibilité pour les cafés.

« Améliorer la sortie du tram parce que franchement quand des gens débarquent du truc là ils se retrouvent tous coincés sur ce mini passage piéton là et à ce niveau là. Et faire en sorte que les vélos puissent circuler mieux parce que justement il y a la rencontre des piétons et des vélos qui n'est pas évidente. Peut être mettre un feu pour les vélos j'en sais rien. Qu'il y ait peut être un peu plus de verdure, d'arbres, mais ça faut pas rêver. C'est vrai que les cafés ont les voient pas des masses, ça fait pas très conviviale pourtant il y a des cafés qui sont pas loin je suppose qu'ils viennent pas là. Les cafés qui sont vers le pont là bas.»

Fiche résumé de l'entretien de Marie

Date de l'entretien : 29/06/2009

Fiche signalétique :
Marie a entre 30 et 45 ans, vit en couple avec un enfant de deux ans et en attend un second. Elle habite dans le 11ème arrondissement de Paris. Elle est cadre, consultante en informatique. Le ménage a un revenu supérieur à 5556 euros. Elle prend régulièrement les transports en commun et possède une voiture qu'elle n'utilise que très rarement. Le siège de l'entreprise pour laquelle elle travaille est situé dans Paris mais elle effectue de nombreux déplacements professionnels pour se rendre chez ses nombreux clients. Dans sa vie personnelle, elle se considère comme mobile bien qu'elle ait réduit le nombre de ses déplacements depuis l'arrivée de son enfant. Son bassin de vie se limite à Paris. Marie pense que la sécurité routière est un problème extrêmement important car elle y est confrontée quotidiennement. Elle fait confiance à son sens de l'orientation mais utilise un plan. Elle se repère plus facilement grâce au code réseau et ressent plutôt une rupture entre le code réseau et le code ville. Elle applique le code de la route et la signalisation. Elle passe place Balard par obligation environ une fois par semaine pour se rendre chez l'un de ses clients.

Ses adjectifs spontanés : espace, multiples moyens de transports (dangereux), le tram (a permis à la place de gagner en esthétique)

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Quand elle se déplace à pied dans Paris, Marie se repère principalement grâce aux noms des rues et aux bâtiments ; alors qu'en voiture, elle utilise les panneaux indicateurs.

Quelque soit le mode de transport, elle fait confiance à son sens de l'orientation mais utilise quand même un plan.

« Je fais confiance à mon sens de l'orientation et au plan. J'ai souvent un plan en fait. Pour tous les modes de transports. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Elle se repère plus facilement grâce au code réseau.

« [Je me repère plus facilement] *dans l'espace du métro je crois. Parce que c'est mieux indiqué. »*

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Marie a plutôt l'impression d'une rupture à la sortie du métro malgré l'usage du plan de quartier présent dans la station. Quand elle est perdue, elle utilise son propre plan de Paris.

« Généralement je regarde le plan dans le métro [...] en fait des fois je sors du métro et j'arrive pas à voir où je suis par rapport au plan que j'ai vu. Parfois je me dis que ce serait mieux si le plan était pas dans le métro mais juste à la bouche dehors en fait. »

« [Quand je n'arrive pas à me repérer par rapport au plan du métro] je sors mon plan de Paris qui est dans mon sac, quand je l'ai pas je suis pas contente. »

Dans les espaces publics, Marie est gênée par les deux roues qui ne respectent pas le code de la route et qui roulent sur les trottoirs.

« L'incivilité des gens [me gêne] et en ce moment à Paris [...] dans les espaces piétons, c'est les deux roues qui circulent sans aucun respect de la sécurité des piétons et du code de la route [...] je trouve ça très dangereux et très stressant. En gros c'est les scooters qui roulent sur les trottoirs quand il y a les embouteillages et les vélos qui le font. C'est stressant et en plus quand on est avec des enfants c'est très dangereux car je pense que ces gens là ils regardent à hauteur d'adulte en fait et pas forcément à hauteur d'enfant. »

Ce qu'elle préfère dans l'espace public, ce sont les espaces verts, l'architecture et la propreté, l'entretien.

« [Ce que je préfère ce sont] les espaces verts. C'est du vert dans la ville et je trouve ça agréable. En plus je trouve qu'à Paris y en a plutôt beaucoup. »

« Ce que j'apprécie c'est l'architecture qui est agréable et puis je trouve quand même qu'on a un espace public qui est bien tenu, propre, agréable, spacieux, bien entretenu . »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Marie pense que la sécurité routière est un problème extrêmement important car elle y est confrontée quotidiennement.

« C'est un problème immense [...] pour quelqu'un comme moi qui suis assez sensible aux problèmes de sécurité [...] D'ailleurs je suis en vrai état de stress quand je suis piéton, quand je roule en voiture, c'est vraiment un problème quotidien. »

Marie pense qu'il y a une hiérarchie entre les modes en termes de responsabilité. Le mode le moins vulnérable est responsable de la sécurité des modes plus vulnérables que lui. Ainsi, le piéton est toujours victime alors que la voiture est toujours responsable.

« Je pense que c'est la personne la plus vulnérable qui doit avoir la priorité sur cet espace [...] de la même façon, quand je conduis et qu'il y a des scooters qui roulent n'importe comment là je sais que c'est moi qui les mets en danger.»

Lors de ses déplacements, quelque soit le mode de transport, Marie est attentive à ce qui se passe autour d'elle.

« [Je suis quelqu'un d'] attentif à l'extérieur, à ce qui se passe. Je ne suis pas du genre à mettre mon baladeur sur les oreilles et à ne pas regarder ce qui se passe. »

Elle estime être très respectueuse du code de la route et de la signalisation mais regrette que les autres ne le soient pas.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Marie pense qu'en termes de sécurité routière, il est préférable que chaque mode ait un espace dédié. Cela fonctionne si chacun respecte le code de la route.

« Je pense que, par exemple, un deux roues sur un espace piéton, pour le coup, moi quand je marche sur un trottoir, j'estime que c'est mon espace et j'ai pas envie de me préoccuper de voir s'il y a un deux roues [...] Par exemple en Allemagne, les pistes cyclables sont physiquement sur le même espace que les piétons et bien c'est très dérangeant parce que si on fait pas super attention on passe la ligne et on se met en danger parce qu'il n'y a pas physiquement une séparation de l'espace. [...] Donc je pense que chacun sa file c'est bien mieux. »

« Le partage de la voirie c'est ça c'est d'avoir un espace attribué à chacun avec un respect aux intersections, avec le respect du code de la route. »

Marie se sent plus à l'aise en zone urbaine dense car les véhicules roulent moins vite et font plus attention.

« En zone urbaine dense, je me sens plus en sécurité. Parce que je pense qu'en général, les gens conduisent plus lentement et sont plus attentifs. »

D'après elle, la place Balard est fréquentée par une multitude d'usagers différents, qui, bien que tous habitués des lieux, rendent l'espace dangereux.

« Piétons, voitures, vélos, deux roues motorisés, utilisateurs du tram et du métro. J'ai l'impression que c'est beaucoup une population d'habitués. »

« Quand il faut traverser sur le passage piéton, il faut traverser la rue, le tram, la piste cyclable... donc voilà ça fait vraiment beaucoup de choses à regarder à la fois. »

Elle pense être respectueuse de la tranquillité et des règles d'usages dans les espaces publics et estime que les autres sont en général plutôt respectueux.

« Allez, on va dire d'une façon générale oui [les gens sont respectueux dans les espaces publics] mais je trouve qu'aujourd'hui dans le métro par exemple, les gens qui ont les baladeurs à fond la caisse, je trouve que c'est très très dérangeant. »

C. Les espaces les plus dangereux

Pour Marie, les espaces les plus dangereux sont les carrefours, comme celui de la place Balard, les ronds points, comme celui de la place Voltaire et les entrées du périphérique pour les voitures.

« Je pense que c'est les espaces de rencontre entre les différentes voies [...] parce que typiquement le carrefour de Balard il y a des piétons, des trams, des voitures et c'est compliqué et après par exemple, la place Voltaire où il y a un gros rond point [...] quand on est véhicule, il y a des feux rouges à l'intérieur du rond qui sont un peu perturbants et quand on est piéton, mine de rien, on est obligé de faire attention aussi à ce que les voitures respectent bien leur signalisation qui n'est pas évidente. »

« Quand on est en voiture, c'est les entrées du périph, ces endroits où il y a des fortes densités [qui sont les plus dangereux].»

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *espace*
- *multiples moyens de transports (dangereux)*
- *le tram (il a permis à la place de gagner en esthétique)*

3 adjectifs positifs :

- *Espace*
- *espaces verts*
- *il a gagné en esthétique avec le tram.*

3 adjectifs négatifs :

- *Bruyant*
- *Excentré*
- *dangereux*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Marie emprunte la place Balard pour marcher du métro au lieu où se situe un de ses clients. C'est également un lieu d'attente.

Les repères qu'elle utilise sont le tram, le bâtiment de la Direction Générale des Armées et la petite ceinture.

« Le tram, le bâtiment de la Direction Générale des Armées et puis comment dire les sortes de murailles... c'est pas des murailles mais je sais pas comment ça s'appelle, les grands murs mais en fait c'est le métro qui passe dessus, vous voyez ? [...]Oui voilà c'est la petite ceinture c'est ça. »

A la sortie du métro, elle a l'impression d'une continuité dans ses repères liée à l'habitude.

« [J'ai l'impression] d'une continuité, sachant que quand on connaît la sortie de métro qu'il faut employer pour aller à l'endroit où on va voilà c'est dans la continuité. Je trouve assez facile de se repérer quand on sort du métro. C'est pas toujours le cas mais là oui. »

Marie se sent en sécurité sur la place Balard car il y a une grande visibilité.
« Allez, je vais dire [que je me sens en sécurité]. Il s'avère que la fois où la dame m'a interviewé j'ai failli me faire écraser par un vélo qui avait grillé le feu. D'une façon générale je vais dire oui quand même parce que contrairement à d'autres endroits, on a une grande visibilité. On voit les choses qui arrivent. »

Marie n'enfreint pas la signalisation.

Elle passe place Balard une fois par semaine à différents moments mais appréhende toujours le site de la même façon.

C. Comparaisons et solutions

La Porte d'Orléans est un espace ressemblant à la place Balard mais plus dangereux car il y a l'accès à l'autoroute.

« Comme ça mais je vous dis j'y suis pas allée depuis qu'il y a le tram, je dirais plus dangereux à Porte d'Orléans. C'est l'accès à l'autoroute donc j'ai l'impression qu'il y a vachement plus de voitures. »

Pour améliorer la place Balard, Marie propose de mettre en place une signalisation sonore annonçant l'arrivée du tram, d'ajouter des zones de stationnement pour les deux roues sur la chaussée et non sur les trottoirs.

« [Il faudrait faire] quelque chose par rapport au tram qui est assez silencieux et j'ai l'impression qu'on pourrait se laisser surprendre par le tram et pas faire attention. [...] En fait, je ne prends jamais le tram donc je ne me rends pas compte. J'ai l'impression que dans d'autres villes il sonne, il fait « ding ding » quand il arrive à une station et là j'ai l'impression qu'il n'y a pas de signalisation sonore mais peut être que je me trompe.

« D'une façon générale, je trouve qu'il y a beaucoup de deux roues qui circulent sur les trottoirs parce qu'il y a pas assez de parkings motos par exemple. [...] Et du coup c'est dangereux parce qu'ils montent sur les trottoirs. Il faudrait plus d'espaces de parking des deux roues qui soient pris sur l'espace véhicules et non pas sur l'espace piéton. »

Résumés des entretiens de la Place de la Porte de Pantin

Fiche résumé de l'entretien de Lorraine

Date de l'entretien : 26/06/2009

Fiche signalétique :
Lorraine (entre 30 et 45 ans, enseignante en Histoire) vit place de la Porte de Pantin et elle y travaille (porte de pantin côté Paris). Elle a fait un DEA d'histoire puis passer les concours de l'enseignement. Elle est mariée et a une fille. Les revenus de son foyer se situent entre 2050 et 5556 euros par mois. Ses activités se situent dans Paris exclusivement.
Elle utilise peu souvent la voiture et les transports en commun. Elle fait une grande partie de ses déplacements à pied, notamment le trajet domicile-travail. Lorraine se considère comme une personne très mobile. Elle pense que la sécurité routière est un problème important, notamment pour le vélo qui est le mode le moins sécurisant. Elle a d'ailleurs arrêté d'en faire dans Paris. Elle pense avoir un bon sens de l'orientation et être respectueuse de la signalisation. Cependant elle suit aussi beaucoup la signalisation. Elle se situe davantage dans le code réseau et ne voit pas de rupture entre l'espace des TC et l'espace de la ville. Elle est une utilisatrice régulière de cet espace puisqu'elle y habite et elle y passe par obligation pour aller au travail mais aussi pour d'autres motifs.

Ses trois mots spontanés : Lugubre, dense, travail

---

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Lorraine pense avoir un bon sens de l'orientation. Cependant, pour s'orienter elle a souvent besoin d'un plan ou de suivre la signalisation, notamment lorsqu'elle ne connaît pas. Elle se situe donc plus dans un code réseau pour se repérer. Les éléments de la ville l'aide lorsqu'elle connaît déjà.

« Je m'aide d'un plan. Ca dépend si je suis en voiture ou si je suis à pied. Si je suis en voiture je vais suivre les panneaux et si je suis à pied c'est plutôt des éléments de la ville. Oui dans Paris j'ai besoin d'un plan. Mais je n'ai pas besoin de GPS en voiture. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Lorraine est autant à l'aise dans l'espace des transports en commun qu'à l'extérieur : Pour elle ces deux espaces forment un tout, c'est-à-dire la ville.

« Parce que je suis une vraie citadine, j'aime toutes les opportunités qu'offre la ville, j'aime avoir l'impression que ça ne s'arrête jamais et que si j'ai envie de faire quoique ce soit je peux le faire. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Lorraine ne voit pas de rupture entre l'espace du TC et l'espace de la ville :

« J'ai l'impression d'une continuité. Je crois que c'est l'habitude. Tout se fait par habitude. Je n'ai pas l'impression que l'espace soit particulièrement distinct. Pour moi tout ça c'est la ville en fait tout simplement. J'ai l'impression d'être dans la ville que je sois dans le métro ou dans la rue. Les panneaux dans le métro et dans la ville me rappellent qu'en haut de l'escalator je suis dans la ville. Pour moi c'est vraiment très mêlé. »

Elle utilise beaucoup le code réseau pour se repérer :

« Quand c'est un endroit que je connais pas je regarde le plan de sortie. A la sortie du métro il y a toujours le plan du quartier. Donc je le consulte pour savoir où je dois aller. Quand je connais je consulte plus j'ai le trajet enregistré dans ma mémoire et voilà je ne réfléchis même plus. »

Ce qui gêne le plus Lorraine dans les espaces publics ce sont les restrictions pour les voitures imposés par l'Etat.

« La politique anti-voiture qui a été mise en place dans la plupart des villes. Ca me fatigue. On ne peut plus se garer. Donc on est tributaire des transports en commun mais les transports en commun ben entre 1h et 5h du matin il n'y en a pas. Donc quand on veut sortir c'est compliqué. Les taxis il n'y en a pas suffisamment non plus pour rentrer chez soi. Voilà et puis du coup avant dans Paris ça circulait bien et maintenant c'est une vraie cata de se déplacer. »

Lorraine est une vraie citadine, elle aime la ville, le mouvement, l'ambiance

« Le mouvement, le monde. Tout ce qui est la ville en général. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème important pour Lorraine. Le vélo est le mode le moins sécuritaire. Les voitures sont responsables et les vélos les victimes.

« Oui bien sûr oui. Pour la voiture, la marche et le TC c'est pareil. Le vélo oui par contre. Moi j'ai arrêté de faire du vélo dans Paris parce que j'ai trouvé que malgré les pistes cyclables c'était super dangereux et que les automobilistes n'avaient pas du tout conscience des vélos. Et puis bien sûr la sécurité routière ça pose problème pour les automobilistes en France. Ben par rapport aux vélos les deux roues on les entend plus donc ils sont peut être moins minimisés par les voitures que les vélos. »

De manière générale Lorraine est attentive quand elle est responsable (en voiture…). Quand elle est transportée en revanche elle se laisse distraire

« Attentive. Ah si si les gens peuvent me distraire. [Et selon les modes de transport c'est toujours pareil ?]Ben non je suis beaucoup plus concentré quand je suis en voiture. En transport en commun je me laisse distraire sans perdre de vu mon objectif. Je regarde plus les gens, les immeubles, les vitrines de magasins. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Lorraine pense qu'un espace pour chaque mode est une bonne chose, notamment pour les vélos. Cependant, la place de la voiture en ville ne doit pas être réduite pour autant.

« Oui ben une piste cyclable qui serait vraiment que pour les vélos c'est bien ça. Mais à partir du moment où ça prend de l'espace pour la voiture je ne suis pas trop pour en fait. La solution ce serait peut être de diminuer des trottoirs. Dans Paris maintenant il y a des trottoirs qui font 15m de large et une piste cyclable et une voie pour la voiture. Je pense qu'un trottoir de 10m de large, une piste cyclable et deux voies pour la voiture ce serait très bien. »

Lorraine ne fait pas de distinction entre un espace dense et un espace moins dense. Elle ne se sent pas plus en sécurité dans un lieu que dans l'autre.

« Non ben j'ai pas vraiment d'avis parce que à la campagne justement quand on se pense tout seul sur la route c'est super dangereux et en ville d'un autre côté quand on est pris dans un

flux de circulation reste concentré, on fait attention donc...non je ne me sens pas plus en insécurité dans un endroit que dans un autre. »

Lorraine essaie dans la mesure du possible d'être respectueuse de la tranquillité des autres et des règles d'usages. Elle trouve cependant que certaines personnes sont irrespectueuses et elle est gênée par les personnes qui parlent fort au téléphone portable ou bien qui ont une sonnerie trop forte.

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces les plus dangereux sont les routes nationales avec croisements.

« Oui je dirais les routes nationales sur lesquelles il y a des petites routes départementales qui donnent dessus. Il y a des gens qui sont obligés de marquer un stop, de laisser passer des gens qui sont sur une nationale pour pouvoir traverser des trucs comme ça, ça je trouve ça super dangereux. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

Les trois adjectifs spontanés sont :

-Lugubre
-Dense
-Travail

Les trois adjectifs positifs sont :

- *Cité de la musique*
- *Tramway (la ligne est entrain d'être construite)*
- *Station service*

Concernant les adjectifs négatifs Lorraine souhaite reprendre les mêmes que pour les spontanés. Cependant elle rajoute que c'est dangereux pour les piétons.

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Lorraine ne prend pas le métro à cet endroit. Elle n'en a pas besoin pour aller à son travail et même pour aller au centre de Paris elle y va à pied.

Lorraine se sent en sécurité dans cet espace parce qu'elle pense bien le connaître.

« En général oui en sécurité mais il y a certains moments où il faut faire attention. Peut être que c'est l'habitude comme je connais par cœur le chemin. Peut être que c'est ça qui me met en sécurité. Je sais que quand j'ai commencé à traverser d'un côté juste la seconde d'après ça va devenir vert de l'autre côté et tout. J'ai repéré comment fonctionnaient les feux donc voilà c'est l'habitude qui sécurise peut être. »

Lorraine avoue enfreindre parfois la signalisation à pied mais pas en voiture. Elle explique aussi que d'autres enfreignent la signalisation en voiture.

« Oui. Et bien je traverse alors que le petit bonhomme est rouge. Mais en voiture je ne fais rien. C'est à pied plutôt. »

« En fait quand ils arrivent du périph sud ils brûlent le feu et donc devant la station service quand on traverse et bien il faut faire gaffe. »

Selon les moments de la journée la place est plus ou moins agréable et dangereuse

« J'aime beaucoup le matin quand il fait nuit, là c'est agréable, et par contre c'est très désagréable quand je rentre du lycée vers 17h / 18h parce que les gens ont souvent l'habitude de brûler le feu rouge et que pour le piéton que je suis c'est très dangereux. »

C. Comparaisons et solutions

L'espace similaire : Porte de Bagnolet

« Je dirais que la porte de Bagnolet est plus dangereuse. Parce qu'elle est vachement plus vaste. Je parle pour le piéton.»
Les actions pour améliorer

« Je mettrais de la verdure, je mettrais une double voie pour rentrer dans Paris. Donc l'avenue Jean Jaurès ce serait plus une seule voie mais une voie double. »

Fiche résumé de l'entretien de Sandra (TC-B)

Date de l'entretien : 25.06.2009

Fiche signalétique :
Sandra est une utilisatrice régulière des transports en commun. Elle habite dans le département du 93 et n'a pas de voiture. Elle vit dans un logement social à Pantin, vers Hoche et la porte de Pantin. Elle vit avec sa mère et ses trois frères. Elle a moins de 30 ans et est animatrice. Elle gagne 200 euros par mois et n'a pas fait de formation. Elle ne sait pas combien gagne sa mère ni son frère. Sandra travaille dans le 10e arrondissement de Paris. Son réseau d'activités personnelles se situe à Saint-Denis. Pour elle la sécurité routière est un problème important qui concerne tous les modes. De manière générale elle se repère autant par le code ville que par le code réseau. Dans Paris elle utilise davantage le code ville. Elle pratique la place de la porte de Pantin par obligation pour aller à son travail mais aussi par préférence et par gain de temps. Elle ne la pratique que quelques jours par semaine.

Ses adjectifs spontanés : travaux du tramway, quartier en extension

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Instinctivement Sandra ne regarde pas les panneaux mais plutôt les magasins. Elle se repère grâce au code ville.

« Je ne fais pas attention. Je marche, je traverse la rue et après je vais directement dans le métro. Je sais qu'il y a un Mac Do et à côté il y a un parc. Enfin je me rappelle juste quand je sors des feux, sinon ça dépend si je lis les panneaux, c'est que je lève la tête donc sinon je regarde pas. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Sandra se sent à l'aise aussi bien dans l'espace des transports que dans l'espace de la ville.

Sandra est autant à l'aise dans le code réseau que dans le code ville. Cependant elle se sert davantage du code ville pour se repérer dans Paris.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Lorsqu'elle est déjà venue sur un lieu elle ne perçoit pas de rupture. A la sortie du métro elle se repère grâce aux immeubles, aux magasins. Lorsqu'elle ne connaît pas elle regarde le plan avant de sortir du métro.

« Non, aucun des deux, ni rupture ni continuité. Quand je sors à l'extérieur. Comme le métro c'est en souterrain donc à l'extérieur on remonte. Je regarde les bâtiments, les petits détails. »

« Mais en fait, je regarde le plan dans le métro avant de sortir quand je ne connais pas l'endroit pour regarder l'endroit ensuite pour y aller. »

« Quand je connais l'endroit où je vais y aller, il n'y a pas de rupture donc ça continue je crois. Il n'y a pas de rupture du tout. »

A priori rien ne dérange Sandra dans les espaces publics. En revanche elle trouve que les transports en commun sont une vraie opportunité et elle apprécie les espaces verts publics à Paris.

« C'est bien d'avoir des métros, des trains, tu vois c'est bien. Des tramways c'est bien aussi. »
« Des parcs. Parce que c'est grand et c'est magnifique à la fois. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport car elle permet d'organiser la cohabitation des différents usagers.

Sandra est attentive dans les espaces publics

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Sandra apprécie d'avoir le choix entre différents modes pour effectuer ses déplacements

« Non, ça dérange pas ça. C'est pratique ; on peut choisir. »

Sandra préfère la ville et s'y sent plus en sécurité car elle y vit depuis toujours. L'habitude lui donne donc ce sentiment de sécurité.

« J'aime bien la ville. De temps en temps oui, je vais en campagne. [...]En ville. Parce que c'est là que j'ai grandi, c'est là que je suis née. »

Sandra se dit respectueuse de la tranquillité d'autrui dans les espaces publics et des règles d'usages. En revanche elle estime que cela n'est pas réciproque.

C. Les espaces les plus dangereux

Pour Sandra, les espaces les plus dangereux sont les passages à niveaux.

« Les chemins de fer. Parce que les voitures ne respectent pas les panneaux. Si les barrières elles ne sont pas encore baissées, et qu'il y a un train, ils vont passer quand même. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

-Travaux du tramway
-Quartier en extension

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Sandra se repère avant tout grâce aux magasins et se réfère dans un second temps aux panneaux.

« Les magasins tout simplement. En fait j'aime bien regarder les magasins et après les panneaux. »

De manière générale Sandra se sent en sécurité dans cet espace.

Sandra avoue qu'il lui arrive d'enfreindre la signalisation

« Je traverse au feu rouge mais je passe pas au feu vert quand je sais qu'il y a une voiture. »

C. Comparaisons et solutions

Sandra compare la place de la Porte de Pantin à la Porte des Lilas qui est un espace plus dangereux selon elle.

« Porte des Lilas. C'est plus dangereux. Il y a beaucoup de voitures. »

Pour améliorer cet espace Sandra propose de créer un rond point et d'agrandir le pont existant.

« Un rond point. Je sais qu'il faut mettre un rond point mais où ? [Il y a déjà un rond point à la place de la Porte de Pantin]. *Faut l'ouvrir en fait. Et je sais qu'il y a un pont donc c'est mieux de faire un pont plus grand pour qu'il y ait plus d'espace. »*

Fiche résumé de l'entretien de Virginie

Date de l'entretien : 03/07/2009

Fiche signalétique :
Virginie (entre 30 et 45 ans) habite en proche banlieue, aux environs de Malakoff, avec son mari et ses trois enfants. Les revenus de son foyer se situent entre 2050 et 5556 euros par mois. Elle a suivi une formation universitaire et elle travaille dans Paris 15e. Pour ses loisirs, elle privilégie le 6e arrondissement de Paris. Virginie est une utilisatrice régulière des transports en commun, surtout en ville. Elle est propriétaire d'une voiture qu'elle utilise peu en ville et davantage pour les déplacements longs. Son mode de transport privilégié est le vélo. Elle l'utilise tous les jours pour ses déplacements quotidiens. Pour elle, la sécurité routière fait partie des grands problèmes de société car elle implique des vies humaines. Elle considère que la voiture est davantage responsable alors que les vélos et piétons sont plutôt des victimes. Elle a un bon sens de l'orientation et se situe davantage dans le code ville que dans le code réseau. Elle est respectueuse de la signalisation. Elle ne ressent pas particulièrement de rupture entre l'espace réseau et l'espace ville mais avoue ressentir parfois une désorientation à la sortie du métro. Elle ne pratique pas la place de la porte de Pantin de manière régulière. Elle y va par obligation, et plutôt pour le même déplacement.

Ses adjectifs spontanés : glauque, no man's Land, vigilance.

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Virginie fait confiance à son sens de l'orientation même si parfois les plans sont utiles dans des lieux qu'elle ne connaît pas.

« Si je vais dans un endroit que je ne connais pas je prends toujours un plan. Il me faut un plan quand même. Mais je ne regarde pas les pancartes a priori. Si j'en croise une par hasard mais je sais qu'a priori je ne regarde pas du tout les pancartes.
Si j'y suis déjà allée j'essaie d'avoir une mémoire visuelle sur justement les bâtiments. Autrement j'ai un plan tout le temps sur moi [...] *C'est-à-dire dans Paris c'est facile.* [...] *Parce que quand on a l'habitude de circuler dans Paris on se représente...on sait assez vite où on est, à quel endroit et du coup si je veux aller je sais pas dans le nord je sais quelle direction prendre...parce que je sais...parce que moi j'ai le plan de Paris dans la tête. Grâce au métro qu'on a pris depuis toujours, grâce à plein d'information comme ça.* [Pour quelqu'un qui n'est pas parisien] *Ah ouais non là...c'est pour ça que je vous dis mon sens de*

l'orientation je sais pas...dans Paris j'ai confiance mais c'est plutôt par connaissance du lieu. En pleine nature je ne ferai pas confiance à mon sens de l'orientation. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Virginie est à l'aise dans le code ville comme on peut le voir dans le verbatim ci-dessus et dans un autre verbatim plus loin (3. B) lorsqu'elle expliquera comment elle se repère à la place de la porte Pantin.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

A la sortie du métro Virginie est désorientée. Elle ressent donc une rupture entre l'espace souterrain et l'espace de la ville.

« *Une désorientation oui. Oui ça on peut le ressentir parce qu'on perd un peu le sens de l'orientation quand on est dans le métro. Parce que là pour le coup on est orienté par des pancartes, des machins. Puis quand on sort il faut se réorienter. Je pense il y a ce problème là.* »

Dans les espaces publics Virginie est gênée par le bruit

« *C'est le bruit. Le truc vraiment dérangeant c'est les deux roues qui font beaucoup de bruit.* »

Virginie aime l'ambiance de la ville : le mouvement, la vie.

« *Les gens, la variété de personnes, les enfants, que ce soit vivant quoi.* »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème de société qui implique des vies humaines donc c'est un sujet important mais pas plus ou moins que le chômage ou autres.

« *Oui je pense vraiment* [que la sécurité routière est un problème important] . *Par rapport au chômage ou à l'économie ben je pense pas qu'on puisse comparer...je dis que c'est important parce que ça parle de vie humaine* [...] *mais je peux pas vous dire que c'est plus ou moins important que le chômage...ce sont des problèmes de société après faire un classement de... c'est sur que le chômage c'est dramatique mais... c'est vrai qu'il y a beaucoup de problèmes*

dans cette société. Après, les classer dans un ordre [...] *enfin c'est important parce que c'est un problème de vie humaine voilà. »*

La sécurité routière est un problème important surtout pour la voiture car elle met en jeu sa vie et celle des autres.

« Puisque la voiture est quand même un engin qui va vite ben forcément elle est plus dangereuse...bon après le vélo on va mettre en danger sa vie ça c'est sûr mais moins celle des autres alors qu'en voiture on met en danger la sienne et celle des autres en même temps. Après c'est sûr qu'en même temps la sécurité routière pour les piétons c'est pareil, on est quand même obligé de respecter certaines règles pour éviter le danger mais bon le problème de la sécurité c'est quand même la voiture. »

Virginie est plutôt attentive en particulier quand elle est en vélo. En voiture, elle peut parfois être distraite.

« Je suis attentive. C'est-à-dire que je regarde ce qui se passe. Je vais pas traverser sans regarder, voilà je suis plutôt de nature angoissée donc je ne vais pas être...je fais attention. Quand je suis à vélo c'est vraiment la concentration 100% car c'est vraiment très dangereux. En voiture ce qui pourrais me distraire...ben les enfants qui parlent derrière et qui se disputent... une pensée ça ça arrive, sur l'autoroute par exemple. Je sais pas par exemple l'autoroute il y a un côté tellement continu que parfois on a l'esprit qui peut s'évader et faire « ola oui »...ou une sonnerie de téléphone. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Virginie pense qu'il est plus sécurisant d'avoir un espace dédié à chaque mode de transport

« C'est évident qu'il faut plus de voies cyclables. Pour des questions d'abord écologiques, le bruit; enfin toutes ces raisons de dangerosité.[...] *A vélo il y a des voies cyclables, il y en a de plus en plus mais c'est pas encore ça...c'est parce que il ne faut plus de voiture en ville. Concernant les voies dédiées, moi je dis que ça dépend des...en temps que cycliste c'est mieux d'avoir des tubes comme vous dites, parce que au moment d'arriver dans un carrefour on fait attention et on est un peu en danger à ce moment là mais on revient dans une voie sécurisée c'est...alors qu'autrement on est en danger tout le temps. »*

Elle est plus à l'aise dans un espace dense

« Je dirais que à la campagne je me sens plus en danger parce que souvent que ce soit des départementales ou des nationales les gens roulent très vite, parfois dépassent les limites... Il

y a aussi pas mal de camions et puis parfois on va vite voilà...alors qu'en ville a priori on a pas vraiment la possibilité »

Sur la place de la Porte de Pantin elle ne trouve pas qu'il y ait une vraie variété de personnes.

« Il n'y a pas trop de touristes. Enfin je n'ai pas l'impression. Je pense que c'est plus des gens du coin ou des gens qui travaillent parce qu'il y a pas mal de bureaux dans ce coin là. Il y a des gens qui habitent Pantin et les touristes ils vont plutôt à la Villette en même temps. »

Virginie est soucieuse du bien être d'autrui dans l'espace public et pense que, de manière générale, c'est réciproque. Elle trouve que les adolescents se font beaucoup remarqués mais que ce n'est pas forcément un manque de respect.

«Ben dans l'ensemble oui après c'est toujours une question de génération. On sait bien que les adolescents ont du mal à percevoir les gens qui sont autour donc après c'est pas forcément un manque de respect c'est un manque de prise de conscience. C'est aussi une manière de s'affirmer, d'être en groupe c'est plus des générations comme la tranche d'âge des adolescents qui sont parfois à la limite. Mais c'est pas forcément parce qu'ils ne respectent pas les gens. Je dirais pas irrespectueux mais je dirais qu'ils se font remarquer. Mais après non ce n'est pas que les adolescents. Après il peut y avoir des gens comme ça...je sais pas, je peux pas vous dire. »

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces les plus dangereux sont les nationales entrecoupées par des carrefours. Pour Virginie ce sont les croisements qui sont dangereux.

« Je sais pas...si ça y est je sais, les nationales et plus particulièrement quand il y a des petits carrefours sur les nationales enfin pas vraiment des carrefours, vous savez quand il y a des routes moins importantes qui croisent des nationales. Parce que souvent ce sont des nationales quatre voies on va très vite et puis tout d'un coup il y a une voiture qui arrive à une vitesse...enfin qui peut couper la route ce genre de choses. Enfin moi j'aime pas les nationales je trouve que c'est dangereux. Il y a aussi les camions, il faut doubler les camions. Sur l'autoroute c'est plus large, c'est moins dangereux il n'y a pas ce problème de voies qui peuvent être coupées. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

Les trois adjectifs spontanés pour qualifier la place de la porte de Pantin sont : Glauque, No man's Land, Vigilance.

« Euh glauque…je sais pas si on peut dire ça. Ca fait un peu no man's land. Et puis un autre mot…il faut être vigilant on sent que c'est un endroit où il faut être vigilant quoi. »

Virginie trouve que les travaux sur la place sont positifs car ils montrent que les choses évoluent et que la place va se transformer petit à petit. Elle est également contente de voir qu'il y a de nombreux passages piétons.

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Virginie se repère assez bien à la place de la Porte de Pantin. Elle se repère grâce aux immeubles ou aux grands éléments structurants (le pont du périphérique, la Villette…). Elle est dans un code ville.

« Ah ben moi c'est parce que je vois la Villette que je me repère et puis le pont des périphs donc je vois tout de suite où je suis. Non je ne regarde pas les panneaux. »

« Je vois du côté Pantin un espace un peu de verdure avec une pelouse coupée en deux. Je vois une espèce d'immeuble en arrondi du côté de Pantin. Je vois peu de signalisation au sol pour les voitures. Il y a du pavé. Ca c'est de l'autre côté, du côté Pantin en fait. Du côté du métro en revanche il y a des immeubles, je ne peux pas trop vous dire de choses particulièrement. Sur la place…je trouve qu'il n'y a pas de marquage au sol. »

Virginie n'est pas en sécurité ou à l'aise dans cet espace à cause du trafic automobile et de la vitesse des véhicules.

« Pas totalement. Parce qu'il y a beaucoup de voitures, il y a des sorties du périph, les rentrées du périph, les gens vont un peu vite. Là les piétons on se sent en danger. Bon il y a des passages piétons d'accord mais voilà, c'est assez stressant comme lieu. »

Selon le moment la place est plus ou moins encombrée et boueuse ce qui est désagréable.

« Oui mais pas forcément parce que c'est la place de Pantin. C'est toujours plus agréable quand il fait beau. C'est plutôt les horaires. Quand c'est plus dense c'est toujours plus difficile que quand c'est moins dense. A partir de 17h c'est difficile. Aussi, il me semble qu'il

y a des endroits où il y a pas mal de cailloux tout ça donc quand il pleut c'est un peu boueux. »

C. Comparaisons et solutions

Les espaces qui sont aussi dangereux que cette place sont les ponts, les carrefours et les places.

« Souvent sous les ponts c'est souvent je trouve dangereux quand on passe...alors je ne sais pas si c'est à cause de ça mais souvent ces histoires de ponts ça relie différentes communes. Et je trouve qu'il y a peu d'amélioration de ces lieux là. Il y a peu de protection des piétons par exemple quand on...à la place de Pantin les voitures vont vite et il y a les trottoirs mais...il me semble que c'est plus sécurisant s'il y avait des barrières par exemple ce genre de choses. Souvent les carrefours ou les places où il y a les ponts c'est souvent des lieux angoissants parce que d'abord les gens vont assez vite et il y a rarement d'amélioration du lieu et je pense que c'est à cause du fait que les communes...Comme ça relie les communes il doit y avoir un problème à ce niveau là. Et puis les barrières, les petites barrières de protection des piétons c'est à ces endroits là que c'est le plus important. Il y en a en ville parfois à des endroits où ce n'est pas forcément nécessaire alors que là... »

Si Virginie devait faire quelque chose sur cet espace ce serait de mettre davantage de barrières pour protéger les piétons, de faire en sorte que les voitures ne puissent pas aller vite et enfin elle mettrait en place des feux équipés d'un bouton permettant aux piétons de changer instantanément la couleur des feux pour qu'ils puissent passer.

« -Renforcer avec des barrières, moi je ferais en sorte je sais pas...que les voitures ne puissent pas aller trop vite. [...]*Bon peut être les feux qui agissent grâce a une pression, une action du piéton qui décide quand le feu sera rouge ou pas. Oui ben il y en a des feux comme ça. Pas sur cette place là. Ca existe des feux où on appuie et ça se met au rouge pour les voitures pour que les voitures puissent passer. Il y en a qui fonctionne mais d'autres il y a le bouton mais ça ne fonctionne pas forcément. »*

Fiche résumé de l'entretien de Rémi

Date de l'entretien : 29/06/2009

Fiche signalétique :
Rémi a entre 45 et 60 ans et vit dans le 19ème arrondissement de Paris avec son épouse et ses deux enfants. Technicien de maintenance, le revenu du ménage se situe entre 2050 et 5556 euros. Utilisateur quotidien de la voiture particulière, Rémi est très mobile, notamment dans le cadre professionnel. Son lieu de travail se situe à Antony. Son bassin de vie s'étend à la banlieue parisienne mais également à toute la France. Pour Rémi, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport qui circulent sur la chaussée. Il regrette que seules les voitures soient contrôlées par les forces de l'ordre. Il fait confiance au code de la route mais se méfie de la signalisation. Il est beaucoup plus à l'aise dans le code ville que dans le code réseau, qu'il connaît mal et ressent donc une rupture au passage de l'un à l'autre. En voiture, il a besoin d'être guidé par GPS. Il passe par la place de la porte de Pantin tous les jours, par habitude et par obligation pour motif professionnel.

Adjectifs spontanés : difficile à traverser, grand, encombré

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Quelque soit le mode de transport utilisé, Rémi se repère toujours à partir des bâtiments et des grandes avenues.

« [Je me repère à partir] *des avenues et des bâtiments mais surtout des avenues. Dans la tête j'ai un plan, dans la tête j'ai les grandes avenues et par rapport à là, des repères visuels à des grands axes.* »

En voiture, il a besoin d'être guidé par GPS.

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Rémi se repère plus facilement avec le code ville car il y est plus habitué.

« [Pour me repérer] *je me sers plutôt d'éléments du paysage.* »

« [Dans la ville] *C'est par connaissance, connaissance dans la tête des grands axes. Voilà des repères visuels.* »

Rémi ne se sent pas à l'aise dans l'espace du métro.

« En plus j'aime pas, il y a trop de monde dans le métro. Dans ma voiture je suis plus dans ma petite bulle et ça c'est précieux. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Rémi ressent une rupture à la sortie du métro, lié à son manque de connaissances.

« Je ne prends quasiment pas le métro et les transports en commun. Une rupture, d'après encore les connaissances que j'ai. Parce que j'évite de prendre le métro parce que j'ai un véhicule de société. Je travaille sans arrêt et donc je suis très souvent en voiture et j'utilise très très peu le métro. J'aime pas trop le métro. »

« J'ai pas de repère. Comme je prends quasiment jamais le métro, quand je sors du métro, je suis un peu perdu. »

A la sortie du métro, il se repère grâce aux panneaux et aux plans.

« [Je me repère grâce aux] *panneaux au niveau des sorties de métro. Les plans. »*

Ce qui le gêne dans les espaces publics, quand il est piéton, ce sont les voitures et deux roues motorisés qui circulent sur des espaces dédiés aux piétons.

« Des fois il y a des rues piétonnes, des fois il y a des vélomoteurs qui passent en plein milieu, ou les voitures qui passent dans les rues piétonnes. Ça ça me gêne. »

Ce qu'il préfère, ce sont les espaces animés où la place de la voiture est moindre.

« Ce que j'aime bien c'est, comment dire, c'est des voies [où] *il y a moins de bruit de voitures et il y a plus de vie au niveau des commerçants. »*

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Pour Rémi, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport qui circulent sur la chaussée. Il regrette que seules les voitures soient contrôlées par les forces de l'ordre.

« [La sécurité routière est un problème important] *sinon on pourrait pas traverser, je veux dire, sinon il y aurait des gens qui feraient n'importe quoi en voiture.* »

« Mais il faut pas oublier aussi que dans Paris il y a trop de radars. Il y en a de plus en plus, je vois quand on roule en voiture, les gens qui, comment dire, des fois on se sent presque au niveau de la police... ils surveillent au dessus des ponts. Je trouve que c'est pas très bien. Ou quand on roule en voiture, ils passent à côté pour regarder ce qu'on fait [...] c'est un peu une atteinte aux libertés. [...] *On cherche à nous piéger* [...] *Il devrait y avoir un minimum de compréhension, d'humanité.* »

« Oui tout à fait. Les vélomoteurs aussi. Il faut que tout le monde ait un casque. [...] *Je pense même une plaque à l'avant, au niveau des vélomoteurs. Il y en avait avant, mais ça a été supprimé. En plus en scooter, il y en a beaucoup qui font n'importe quoi et donc ils se faufilent, les scooters ou même les vélos.*[...] *Moi je trouve que les vélos ils respectent pas beaucoup la sécurité. Ils brûlent les feux. Ou quelques fois, les motos avant et ils avaient des places à l'avant, maintenant ils n'ont plus de place à l'avant donc ils sont moins surveillés que nous voitures. Je vois pas pourquoi ils sont moins surveillés que moi, pour un et pas l'autre, c'est normal. Faut une justice pour tous.* »

Pour Rémi, les voitures et les deux roues sont responsables de la sécurité routière. Cependant, les automobilistes sont victimes d'abus dans les contrôles effectués par les forces de l'ordre alors que les deux roues, qui ne respectent pas souvent le code de la route, ne sont pas inquiétés.

Rémi est distrait le week-end à pied et attentif la semaine en voiture.

« A pied, on a tendance à décompresser. Un petit peu distrait à pied. Pourquoi, c'est parce que quand je suis à pied c'est que je travaille pas, donc c'est le samedi ou le dimanche, c'est pour ça. En plus, je vais pas tellement dans le métro pendant les journées de travail. »

« [Ce qui me distrait le plus, c'est de] *regarder les gens qui passent, les magasins.* »

« C'est uniquement quand je suis le samedi - dimanche, uniquement quand je marche que je suis un peu distrait. En voiture je suis totalement concentré. Il faut dire que je pars très tôt parce que j'essaie d'éviter les bouchons. [...] *Je pars vers environ 6h du matin, pour éviter le stress dû aux embouteillages.* »

Rémi fait confiance au code de la route mais se méfie de la signalisation.

« [Je fais confiance] *au code de la route oui. A la signalisation, c'est pas toujours évident parce que [...] parfois ça change sans arrêt. Les panneaux, c'est les panneaux de limitation.*

[...] *Au niveau des vitesses, des fois ça change on comprend pas pourquoi ça change comme ça d'un coup.* »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Rémi pense qu'il ne faut pas faire de voies dédiées, car cela réduit l'espace de circulation automobile, mais qu'il est préférable que tous les usagers se déplacent dans un même espace.

« *Il y a déjà une voie pour le bus* [....] *mais une voie ça suffit.* [...] *Et moi j'habite près d'un boulevard extérieur, donc maintenant, avant c'était à deux voies ça roulait plus et maintenant avec le tramway ça roule sur une voie avec tous les travaux. Donc ça ne roule plus. Donc moi je veux bien, mais il faut aussi penser aux voitures.* [...] *Pour aller travailler je peux pas prendre uniquement les transports en commun. On peut pas faire une voie pour le bus, une voie pour le truc, sinon on roule plus en voiture.* »

Qu'il soit à pied ou en voiture, Rémi se sent plus en sécurité dans un espace urbain dense car la vitesse est limitée.

« *Plus en sécurité quand c'est dense. Parce que les gens roulent moins vite. En tant que piéton et en tant qu'automobiliste.* »

Rémi pense qu'une diversité d'usagers utilise cet espace et insiste sur le droit de tous de circuler.
Rémi se dit respectueux de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage dans les espaces publics. Il pense que les autres sont également respectueux sauf les adolescents qui parlent fort et font beaucoup de bruit.

C. Les espaces les plus dangereux

D'après Rémi, les espaces les plus dangereux sont les voies rapides.

« *Dans Paris, attendez... l'A86, la 104 ces axes là, je les trouve pas très sécuritaires. Parce qu'il y a pas mal de gens. Ça freine et puis des fois ça roule d'un coup. C'est un flot continu de voitures donc c'est des grands circuits autour de Paris et des différents flots de circulation. Donc je trouve que c'est pas trop sécuritaire. Des rétrécissements, c'est des deux voies en plus, c'est pas du trois voies donc c'est pas évident. Il y a différentes vitesses.* »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- difficile à traverser : *« Au niveau, en voiture, elle devient de plus en plus difficile à traverser surtout aux heures d'affluence parce que c'est une sortie de périph, une entrée de Paris et donc actuellement* [...] *ça devient très très difficile à rouler parce qu'à cause des travaux du tramway et des rétrécissements. Je pense que quand il y a aura le tramway ça va être la panique. »*
- *« le rond point est grand »*
- Encombré : *« Et puis à la rentrée sur Paris, par le boulevard Jaurès, il y a qu'une voie.* [...] *Il y a trop de trafic là dedans, dans ce truc là. »*

3 adjectifs positifs :

- *« un grand rond point »*
- *« Il dessert pas mal de rues donc ça c'est pratique. »*
- *« il est pas mal conçu au niveau architecture. »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Pour Rémi, la place de la porte de Pantin est un lieu d'entrée ou de sortie du périphérique.

« [C'est un lieu de] *passage, uniquement. Je rentre et je sors du périph, les deux mais surtout pour rentrer. Je rentre le soir sur le périph, je rentre chez moi, j'habite Paris. »*

Rémi se repère par rapport aux grands axes comme le périphérique.

« On voit les repères visuels de l'entrée du périphérique, la rue Jean Olivet de Pantin, les grands axes. »

Rémi a l'impression d'une rupture à la sortie du métro car il n'utilise que rarement ce mode de transport.

« [J'ai l'impression d'] *une rupture. Parce que comme je prends quasiment pas le métro, je connais pas. »*

Il se sent à l'aise place de la porte de Pantin et n'y enfreint jamais le code de la route.

En fonction des heures de la journée, Rémi a remarqué un trafic plus important aux heures de pointe mais cela ne modifie pas son appréhension des lieux.

C. Comparaisons et solutions

Rémi estime que la porte de Bagnolet ressemble à celle de Pantin et serait un peu plus dangereuse pour lui car il y est moins habitué.

« C'est comme beaucoup de choses, quand on a l'habitude de quelque chose, ça fait moins peur, parce qu'on a des repères visuels toujours. »

Rémi pense que la place de la porte de Pantin est bien conçue et qu'il ne faut pas y implanter le tramway car la desserte en transports en commun est suffisante alors que l'espace pour la circulation automobile va manquer.

« J'aime bien, la porte de Pantin, on peut pas tellement critiquer, elle est bien faite quand même, c'est quand même un gros truc. C'est uniquement, maintenant le problème, ce qui m'embête actuellement beaucoup c'est les travaux du tramway, qui enlèvent des voies et donc quand vous arrivez des voies dans un rond point c'est plus difficile. »

« Il y a déjà le métro, je vois pas pourquoi il y aurait le métro et une piste cyclable. [...] *S'il y a un bus, pourquoi il y aurait un tramway, je comprends pas. »*

« [Je supprimerais le tramway] *ou le bus à cet endroit là.* [...] *Sinon faire une voie aérienne, si on pouvait, ou dessous. Souterrain ou aérien. Sous la Porte de Pantin. Il y a déjà une voie sous la voie de la porte de Pantin. Qu'on se serve de cette voie là où il y a quasiment personne pour éventuellement faire passer un tramway ou un bus. Il y a pas grand monde par le boulevard extérieur, quand on est à porte d'Aubervilliers et le tunnel,* [...] *éventuellement ça peut accueillir des transports en commun. »*

Fiche résumé de l'entretien de Jean

Date de l'entretien : 29/06/2009

Fiche signalétique :
Jean a 69 ans et vit seul à Pantin, proche la mairie. Ancien employé de La Poste, il perçoit aujourd'hui une retraite d'un montant situé entre 1500 et 2050 euros. Utilisateur régulier des transports en commun, il se qualifie comme quelqu'un de très mobile. Son bassin de vie se limite aux villes de première couronne limitrophes à Paris. Jean pense que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport. Cependant, il estime que l'emploi est prioritaire. Il se dit très respectueux du code de la route et de la signalisation mais regrette que de nombreux jeunes ne le soient pas. Jean fait confiance à son sens de l'orientation mais prépare ses déplacements en utilisant un plan. Il a l'impression d'une continuité quand il passe de l'espace transport à l'espace extérieur car il prépare sa sortie en consultant le plan de quartier présent dans la station. Il passe par la place de la porte de Pantin plusieurs fois par jour, par préférence car c'est le chemin le plus rapide, pour se rendre à pied dans Paris.

Ses mots spontanés pour qualifier la place de la porte de Pantin : saturation, tramway

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Jean se repère avant tout grâce aux panneaux de signalisation et aux plans situés à la sortie des stations de métro.

Jean fait confiance à son sens de l'orientation mais prépare ses déplacements en utilisant un plan.

« Je fais confiance à mon sens de l'orientation. A la maison, je regarde la carte avant de partir. »

B. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Jean a l'impression d'une continuité quand il passe de l'espace transport à l'espace extérieur car il prépare sa sortie en consultant le plan de quartier présent dans la station.

« Je trouve ça bien la politique de la RATP de mettre partout des plans à la sortie des métro. »

Jean est gêné par les deux roues qui circulent ou se stationnent sur les trottoirs.

« Parfois y a des scooters et des vélos stationnés sur les trottoirs qui gênent mes déplacements ; mais c'est pour les femmes qui ont des poussettes que c'est le plus dérangeant.

Jean apprécie les trottoirs larges qui lui permettent de circuler avec aisance, sans être ralenti par des obstacles.

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Jean pense que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport. Cependant, il estime que l'emploi est prioritaire.

Quelque soit le mode de transport utilisé, Jean est distrait quand il connaît l'itinéraire et concentré quand il ne le connaît.

« Quand je connais, je regarde les vitrines, les gens, ce qui se passe quoi. Par contre quand je suis jamais passé par là, j'essaie de me concentré pour pas me tromper. »

Jean est respectueux de la signalisation et du code de la route.

« Oui [je respecte la signalisation et le code de la route], *tout le temps parce qu'il y a mon petit fils avec moi et du coup je fais de l'éducatif. »*

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Jean pense qu'il est préférable de faire des espaces dédiés. D'après lui, si tout le monde respecte la signalisation, la rencontre au niveau des carrefours se passe bien.

Jean se sent à l'aise en zone urbaine dense comme en zone urbaine moins dense car il respecte toujours le code de la route.

« [Je me sens en sécurité] *dans les deux, à partir du moment où on respecte le code de la route et qu'on sait rester à sa place, y a pas de problème. »*

Jean se dit respectueux de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage en toutes circonstances mais estime que les jeunes font beaucoup de bruit et traversent souvent au feu rouge.

C. Les espaces les plus dangereux

D'après Jean, les espaces les plus dangereux sont les grands axes de banlieue où la vitesse est élevée.

« Pour moi [les espaces les plus dangereux c'est] *les grandes artères dans les banlieues où les voitures vont très vite. Il faudrait faire des aménagements pour réduire leur vitesse comme des gendarmes allongés. »*

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :
- *saturation*
- *le tramway*

3 adjectifs positifs : *responsabilité*

3 adjectifs négatifs : *saturation*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Pour Jean, la place de la porte de Pantin est un espace de passage et d'attente du bus.

Le périphérique est le principal repère qu'utilise Jean place de la porte de Pantin.

« Le périph et uniquement le périph car c'est lui qu'organise tout. »

« Quand je sors du métro côté Paris, je vois le périph, le parc de la Villette et l'avenue, comment...l'avenue Jaurès. »

Jean ressent une continuité dans ses repères quand il sort du métro car il connaît bien la place de la porte de Pantin.

Il se sent en sécurité place de la porte de Pantin car il respecte toujours le code de la route et la signalisation.

« Par contre c'est sûr que ceux qui respectent pas doivent pas trop se sentir en sécurité. Je vois souvent des petits jeunes et même une fois une personne âgée traverser au feu rouge... »

Jean respecte généralement la signalisation.

« Oui, ça a dû m'arriver de griller un feu rouge quand j'étais jeune et véloce une fois où je devais être pressé. »

Jean passe par cette place plusieurs fois par jour et l'appréhende différemment les soirs d'été.

« J'aime bien la porte de Pantin les soirs d'été car y a beaucoup d'animation et de vie et j'aime bien ça. C'est agréable. Je passe le long du stade P. Doumergue parce que j'aime bien regarder les jeunes faire du sport. J'aime bien voir la jeunesse bouger. »

C. Comparaisons et solutions

Jean pense que la porte de Bagnolet et celle de Montreuil ressemblent à la place de la porte de Pantin. D'après lui, la porte de Bagnolet est plus dangereuse que celle de Pantin car elle est en dénivelé.

Jean propose de créer une nouvelle voie pour éviter que les camions ne passent place de la porte de Pantin.

« Je pense que faudrait créer une voie qui dessert la zone industrielle de Pantin pour les camions pour qu'il y ait pas de camions à la porte de Pantin. Mais je sais pas si c'est faisable, ça coûterait sûrement cher. »

Fiche résumé de l'entretien de Wilfried (TC-P)

Date de l'entretien : 06/07/2009

Fiche signalétique :
Wilfried a entre 30 et 45 ans et vit dans le 12ème arrondissement de Paris avec sa compagne et son enfant. Enseignant dans le département du 93, le revenu du ménage se situe entre 2050 et 5556 euros. Se définissant comme quelqu'un de mobile, c'est un utilisateur régulier des transports en commun qui possède également une voiture particulière qu'il n'utilise que très ponctuellement. Toutes ses activités se situent dans la région parisienne. Il fait confiance à son sens de l'orientation mais anticipe généralement ses déplacements en regardant sur un plan. Pour lui, la sécurité routière est un problème à part entière qu'on ne peut pas comparer à d'autres problèmes de société. Ainsi, il se dit respectueux de la signalisation et du code de la route. Wilfried trouve qu'il est plus simple de se repérer grâce au code réseau. Avant de sortir du métro, il s'aide des plans et de la signalisation présents dans l'espace transport pour s'orienter ensuite dans l'espace extérieur. Cependant, il ressent une rupture en termes de perception, quand il passe d'un espace à l'autre. Il passe occasionnellement par la place de la porte de Pantin pour des motifs professionnels ou de loisir. Il y passe par habitude.

Ses mots spontanés pour qualifier la place de la porte de Pantin : démesure, fluidité, inconfort

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Quand il est piéton, Wilfried se repère avant tout grâce à la signalisation ; dans les transports en commun, il utilise les plans représentant les itinéraires.

« Plutôt un guide, un plan. Sur place, dans la ville, plutôt les bâtiments et les pancartes, les noms de rues quoi, les noms de rue sur les bâtiments, c'est le principal. [...] *C'est plutôt la signalisation. »*

« En transports en commun, mes repères c'est simplement les cartes qu'il y a dans les transports, les étapes, les tracés, les itinéraires. [...] *Tout dépend de la visibilité à l'extérieur aussi mais c'est essentiellement les tracés qui sont mis en évidence pour les passagers. »*

Wilfried repère son itinéraire à l'avance sur un plan, puis s'oriente seul.

« En général, je fais confiance à mon sens de l'orientation. J'utilise des plans mais c'est un premier repérage [...]. *A partir de plans et après c'est aller voir s'ils fonctionnent. »*

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Wilfried trouve qu'il est plus simple de s'orienter grâce au code réseau.

« C'est deux mondes différents donc évidemment c'est plus simple dans le métro puisque l'espace est clos, limité et fléché donc c'est beaucoup plus simple évidemment que d'être en milieu extérieur, parfois très complexe. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Wilfried ressent une rupture en termes de perception, quand il passe de l'espace transport à l'espace extérieur.

« C'est deux mondes différents, donc à partir de là, effectivement on passe d'un monde souterrain à parfois aérien, à quelque chose en plein air. Donc évidemment il y a une rupture là. »

Avant de sortir du métro, Wilfried s'aide des plans et de la signalisation présents dans l'espace transport pour s'orienter ensuite dans l'espace extérieur.

« En général les plans sont assez bien conçus dans le métro. Les plans permettent de se repérer après dans l'extérieur. »

« Il y a deux possibilités, soit c'est d'après la signalétique. Ça dépend parce que il peut y avoir plusieurs sorties donc tout dépend des stations, en général c'est quelque chose qui est analysé avant la sortie. »

Les nuisances générées par les voitures sont une source de gêne pour Wilfried.

« Il y a trop de voitures mais là encore ça dépend des lieux, des moments de la journée. Ça crée une gêne liée à la pollution, au bruit... je pense que c'est un vrai problème qui tend à être un peu résolu à travers le développement des transports en commun mais c'est vrai que c'est un problème très complexe. »

Dans les espaces publics, Wilfried préfère les espaces verts et autres espaces sans voiture.

« Ce que j'aime dans les espaces publics c'est quand même les espaces verts et les lieux sans voiture du coup ; donc les grandes places etc.... [...] Tout simplement ça permet de respirer un peu plus. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème à part entière qu'on ne peut pas comparer à d'autres problèmes de société.

« Il y a beaucoup moins d'accidents et moins de victimes mais ça reste un point important. [...] Aujourd'hui, je pense que ça reste une priorité mais j'ai pas envie de faire de comparatif. Je trouve que c'est un problème à part entière donc ça serait absurde. »

« La sécurité routière concerne aussi bien les piétons que les voitures ou les transports en commun, enfin les bus. »

Wilfried est plutôt attentif sauf dans les transports en commun où il peut se laisser porter et donc se concentrer sur d'autres activités.

« Je suis plutôt attentif. [...] Il y a la flânerie, heureusement. Après plutôt une concentration. »

« On se laisse porter quand on est dans un transport en commun, donc l'attention n'est pas la même. Il arrive parfois qu'on prenne un livre, par exemple, et que l'on feuillette quelques pages dans un bus ou dans un métro et qu'on se laisse guider. Après bien sûr à soi de veiller à ne pas se tromper de, à prendre le bon arrêt et ne pas se perdre dans ses lectures. »

Wilfried se dit respectueux du code de la route et de la signalisation.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Wilfried pense qu'il est préférable que chaque mode ait une voie dédiée. Les espaces de rencontre peuvent être gérés grâce à une signalisation adaptée.

« Evidemment je pense qu'il faut que chaque mode de transport ait sa voie propre, pour éviter des tensions et des problèmes d'occupation de l'espace. »

« *En prenant l'exemple du tramway,* [on peut gérer un espace partagé entre différents modes] *en réservant des voies spécifiques. C'est pour ça que le cas du tramway. Je pense que c'est un espace qui est partagé puisque les véhicules peuvent parfois circuler même dans certaines parties, avec une signalétique et un système, ce qui existe, un système de signalétique, de feux, d'arrêts etc. pour laisser passer les véhicules ou laisser passer le tramway.*

Il se sent plus en sécurité en zone urbaine dense car il y a plus d'espaces dédiés aux piétons.

«[Je suis plus en sécurité] *peut être en zone urbaine dense, parce que les zones pour les piétons sont plus développées, je pense. Il y a beaucoup plus d'espaces pour les piétons dans la zone urbaine dense.* [...] *Ce sera moins difficile d'être en centre ville qu'au bord d'une autoroute ou d'une quatre voies.* »

Wilfried estime qu'il est respectueux de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage dans les espaces publics ainsi que les autres usagers.

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces les plus dangereux sont les voies de circulation.

« *Les espaces les plus dangereux sont les voies de circulation et les espaces non réservés aux piétons : les routes, les tunnels... les voies de circulation.* »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *une très très grande place, une superstructure bétonnée (la démesure)*
- *un flux très important de voitures (la fluidité)*
- *inconfort pour les piétons*

3 adjectifs positifs :

- *les pavés : « Il me semble que c'est une place recouverte de pavés, dans une grande partie en tous cas, il me semble. »*
- *la démesure*
- *la fluidité*

3 adjectifs négatifs :

- *pollution*

- *dangerosité pour les piétons : « ça c'est tout ce qui touche aux portes de toutes façons. »*
- *inconfort*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Les principaux repères de Wilfried sont la Cité de la musique et les terrains de tennis.

« Il y a une sortie qui débouche sur la Cité de la Musique, c'est attenant. Il y a ce repère et puis d'un côté il y a cette place de la porte de Pantin et de l'autre côté il y a Paris, cette grande avenue, ce boulevard, je sais plus ce que c'est. Donc là le repère ça va être la Cité de la Musique. »

« Comme je vous disais, la Cité de la Musique, mon repère principal. Du côté de Pantin, il y a des terrains de tennis, voilà, il s'agit de Pantin mais ce serait peut être le principal. »

A la sortie du métro, Wilfried a plutôt l'impression d'une continuité dans ses repères.

« C'est quand même bien précis, il y a une bonne signalétique. Non moi ça m'a pas posé de problème particulier ».

Wilfried ne se sent pas à l'aise dans cet espace à cause des nuisances générées par la circulation automobile mais il s'y sent en sécurité à partir du moment où il respecte la signalisation.

« Je dirais [que je me sens] *en sécurité. Il suffit simplement de respecter tous les feux et ne pas traverser au vert, enfin ça c'est plutôt déconseillé. Sinon, je pense que l'espérance de vie est d'autant plus courte. »*

« Non [je ne me sens pas à l'aise] parce que de toutes façons on n'a pas envie d'y rester. [...] *Par rapport au bruit, par rapport à la pollution, non on ne s'y sent pas à l'aise évidemment, en tant que piéton, non. »*

Wilfried n'enfreint pas la signalisation ni le code de la route place de la porte de Pantin car l'important flux automobile l'en dissuade.

« Quand on est piéton, [...] *je trouve que c'est assez bien fait. On respecte la signalisation. C'est ce que je disais, il vaut mieux traverser au bon moment pour éviter peut être un choc avec un véhicule ça roule quand même vite. Il y a des bretelles qui font penser à des bretelles d'autoroute, à des circuits, voies rapides. Justement je pense qu'il y a une attention portée sur*

les feux. Il est certain que c'est une place réservée aux véhicules essentiellement donc il faut être vigilent. »

En effet, Wilfried constate une diversité d'usagers mais peu de piétons car il ne s'agit pas, selon lui, d'un espace qui leur est favorable.

« Il y a des bus, des véhicules, des transporteurs, des piétons. Ce sont pas des espaces très fréquentés par les piétons. Je pense qu'on évite de traverser ce genre d'espaces. »

Wilfried appréhende différemment le site de nuit ; il le trouve plus froid et moins sécurisant.

« Par rapport à la nuit, il y a moins de véhicules et le lieu me paraît quand même très froid. C'est pas forcément un inconvénient, assez glauque même peut être. C'est plus glauque la nuit ; ça vient de l'éclairage, peut être de la démesure aussi. »

C. Comparaisons et solutions

Wilfried ne connaît pas d'espace similaire à la place de la porte de Pantin car cette place a la particularité d'être couverte.

« Des portes, sorte de grands carrefours comme ça, non. En plus c'est une place qui est couverte, qui est quand même assez particulière. [...] *Il y a des grandes structures en béton. »*

Pour améliorer la place de la porte de Pantin, Wilfried propose d'aménager des espaces plus confortables pour les piétons : choisir des matériaux de qualité, créer des espaces verts, éloigner les espaces piétons de la circulation automobile.

« Peut être justement, faire plus d'aménagements pour les piétons. Peut être rendre plus agréable après faire comment... en créant peut être un espace un peu moins froid. Je sais pas comment dire, par l'utilisation de matériaux, je pense que c'est important. Tout à l'heure, je parlais des pavés, ça rappelle un peu les pavés, le côté piétonnier quoi. »

« Ça peut être aussi les espaces verts puisque d'après mes souvenirs c'est quand même très bétonné. [...] *Peut être atténuer cette sensation de pollution, développer les espaces verts et rendre plus agréable l'espace pour les piétons. »*

« Maintenant je trouve qu'elle fonctionne bien la signalétique mais le système de feux fonctionne mais pour moi, il n'y a pas vraiment de problème, même si c'est un lieu de passage, articuler à travers les aménagements pour les piétons, une sensation de confort par rapport à la dangerosité. »

« Un passage pour les piétons avec quelque chose de plus encadré puisque c'est bien le problème de ces grands espaces parce que on a l'impression que la voie des piétons est très proche de celles des véhicules. Même s'il y a le trottoir mais parfois la frontière n'est pas claire [...] *et c'est pour ça que ça donne cette impression d'inconfort, cette impression qu'on est avec les voitures. Mettre le piéton dans quelque chose qui n'est pas complètement attenant ou accolé aux voitures parce que là il y a une cohabitation qui n'est pas naturelle.* [...] »

« Justement le tramway c'est un très bon compromis, c'est d'ailleurs un prétexte à partager l'espace. Bon après, je pense que c'est très compliqué la porte de Pantin parce que c'est une place qui est très importante pour le flux. »

Fiche résumé de l'entretien de Mohammed (VP-B)

Date de l'entretien : 24/06 /2009

Mohammed (entre 50 et 60 ans) habite en banlieue à Nemours avec sa copine. Il a deux enfants qui ont quitté le foyer familial pour vivre à Paris. Le revenu de son foyer se situe entre 1500 et 2050 euros par mois. Anciennement fermier il est aujourd'hui sans activité. La sécurité routière est pour lui un problème très important puisqu'elle permet d'épargner des vies. Il ne pense pas particulièrement avoir un bon sens de l'orientation mais son « *flair* » complète la signalisation. La diminution de ses capacités physiques fait qu'il est tributaire du code réseau pour se déplacer. Il applique la signalisation car c'est un de ses grands principes. Il estime qu'il existe une grande rupture entre l'espace des TC et l'espace de la ville. Il pratique assez rarement la place de la porte de Pantin, par obligation et souvent pour le même déplacement (administratif).

Ses adjectifs spontanés : passages piétons pas indiqués, travaux, insécurisant pour les piétons

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Mohammed n'est pas à l'aise dans la ville. Il a besoin d'être guidé car il perd la mémoire et sa vue a baissé. Il n'a donc plus les mêmes repères qu'avant et a besoin de la signalisation.

« La voiture. C'est pour ça j'ai pris un GPS pour ne pas me perdre déjà. »

« Ben euh...Tout j'ai besoin de tout. J'avance d'une manière...parce que bon les repères ce n'est plus comme avant ça diminue un peu, avant de traverser les feux je regarde. Mais si parfois c'est au rouge et ça passe au vert j'ai pas encore saisis que c'est au vert, donc je suis obligé d'attendre un peu plus. Les immeubles...ça m'est arrivé deux ou trois fois de me perdre à côté de chez moi. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Mohammed se sent plus à l'aise dans la ville que dans le souterrain. Cependant on ne peut pas dire qu'il est à l'aise dans la ville car il se perd facilement et il a besoin d'être guidé ou transporté par les bus.

« Oui je suis plus à l'aise dans la ville. Je suis mieux peut être dans un bus que en sous sol. »

« Oui en voiture avec un GPS. L'endroit, si je connais l'endroit ça va mais si je connais pas quand même je suis obligé de noter où j'ai mis ma voiture où je me suis garé avant de fermer les portes. Et pis je n'arrive plus à me repérer donc si je pouvais je mettrais une pancarte sur moi que si les gens me voient ailleurs et que j'habite à tel endroit, je m'en fou je peux mettre mon adresse pour qu'ils me ramènent...je sais pas parce que c'est pas évident. »

Mohammed ne fait pas vraiment confiance à la signalisation même si c'est quelque chose d'important et qu'il faut respecter.

« Je ne fais pas toujours confiance en la signalisation parce qu'il y a certains feux qui sont pas bien réglés point de vue minutage. Point de vue temps. Entre le vert et le rouge ce n'est pas évident. Parfois vous êtes...c'est vert et tout d'un coup vous êtes à moitié du chemin, de la traversée il est déjà au rouge de l'autre côté. [...] *Je fais confiance au flair, bon il y a la signalisation mais bon je respecte les feux et tout ça mais quand même il faut être très vigilant. »*

L'indifférence des gens gêne Mohammed et renforce le sentiment d'insécurité.

« Il y en a. Moi je peux dire qu'il y en a quand même une cinquantaine de pourcents de gens qui respectent les autres. Tout ce qui est gênant dans ces lieux publics dans ces trucs là un point très intéressant c'est l'indifférence des gens. C'est-à-dire des fois il y en a ils se font attaquer et il y a personne qui intervient. Je ne sais pas, je ne comprends. »

Mohammed est quelqu'un qui se contente de peu. Ce qu'il aime dans les espaces publics c'est de voir qu'on n'est pas tout seul, qu'il existe « l'autre » et que le respect d'autrui est appliqué.

«Je suis une personne que j'aime tout. L'essentiel c'est que ça se passe d'une manière... un comportement net, comportement impeccable, que les gens ils se respectent, voilà. On a une fortune ici en France, je pense notre pays, on a pas un désir pareil parce qu'on a une richesse rare, c'est dommage le manque de compréhension entre société, entre gens, entre éléments. Sinon on a tout ce qu'il faut. Il suffit de s'intéresser à la ville, il y a pas mal de trucs. Ne serait ce que de voir les gens passer là c'est déjà une richesse. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

A la sortie du métro Mohammed est désorienté.

« Le métro je le prends sur Paris mais je suis rarement sur Paris. Moi je suis sur Nemours. Non mais vraiment c'est une grande rupture on est vraiment paumé dans toutes ces galeries là. On est obligé de le chercher trois ou quatre fois pour passer d'une station à l'autre. »

« Ben ce n'est pas évident. Je prends n'importe qu'elle sortie puis j'essaie après de tourner de tous les côtés où je suis. Je regarde les plans de quartier à la sortie du métro, oui mais bon souvent c'est pas bien compris on regarde où on va mais bon c'est pas évident. »

« Je regarde, je suis attentif. Les lumières parfois ça pose un problème. Parfois quand on passe d'un espace à l'autre on est ébloui par la lumière, dans cette zone parfois on est choqué. C'est trop de lumière tellement que c'est fait pour attirer l'attention des gens. On sort un peu d'une ambiance un peu obscure du métro tout ça, la lumière est un peu tamisée. C'est pas énorme. Mais bon...on est un peu. Il y a deux ou trois secondes avant de réagir parfois. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière c'est important pour réduire le nombre d'accident. Le vélo est le mode le plus insécurisant. La voiture ne respecte pas les vélos et les vélos ne respectent pas toujours la signalisation.

« Oui oui oui c'est très important, il faut faire attention normalement. Si chacun parmi nous il fait attention à la route, à plein de petites choses de rien du tout, j'en suis sûr on peut diminuer les accidents par moitié ou par trois. »

« En vélo il faut oublier ça parce que je pense c'est le plus dangereux des modes que les accidents et tout ça. Parce que nous les conducteurs de voitures on ne respecte pas ça. Même s'il y a un chemin pour les vélos, un passage pour les vélos, on chevauche là-dessus, on monte là-dessus. Je vois parfois des gens qui chevauchent à 10 cm du corps du bonhomme ou de la dame qui fait du vélo. [...] *vous savez même les vélos il y en a qui ne respectent pas. Parce qu'ils sont deux ou trois dans les petites routes. Je vois vers chez nous à la campagne ils se mettent pas là l'approche d'une voiture l'un derrière l'autre. Et ben les gens ils en ont marre, parfois ils doublent et c'est là que ça se pète la gueule. »*

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Mohammed pense qu'il faut faire plus de voies cyclables et que nous sommes en retard par rapport aux pays nordiques.

« Oui. Il faut prévoir je pense pour les vélos. Parce que ça on ne l'a pas. Bon, dans certaines villes il y a un peu mais on est vraiment très en retard par rapport aux pays nordiques. Par rapport à la Hollande, par rapport à des pays où vraiment ils ont leurs feux rouges, le passage feu vert/feu rouge. Des chemins où on peut traverser la ville de tous les côtés et que

en vélo il y en a on est sécurité. Celui qui pousse où quoi il a la voiture confisquée. Nous on a toutes ces lois là mais simplement elles ne sont pas appliquées. Il n'y a pas que la faute aux conducteurs. Nos lois existent. On a fait pas mal de lois qui sont bonnes mais bon euh on a gardé la mentalité des pays d'Afrique ou du tiers monde parce que tout ça se marchande même dans nos agents administratifs et tout ça, parce qu'il connaît ça, parce que lui c'est un copain, parce que...parfois on dit les autres pays ils sont un peu retardataires, il y a le bakchich, il y a de la magouille il y a tout ça...mais en France on est pire. »

Pour Mohammed que ce soit à la ville ou à la campagne il faut faire attention de la même façon car dans les deux espaces on est susceptible d'être en danger.

« Je ne me sens en sécurité nulle part. A la campagne...oui il y a moins de trafic. Il y a une certaine sécurité mais bon malgré ça, il faut faire très attention parce que les routes de campagne sont petites, les gens ils ont tendance parce qu'ils connaissent les routes ils y vont vingt fois par semaine, ils roulent sans faire attention parfois ça arrive de graves accidents à la campagne. Mais c'est beaucoup moins quand même que la ville. Sauf que en campagne quand ça arrive ça arrive vraiment mortel. A la campagne on n'apprécie pas non plus la distance de sécurité. »

Pour Mohammed la place de la porte de Pantin est plus un espace de passage qu'un lieu de détente. Il pense que les personnes qui pratiquent cet espace sont soit des habitants, soit des personnes qui vont travailler.

Mohammed est très attaché au respect de la signalisation comme il en a pris l'habitude en Allemagne.

« Non je n'enfreins jamais la signalisation. Jamais. Parce que j'ai vécu un peu en milieu germanique et là bas parfois même un dimanche il n'y a pas de voiture et les gens vous voyez qui sont debout à côté ils attendent le feu vert par contre à part quelques étrangers parfois qui merdent. Mais les gens ils attendent et ils ne passent qu'au vert. J'ai gardé cette habitude là. »

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces les plus dangereux sont les carrefours.

« C'est les carrefours en général. Il y a plusieurs personnes âgées qui parfois ils n'ont pas le temps de passer ou bien ils ne se repèrent pas ils traversent à côté des passages ou même à travers. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :
Passages piétons pas indiqués
Travaux
Insécurisant pour les piétons

3 adjectifs positifs :
« Je pense, un peu plus loin du pont ou plus avant il y a tout ce qu'il faut. »

3 adjectifs négatifs :
- *Vitesse*
- *Bruit*
- *Mouvement*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Mohammed a le pont du périphérique comme point de repère majeur.

« Je prends n'importe qu'elle sortie du métro et puis après une fois dehors en ville il faut que je regarde le pont il est où et parfois je tourne et il faut que je sors du métro je tourne de l'autre côté et je regarde le pont où il est parce qu'il faut que je traverse le pont et voilà ».

Mohammed ne se sent pas en sécurité dans cet espace à cause de l'environnement.

« Je me sens un peu sous tension je vous le nie pas. Et j'essaie de m'en sortir. Il faut faire attention quoi. Je pense on laissera pas un petit gamin tout seul. Ou bien une femme qui est un peu paumée. Je ne parle pas d'une femme moderne actuellement. Mais par exemple une femme de la campagne je prends ma grand-mère ou même ma femme qui a toujours habité la campagne et ben je ne sais pas elle va être paumée, elle va regarder dans tous les sens elle va être obligée de demander de toute façon. »

« Dans le carrefour en tout cas. Le bruit et surtout pour les personnes d'un certain âge on est affolé parce que tous nos sens sont demandés en même temps. Donc parfois on n'arrive pas à se concentrer. On a nos yeux, bon je dis parce que surtout la lumière du jour où il y a des trucs qui merde et le bruit, il y a beaucoup de bruit on arrive pas à se concentrer ça c'est sûr. Le truc sécuritaire à la porte de pantin lui-même ce n'est pas évident. Déjà lorsqu'on passe, laissons tomber les travaux qui sont de ce côté-là, moi au retour je partais de l'autre côté, c'est pas pareil on est obligé presque même pour le passage des enfants de mettre un bonhomme, ou un instituteur ou une autre personne pour arrêter les voitures dans le virage

qui venait de l'autre côté et de laisser passer parce que les gens tu sais, dans la vitesse à laquelle ils viennent, je pense vraiment que là bas il y devrait y avoir quelques ralentisseurs à l'entrée de la porte. »

« Le monde c'est toujours plein, toujours même pour sortir lorsqu'on sort en voiture il faut même se concentrer pour se trouver dans la bonne voie et parfois on est obligé de tourner tout de suite à droite. Le risque d'aller dans la station service pour voir clair et sortir de la station service pour pouvoir prendre l'autre chemin, le boulevard qu'il faut. »

C. Comparaisons et solutions

Les espaces similaires pour Mohammed sont les carrefours.

« Je ne sais pas. Il y en a. Il y a beaucoup de passage, de voitures, de mouvements, même si on prend un autre carrefour, il faut faire attention. Mais les gens de toutes façons ils ne respectent pas. C'est fini je pense, notre éducation il y a 20 ans, 30 ans en arrière, ça se délabre de jour en jour. Avant je me rappelle les gens, on ne passait pas comme ça. On respectait beaucoup plus. Est-ce qu'on peut dire ça évolution je sais pas. Parfois je discute avec des jeunes, nous on est vieux, conflits de générations on ne comprend rien. Puis c'est eux qui pataugent dans tout ça quoi. »

Mohammed propose de sécuriser les passages piétons.

« Il faut sécuriser un peu les passages piétons. J'avais proposé des petits ralentisseurs mécaniques, des touts petits, parce que normalement les autres c'est interdit. Avec mon expérience ça peut provoquer des accidents [...] Et peut être aussi signaler le feu au vert avec un petit signal sonore. Avec le soleil il y a plein de gens qui ne voient pas si le feu est rouge ou s'il est vert. Ils se repèrent aussi aux autres feux rouges qui sont en face pour les autres voitures. Et parfois cette chaussée là elle est contraire à eux, ça veut dire que s'il passe que les autres ils sont verts il va croire que c'est à lui et finalement c'est les voitures qui démarrent d'autres rues. Et vous vous retrouvez un peu coupez...et c'est là que l'accident se provoque ».

Résumés des entretiens de la Place Auber-Scribe

Grille résumé de l'entretien de Lucie (TC-P)

Date de l'entretien : 09/10/2009

Fiche signalétique :
Lucie (50 ans) habite le 13ème arrondissement de Paris avec son concubin. Diplômée d'un CAP, elle travaille actuellement comme secrétaire près de la place Auber-Scribe. Le revenu du ménage se situe entre 2050 et 5556 euros. Lucie passe place Auber-Scribe le matin et le soir pour aller et venir du travail par préférence car c'est le chemin le plus rapide bien que ce soit le plus désagréable. Son réseau de lieux de vie se situe exclusivement dans Paris intramuros. Elle n'a pas le sens de l'orientation et se déplace plus facilement grâce au code réseau. Lucie ressent une rupture en termes de perceptions à la sortie du métro mais ne se sent pas désorientée car elle a l'habitude. Elle se qualifie comme quelqu'un de sédentaire car elle n'a pas de voiture particulière et se voit obligée d'emprunter les transports en commun. Pour elle, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes. Lucie respecte la signalisation car elle craint pour sa sécurité. Elle fait confiance à la signalisation et au code de la route même si elle vérifie toujours que les voitures sont à l'arrêt avant de traverser.

Adjectifs spontanés : pas sûr, vitesse

---

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Pour se repérer, Lucie utilise un plan (parfois consulté sur internet) et demande de l'aide en dernier recours.

« Quand je suis à pied, je préfère plutôt regarder un plan. Plutôt j'emmène avec moi, je regarde sur internet, je prends les cartes quitte à demander parfois sur place arrivée à la sortie du bus mais j'ai tendance à regarder des plans effectivement. »

« Et si je ne connais pas le trajet, je regarde sur internet le trajet proposé. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Lucie se sent plus à l'aise dans l'espace ville que dans l'espace réseau ; c'est la raison pour laquelle elle privilégie l'usage des bus à celui du métro.

« [Je me sens plus à l'aise] à l'extérieur c'est pour ça que j'opte toujours pour le bus. J'essaie d'opter pour le bus même si ça génère chez moi trente minutes de trajet

supplémentaires. Par exemple c'est vrai que de prendre mon trajet opéra en métro jusqu'à place d'Italie j'en ai pour un quart d'heure, j'opte pour le bus qui va me prendre une demie heure- trois quarts d'heure parce que c'est plus agréable. »

« [Dans le bus] déjà les gens ont l'air plus détendus et puis c'est d'être à l'extérieur, d'avoir la lumière du jour et voilà. Je trouve aussi que c'est plus propre. Les odeurs sont désagréables. C'est plus de confort de vie. J'opte le confort de vie plutôt que la rapidité. »

Elle se repère plus facilement grâce au code réseau.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Lucie ressent une rupture en termes de perceptions à la sortie du métro mais ne se sent pas désorientée car elle a l'habitude.

« Oui parce que je connais très bien les lieux où je vais donc j'ai pas de sensation de dépaysement. Sauf à la rigueur dans des endroits que je connais pas mais le fait d'avoir étudier le plan à l'avance, je me sens pas perdue, ça fait trente ans que je vis à Paris donc j'ai pas le sentiment d'être ailleurs. J'ai pas l'impression d'être perdue quand je sors du métro. »

Dans la rue, elle est gênée par les vélos qui circulent sur les trottoirs et dans le métro, par l'agressivité des usagers.

« Les vélos qui roulent sur les trottoirs, ça ça me fait peur. Justement parce que j'ai été renversée plusieurs fois par des vélos, donc c'est quelque chose que je crains beaucoup maintenant. L'agressivité des gens peut être, dans le métro, l'agressivité qui est de plus en plus marquante, ça c'est dans le métro et dans la rue c'est effectivement les deux roues qui roulent sur les trottoirs. »

Dans les espaces publics, elle apprécie d'être dans l'espace extérieur.

« C'est d'être à l'extérieur justement c'est de pas être sous terre c'est de voir la lumière du jour. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème important pour tous les modes car cela touche à la santé. C'est un problème de même gravité que le chômage.

« Parce que c'est une question je dirais pas de vie ou de mort mais quelqu'un qui se fait renversé par une voiture, ça peut avoir des conséquences peut être parfois sans conséquence mais parfois ça peut être grave : on peut avoir des fractures, des paralysies, des choses comme ça, donc ça me semble primordial. [...] *Je pense que les gens le prennent un peu trop à la légère justement. Les gens sont pas très conscients du danger »*

« Je pense que la sécurité elle est, quelque soit le niveau auquel on se trouve confronté, elle a le même degré d'importance. Quelqu'un qui peut se faire écraser par une voiture, finir dans le coma pendant des mois parce que quelqu'un n'a pas été au téléphone dans sa voiture c'est aussi grave que quelqu'un qui se suicide parce qu'il n'a plus de travail. Vous voyez ce que je veux dire ? Dès que ça touche à la sécurité, à la santé et à la sécurité d'un individu, je trouve que quelque soit le niveau c'est important. La vie est précieuse. »

Lucie est distraite dans ses déplacements par l'activité autour d'elle. Elle est davantage attentive dans l'espace ville car dans l'espace réseau, il y a moins de danger et elle peut se laisser guider par la signalisation.

« Plutôt distraite, j'ai plutôt tendance à beaucoup observer les gens. J'écoute, je regarde ce qui se passe autour de moi, effectivement. Par contre effectivement je regarde quand même la signalétique pour savoir quelle direction je prends quand je suis dans le métro, par exemple, obligée. Mais si je connais mon chemin par cœur, j'ai tendance en effet à regarder les affiches publicitaires, à regarder les gens, à écouter. »

« Je suis plus attentive quand je suis en bus parce que là effectivement faut que je traverse une rue. Là je regarde davantage, je fais plus attention à ma sécurité effectivement. Dans le métro vous n'avez pas de danger. Vous n'allez pas traverser une rue, on va pas vous écraser. Donc j'ai plutôt tendance à suivre les couloirs et les flèches. Par contre effectivement lorsque je suis à l'extérieur là il faut quand même que je regarde les feux tricolores, les voitures. Je fais plus attention à ce qui m'environne et éventuellement aux dangers. »

Lucie respecte la signalisation car elle craint pour sa sécurité. Elle fait confiance à la signalisation et au code de la route même si elle vérifie toujours que les voitures sont à l'arrêt avant de traverser.

« [je respecte la signalisation] *parce que j'ai peur de me faire écrasée donc je regarde bien si le petit bonhomme est vert avant de traverser parce que j'ai toujours peur que les personnes perdent le contrôle. Je n'aime pas traverser une route en deux temps parce que j'ai toujours peur que quelqu'un rate le passage et m'écrase donc je préfère attendre que la traversée soit*

d'une traite. Et je respecte effectivement le fait que le feu soit au vert et je regarde si les voitures sont bien à l'arrêt. »

« J'ai plutôt tendance à regarder d'abord que les voitures sont bien à l'arrêt, que ça soit bien au vert avant de traverser. Effectivement j'ai plus tendance à regarder le feu tricolore que les voitures. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Lucie est en faveur des espaces dédiés car en tant qu'utilisatrice régulière du bus, elle trouve que les voies dédiées sont un gain de temps. Elle serait prête à réduire l'espace dédié aux piétons pour que chaque mode ait son espace.

« Moi j'aime beaucoup les couloirs de bus qui sont très décriés par les conducteurs de voiture mais moi j'avoue que ça m'a permis de gagner beaucoup de temps dans mes trajets. Maintenant peut être que c'est égoïste de ma part parce que je ne suis pas en voiture et je suis en bus [...] Est ce que les rues de Paris sont conçues pour avoir un couloir de bus, un couloir de vélo, je sais pas. Je suis plutôt pour parce que le fait de voir un vélo sur un trottoir ça m'agace. Peut être que s'il avait son couloir il ne roulerait plus sur le trottoir. Faut réduire les trottoirs pour laisser construire un couloir pour les vélos, je ne sais pas. Comme il y a de plus en plus de deux roues il y aura peut être moins de gens renversés sur les trottoirs et dans la rue par les vélos, les deux roues peut être. »

« [Tous les modes circulant sur un même espace] *Ça me fait penser plutôt à quelque chose de dangereux parce que chacun ne voit que son nombril. Moi je vois les jeunes par exemple lorsque vous allez dans le couloir de bus et ça j'y suis confrontée tous les jours, quelqu'un qui roule en vélo. Le vélo qui roule au milieu du couloir de bus, ce bus il peut plus avancer. C'est bien : il ne roule pas sur le trottoir, il ne roule pas sur la route, il roule dans le couloir du bus mais elle génère un ralentissement du bus lui-même et de tous les individus qui sont dans le bus. Donc peut être qu'elle aurait ce couloir, y aurait peut être pas cet inconfort là. Le fait que tout le monde ait le même espace je suis pas sûre que ce soit, c'est peut être mieux pour Paris mais c'est pas une solution la meilleure. »*

Elle pense qu'elle se sentirait plus en sécurité dans un espace moins dense car elle imagine que les véhicules roulent moins vite, que la circulation est moins dense et que les gens sont moins individualistes.

« J'ai pas d'expérience de vie dans un milieu moins dense que Paris. J'adore Paris donc je reste à Paris mais je me sentirais peut être plus en sécurité dans un petit village que dans Paris. Peut être que ça roule moins vite, peut être qu'il y a moins de circulation, peut être que les gens dans un petit village sont plus respectueux les uns des autres, moins

d'individualisme peut être. Mais c'est une imagination parce que je ne suis jamais venue dans un petit village de 1000 habitants, je me rends pas trop compte. »

Lucie remarque la présence de nombreux touristes place Auber-Scribe mais également de gens qui travaillent et vivent dans les environs. Elle ne pense pas que cette diversité soit source de danger et semble même l'apprécier.

« Je pense que la population il y a beaucoup plus de touristes que de gens qui vivent ou travaillent dans le quartier, enfin c'est l'impression que j'ai moi. C'est probablement à cause des arrêts de bus touristiques, le bus orange et des bus qui vont à Roissy aussi et puis il y a l'hôtel derrière donc il y a beaucoup de gens avec des valises, des étrangers qui demandent leur route et ainsi de suite. »
« Je trouve pas ça dangereux du tout au contraire. »

Lucie estime être respectueuse de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage dans les espaces publics mais ne trouve pas que cela soit réciproque.

« C'est chacun pour soi et pousse toi de là que je monte la première ou pousse toi de là que je prenne le fauteuil. On ne respecte pas les femmes enceintes, on ne respecte pas les personnes âgées. »

« Je me dis qu'en respectant ça pousse peut être les gens à voir que quelqu'un le fait et amener les gens à le faire. J'ose plus dire parce que je me suis tellement fait agressée verbalement, insulter par les gens en leur signalant que il y avait quand même des choses qui ne se faisaient pas maintenant je ne dis plus rien mais j'essaie de le faire de façon assez visible pour que les gens prennent conscience qu'il y a pas mal d'effet de société, qu'on vit ensemble et qu'il faut y avoir un minimum de respect. »

C. Les espaces les plus dangereux

Pour Lucie, les espaces les plus dangereux sont ceux où elle est confrontée à la vitesse des véhicules comme les autoroutes et les traversées en deux temps.

« Pour moi c'est toujours la vitesse qui me fait le plus de crainte donc ce serait plutôt l'autoroute. »

« Lorsque je suis obligée de traverser une rue en deux temps. Les gens puissent pas traverser en une traite et les gens sont obligés de s'arrêter au milieu d'une rue et j'ai toujours peur quand ça roule vite dans un sens, de cette sensation d'être happée par la voiture qui passe en vitesse ou la moto. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :
- *Pas sûr*
- *Vitesse*

3 adjectifs positifs :
- *un bel endroit, l'Opéra est derrière.*
- *C'est pratique parce qu'il est tout près du métro. Oui, donc beauté, pratique, très pratique parce qu'il y a le bus et le métro.*

3 adjectifs négatifs : *« C'est les premiers que j'ai dit. C'est l'aspect, les voitures qui peuvent arriver à une trop grande vitesse, c'est ça.* [...] *Sécurité, vitesse. »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Lucie passe place Auber-Scribe le matin et le soir pour aller et venir du travail par préférence car c'est le chemin le plus rapide bien que ce soit le plus désagréable.

« Par préférence parce que j'ai trois chemins différents pour aller à mon bureau et c'est celui là que j'ai opté parce que c'était pour moi le plus pratique, le plus rapide, celui que je préfère. Malgré le fait que des trois chemins c'est celui que je trouve le plus, pas le plus dangereux mais c'est la rue la plus désagréable à traverser. Mais en même temps c'est celle que je choisis parce que c'est le trajet qui me convient le mieux. Aussi paradoxal que ça puisse paraître. »

« C'est un endroit de passage parce que je vais bosser là. C'est pas là où j'irais me promener non. »

« Je descends du bus 21 qui est juste sur le côté de l'opéra et donc après je traverse cette rue là pour aller, pour passer devant le grand hôtel et traverser la rue des Capucines et aller jusqu'à mon bureau qui est rue Volney en fait. »

« C'est là où il y a les arrêts de bus qui arrivent pour l'aéroport vous voyez ce que je veux dire. C'est un ... en fait quand elles arrivent de la rue où il y a les cars pour les aéroports, visiblement le feu rouge n'a pas ralenti donc elles arrivent sur ce carrefour à une vitesse absolument... et les motos je vous en parle même pas. Mais sinon quand on fait très attention ça va. Les voitures s'arrêtent parfois à ras de nos jambes. »

Pour parler de cet espace, les repères qui viennent à l'esprit de Lucie sont l'opéra et les commerces prestigieux du quartier.

« L'opéra. Il y a les grands hôtels. Café de la Paix. Les grands magasins. »

Lucie sort habituellement du métro place de l'opéra et ressent une rupture en termes de sensations entre l'espace du métro qui l'insécurise et l'opéra qu'elle trouve « magnifique ».

« [Place de l'opéra, j'ai l'impression] *d'une rupture mais d'une rupture agréable. Quand je dit rupture c'est pas forcément négatif ça peut être aussi positif. La place de l'opéra est magnifique donc effectivement... sortir d'un endroit que je n'aime pas pour aller dans un endroit magnifique c'est toujours agréable. »*

« Je suis toujours sortie par la grande place. Par contre j'ai pris une fois par là parce que ... mais je trouve qu'il y a trop de couloirs à faire pour arriver à mes directions donc je l'ai prise qu'une fois et je sais pas parce que j'ai descendu, je ne suis pas sortie donc j'ai pas eu de sentiment de rupture mais j'ai toujours une sensation de rupture entre le métro et la sortie dans la rue. Pas une sensation de danger mais oui une rupture, comme si j'arrivais sur une autre planète en fait. Ah oui le métro pour moi c'est vraiment un endroit que j'aime pas du tout. Je me sens en danger en fait. J'ai été agressée deux fois dans le métro donc j'ai eu très peur. »

« L'environnement [du métro] *lui-même n'est pas très agréable, ça sent mauvais, c'est sale voilà mais c'est aussi des gens qui gravitent dans le métro qui sont parfois, qui ont des mines patibulaires. »*

Lucie ne se sent pas en sécurité place Auber- Scribe car les véhicules déboulent à vive allure. Elle accuse également la signalisation qui serait mal réglée, d'après elle.

« Je me sens pas en sécurité, pas par les gens mais par les voitures. Les voitures ont la possibilité d'arriver à trop grande vitesse sur cette traversée là. [...] *Alors je sais pas pourquoi est ce que les arrêts, les feux tricolores ne sont pas bien réglés, je sais pas mais vraiment parfois les voitures arrivent à une vitesse impressionnante. Donc je me sens pas en sécurité de cette possibilité de rapidité et d'arrivée des véhicules* [...] *Il faudrait que les voitures puissent arriver avec moins de vitesse. »*

Lucie se sent relativement à l'aise place Auber-Scribe quand elle respecte la signalisation mais elle reste cependant méfiante.

« A l'aise oui, à partir du moment où je fais attention que les deux petits bonhommes sont verts et que les voitures sont à l'arrêt, je traverse tout à fait à l'aise. Mais je suis sur le qui

vive. Je vais pas traverser sans regarder, vous voyez ce que je veux dire. Donc je suis pas complètement à l'aise non plus. Je suis méfiante. »

Elle respecte toujours la signalisation.

« Trop prudente. Je me suis déjà fait renversée donc je ne grille plus un feu rouge même à pied. C'est le vécu qui parle. Après une mauvaise expérience, on fait plus attention. »

Lucie passe par la place le matin et le soir. Le matin, elle doit traverser la rue Auber et pas le soir, ce qui est plus agréable pour elle.

« Le matin je suis obligée de traverser la rue Auber et le soir non donc je l'appréhende pas non mais j'ai l'impression de vivre un moment pas agréable le matin. Le soir je le prends sur le trottoir même, j'ai pas à traverser pour aller sur le trottoir de l'opéra. »

C. Comparaisons et solutions

Lucie compare la place Auber-Scribe au croisement de la rue Tolbiac et rue de l'Espérance qu'elle estime moins dangereuse car les véhicules arrivent moins vite.

« Moi j'habite à la butte aux cailles dans le 13ème et la rue de Tolbiac en bas de chez moi se traverse aussi en deux temps. Là c'est pareil, j'attends vraiment que le feu soit complètement vert, je ne traverse jamais en deux temps aussi. Toujours parce que les rares fois où je me suis contrainte à le traverser en deux temps, le fait d'être arrêtée au milieu, de voir toutes les voitures passer à grande allure, j'ai l'impression d'être happée. La crainte du déséquilibre ou qu'il y en est un qui serre de trop près. Je n'aime pas mais par contre, les voitures n'arrivent pas à aussi grande vitesse parce que les feux sont rouges des deux côtés et quasiment en même temps donc les voitures n'arrivent pas à la même vitesse que à la rue Auber [...] les *voitures arrivent beaucoup plus vite rue Auber que rue de l'Espérance. »*

Pour améliorer la place Auber-Scribe, Lucie propose de faire une traversée en un temps rue Auber, de régler les feux de manière à ce que le temps de la traversée pour les piétons soit distincte du temps de traversée des véhicules et de réduire la vitesse des véhicules.

« Je ferais en sorte que les voitures arrivent à moins grande vitesse [...] *Je pense que c'est lié aux autres feux rouges qui doivent être moins bien rythmés. Déjà ne pas donner la possibilité de traverser en deux temps. Déjà supprimer l'arrêt du milieu.* [...] *C'est dommage que quand c'est vert, quand c'est rouge pour les voitures, ce soit pas rouge dans les deux sens. C'est un endroit où les voitures arrivent très très vite et que en deux temps on traverse la partie du couloir de bus qu'on puisse s'arrêter alors que dans l'autre sens les voitures arrivent à une vitesse mais parfois impressionnante, c'est dommage que ce ne soit pas d'une traite. »*

« Une petite place avec de la verdure ce serait sympa [rire]. *Je verrai bien, en fait elle est énorme cette place, je verrai bien au milieu une place avec des fleurs.* [rire] »

Fiche résumée de l'entretien de Benjamin (VP-P)

Date de l'entretien : 19/10/2009

Fiche signalétique :
Benjamin (30 ans) habite seul dans le 7ème arrondissement de Paris. Architecte en profession libérale, il gagne moins de 1500 euros et travaille à son domicile. La majeure partie de ses déplacements se font dans Paris. D'après lui, la sécurité routière est un problème important car elle concerne des vies humaines. Il dit faire confiance à son sens de l'orientation mais a besoin des panneaux et du nom des rues pour se repérer. Il semble donc se repérer plus aisément grâce au code réseau et ressent une rupture en termes de perceptions entre l'espace ville et l'espace réseau. Benjamin ne respecte pas toujours la signalisation car il traverse parfois au feu piéton rouge. Il ne fait pas confiance à la signalisation ni aux autres usagers et effectue toujours un contrôle visuel avant une traversée. Benjamin passe place Auber-Scribe par préférence car c'est le chemin le plus court, pour motif de loisir et notamment de shopping.

Adjectifs spontanés : grand, mal foutu, assez beau (« *il y a l'opéra derrière* »)

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Benjamin dit faire confiance à son sens de l'orientation mais a besoin des panneaux et du nom des rues pour se repérer.

« *Je regarde les panneaux et le nom des rues ou alors je sais à peu près où je vais donc.* »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Il se sent plus à l'aise dans l'espace extérieur car il se sent moins confiné que dans le métro.

« *Extérieur. Parce qu'on est moins confiné que dans le métro* »

Benjamin semble se repérer plus aisément grâce au code réseau.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Benjamin ressent une rupture en termes de perceptions entre l'espace ville et l'espace réseau.

« *D'une rupture. On passe souvent du milieu souterrain au milieu aérien.* »

Quand il ne connaît pas un lieu, il se repère grâce à la signalisation, aux monuments, aux noms des rues ; s'il connaît le lieu, il anticipe sa sortie grâce à la signalisation du réseau.

« Si je sais pas où je suis, je cherche les panneaux de signalisation ou un monument que je connais ou un nom de rue pour m'orienter ou alors j'ai regardé avant et j'ai choisis la sortie du métro qui correspondait à l'endroit où je voulais aller. »

Dans les espaces publics, il est gêné par la foule. En revanche, il apprécie l'anonymat.

« L'anonymat peut être. [L'anonymat et la foule] c'est l'avantage et l'inconvénient des grandes villes. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Benjamin ne respecte pas toujours la signalisation car il traverse parfois au feu piéton rouge. Il ne fait pas confiance à la signalisation ni aux autres usagers et effectue toujours un contrôle visuel avant une traversée.

« Je traverse pas toujours quand le petit bonhomme est vert [...] parce que je préfère regarder et même si le bonhomme est vert je regarde plutôt que de traverser sans regarder sous prétexte qu'il est vert. S'il n'y a personne, je n'hésite pas à m'engager non plus même si j'ai pas le droit. »

« Aux autres usagers non [je ne fais pas confiance]. *Je me fie plus à ce que je vois qu'à la signalisation c'est clair que ça m'arrive jamais de traverser en voyant le bonhomme vert sans regarder si y a pas une voiture qui arrive. Donc non dans ces cas là je me fie pas vraiment à la signalisation.*

La sécurité routière est un problème important car elle concerne des vies humaines.

La sécurité routière est un problème important pour tous les modes mais surtout pour ceux qui sont le plus exposés à savoir les piétons et les cyclistes.

« Y a des modes de transport où on est plus ou moins exposés. Mais c'est important pour tous oui. Par exemple le vélo, par exemple le piéton. En ville quand on est en voiture on est quand même moins exposé que si on est à pied ou en vélo. »

Benjamin est distrait quand il est en vélo ou à pied et attentif à son trajet quand il utilise les transports en commun.

« Je suis attentif à certaines choses et très distrait pour d'autres. Je regarde, j'observe pas mal. Je suis architecte donc en fait je regarde pas mal autour de moi ce qui se passe comme l'espace urbain et tout ça. Par contre je peux aussi très bien ne pas être complètement distrait par mon walkman ou autre chose, mon téléphone. »

« Je suis plus attentif à pied ou en vélo parce que c'est plus simple, voilà, enfin surtout à pied, on a le temps d'observer. En métro ou en bus, si je vais quelque part et peu importe vraiment ce qui se passe autour de moi. C'est la destination finale qui m'importe. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Benjamin critique les espaces dédiés aménagés récemment car il les trouve dangereux et propose donc de les améliorer.

« Oui mais pas comme c'est fait actuellement. Faudrait que ce soit « dédié dédié » et pas « dédié partagé » ou je préfèrerais que ce soit pas dédié, que ce soit mieux placé. C'est-à-dire, je préfèrerais, moi je fais du vélo depuis très longtemps à Paris et je trouve que depuis que ça se démocratise pas mal et que y a plus de pistes cyclables y a aussi des choses qui me paraissent plus dangereuses qu'avant où finalement on partageait la chaussée avec les voitures sans qu'il y ait de marquage ou de… tandis que maintenant je prends depuis un petit moment régulièrement le boulevard du Montparnasse et le boulevard Jean Marcel et voilà j'ai jamais eu d'accident en vélo sauf sur ces axes là où pourtant les pistes cyclables ont été refaites et c'est ingérable. Faut changer de sens au milieu de l'avenue au niveau du Port Royal il faut changer au milieu du boulevard, faut passer à gauche. »

« Moi je trouvais que finalement… enfin ça dépend des endroits. C'est sûr vers le boulevard de Clichy, là où la piste au milieu est complètement séparée c'est très bien. Par contre il y a toujours une limite à ces choses là et tout d'un coup la piste cyclable s'arrête et là vous vous retrouvez au milieu de nulle part et c'est moins bien qu'avant où finalement on faisait comme les voitures, il fallait s'imposer et au moins il n'y avait pas de changement. Ce qu'il y a c'est que maintenant il y a des endroits très très protégés et tout d'un coup on n'est plus protégé du tout donc si on n'est pas attentif autant qu'on était avant bah c'est tout aussi dangereux. »

« [Le partage de la voirie] ça m'évoque, ça dépend si on parle du partage physique de la voirie c'est-à-dire découper la voie en tronçons, ça ça m'évoque pas du bon. Par contre le partage, qu'en ville on puisse à la fois circuler en vélo, en voiture, en bus sur la chaussée ça me paraît normal. »

Benjamin est plus à l'aise dans les zones urbaines denses, comme Paris, car il y est habitué.

« Moi « en zone urbaine dense » j'assimile ça à Paris intramuros on va dire et moins dense à la banlieue. Circuler en banlieue c'est très très difficile pour moi par rapport à Paris. Souvent je sais pas trop où je vais donc c'est plus difficile et voilà les codes sont pas du tous les mêmes quoi. Quand on est parisien et qu'on a l'habitude de circuler dans Paris, c'est assez spécial donc. »

Il observe une diversité d'usagers place Auber-Scribe et estime que la densité engendrée rend l'espace plus dangereux.

« ça brasse beaucoup d'usagers. Je vous dis il y a à la fois des gens qui travaillent dans le quartier, y a pas mal de bureaux, y a pas mal de touristes. Y a pas mal de bus qui passent, y a pas mal de taxis aussi, des vélos, il y a de tout quoi. Oui [ça rend l'espace plus dangereux] *faut être plus vigilent. C'est plus dense déjà donc ça c'est un risque supplémentaire. Après y a plein de trucs différents donc faut gérer… »*

Benjamin respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics et estime que cela est réciproque.

C. Les espaces les plus dangereux

Les lieux où des flux denses d'usagers se croisent sont les plus dangereux à ses yeux.

« Au moment où je traverse une rue, à un carrefour… dans des endroits… pourquoi dans un carrefour ? parce qu'il y a une concentration de flux qui sont propices aux accidents. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés :
- *Grand*
- *Mal foutu*
- *C'est assez beau, il y a l'opéra derrière*

3 adjectifs positifs : *beau, grand*

3 adjectifs négatifs : *C'est pas très bien aménagé pour traverser.*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Benjamin passe place Auber-Scribe par préférence car c'est le chemin le plus court, pour motif de loisir et notamment de shopping.

Benjamin estime que cette place n'en est pas vraiment une mais que c'est le résultat du croisement de deux rues. Son principal repère est l'Opéra.

« L'opéra derrière. Je sais pas des magasins aux angles mais je sais même plus trop. C'est un angle de rue c'est pas vraiment une place ni un carrefour [...] *C'est pas là que je donnerais un rendez vous par exemple. Parce que le carrefour est grand alors, l'angle de deux rues ça fait quand même quatre possibilités qui sont éloignées. Et puis avec l'opéra qui fait pas vraiment un angle mais qui est plutôt un arc de cercle derrière c'est .... pas une place très carrée. Elle a pas été dessinée comme ça, c'est vraiment, c'est le résultat de la circulation. Il y a pas eu un dessin de place, enfin j'ai pas l'impression. »*

Quand Benjamin sort du métro place de l'Opéra, il ressent une rupture en termes de sensations mais aussi de repères car il débouche sur un îlot isolé au milieu de la circulation automobile.

« Ça m'arrive de sortir [du métro] *à celle de l'opéra. Une rupture toujours. C'est un peu pareil, on arrive d'un endroit confiné à un complètement ouvert. Et là la sortie qui est devant l'opéra mais qui est isolée toute seule sur son petit îlot entre les voitures, celle là est pas très bien foutue. C'est vrai cette sortie là y à que la sortie sur un espèce d'îlot avec devant l'opéra avec la grande avenue qui passe, la rue du 4 septembre, tout le croisement autour et obligation de traverser. Ya pas de sortie directement sur le trottoir. On est obligé de traverser dès qu'on sort du métro, on a l'impression d'être un peu sur une île ou perdu au milieu de nulle part.* [...] *Quand on voit l'opéra on peut pas se tromper. »*

Il ne se sent pas en sécurité place Auber-Scribe du fait de la densité et de la diversité des usagers qui circulent.

« Sur le trottoir ou [je me sens en sécurité]. *On n'est jamais en sécurité au milieu de la rue, pour les piétons. On traverse la rue, c'est pas la place d'un piéton d'être sur la chaussée. Sur n'importe quelle chaussée je serais à pas l'aise, à partir du moment où il y a des voitures qui passent. [je me sens moins en sécurité là que dans] une petite rue où il n'y aura pas de passage. C'est sûr que là entre le bus, les vélos, les taxis et les voitures ça fait beaucoup mais... je serais plus en sécurité là que sur les Champs Elysées. »*

Benjamin enfreint parfois la signalisation place Auber-Scribe, quand il n'y a pas de véhicules.

« Si le bonhomme est rouge mais qu'il y a personne, bon y a rarement personne, mais oui, je peux tout à fait traverser. »

Il passe place Auber-Scribe le week-end et en fin d'après midi mais en repère pas de variations temporelles.

C. Comparaisons et solutions

Cette place lui fait penser à un autre carrefour à la Motte Piquet qu'il juge tout aussi dangereux.

« Je trouve pas que ce soit un endroit spécialement typique. Je sais pas vers l'école militaire y a un angle de la rue de la Motte Piquet, Bosquet, Duquesne, c'est un peu tout ruine tout ça tout ce carrefour là il est un peu aussi dans le même. C'est un endroit où y a beaucoup de flux. »

Pour améliorer la place, Benjamin propose de créer un rond point, de simplifier l'organisation de la circulation notamment en agissant sur les voies de bus.

« Je sais pas si y a de quoi faire quelque chose au centre. [...] *Il y a probablement quelque chose à faire avec les couloirs de bus qui se croisent. Avec les bus il y aurait quelque chose à faire surtout qu'il y a le bus pour Roissy qui part là. Y a tout un micmac de... entre les cars de touristes qui se posent en triple file... Mais faut pas faire comme sur le boulevard du Montparnasse, c'est-à-dire un espèce de couloir de bus central qui empêche de passer d'une rive à l'autre quand on est en voiture ou en vélo, enfin de traverser le boulevard et de passer. »*

Fiche résumée de l'entretien de Caroline (TC-B)

Date de l'entretien : 20/10/2009

Fiche signalétique :
Caroline (entre 30 et 45 ans) habite en banlieue avec son mari et un enfant. Responsable administrative travaillant dans les environs de la place Auber-Scribe, son ménage gagne entre 2050 et 5550 euros mensuels. Plutôt sédentaire, elle situe son réseau de lieu de vie en banlieue aux environs de son domicile. La sécurité routière est un problème important pour elle car cela touche des vies humaines. Caroline ne fait pas confiance à son sens de l'orientation. Elle utilise un plan qu'elle a imprimé d'après internet et qu'elle emmène avec elle. Elle se repère plus aisément avec le code réseau. Dans les lieux qu'elle ne connait pas elle ressent donc une rupture à la sortie du métro. Il lui arrive d'enfreindre la signalisation quand elle ne voit pas de véhicules arriver et ne fait pas confiance à la signalisation ni au code de la route. Elle passe place Auber-Scribe par préférence pour se rendre au travail et éviter un trajet trop long dans les couloirs souterrains du métro.

Adjectif spontané : dangereux

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Caroline ne fait pas confiance à son sens de l'orientation. Elle utilise un plan qu'elle a imprimé d'après internet et qu'elle emmène avec elle.

« En général j'essaie d'organiser mon déplacement avant donc j'imprime un plan depuis internet que j'emmène avec moi. [...] *En général les panneaux il n'y a pas grand-chose surtout quand on est piéton. [...] Non je n'ai pas un bon sens de l'orientation. Je me perds en général. Je fais demi-tour. Au pire j'essaie de trouver quelqu'un pour m'aider mais il y a plutôt des touristes donc c'est un peu compliqué. »*

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Elle se sent plus à l'aise dans l'espace ville car il est extérieur.

Elle se repère plus aisément avec le code réseau.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Dans les lieux qu'elle ne connait pas elle ressent une rupture à la sortie du métro.

« En général le plus dur c'est de trouver la bonne sortie. C'est pas nécessairement bien indiqué. Souvent on parle de numéros pairs ou impairs mais si on sait pas trop c'est pas nécessairement clair. [...] *J'essaie de trouver le nom de la rue mais c'est vrai que si la bouche de métro est au milieu de la rue on ne sait pas nécessairement dans quelle rue on est. »*

Dans les espaces publics, elle est gênée par la foule.

« Si ce qui me gêne quand je me déplace surtout au quartier opéra c'est y a trop de monde en fait. »

En revanche, elle apprécie les vitrines des magasins et les espaces verts.

« Regarder les vitrines. Eventuellement des espaces verts mais bon à Paris y en a pas beaucoup. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Il lui arrive d'enfreindre la signalisation quand elle ne voit pas de véhicules arriver et ne fait pas confiance à la signalisation ni au code de la route.

« Je respecte pas nécessairement le feu vert piéton puisque dans la mesure où y a pas de voitures je passe. [...] *Non* [je ne fais pas confiance à la signalisation] *puisque les voitures ne s'arrêtent pas nécessairement au feu rouge donc je regarde s'il n'y a pas de voitures qui arrivent. »*

La sécurité routière est un problème important car cela touche des vies humaines.

D'après le discours de Caroline, on repère que les automobilistes et les cyclistes sont responsables de la sécurité routière alors que les piétons en sont les victimes.

Elle est attentive durant ses déplacements quelque soit le mode utilisé.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Caroline est très favorable aux espaces dédiés, notamment pour les vélos.

« Régulièrement les vélos doivent passer au feu on va dire limite orange rouge. Le problème c'est que le temps qu'ils traversent la route le feu piéton est largement au vert etc. mais ils continuent à avancer et ils s'occupent pas des piétons. Donc il faudrait presque des feux dédiés aux vélos et des feux dédiés aux voitures. »

Elle se sent plus en sécurité en zone urbaine moins dense car il y a moins de monde.

« Y a moins de circulation, y a moins de gens sur les trottoirs etc. »

Caroline observe une diversité d'usagers place Auber-Scribe et estime que cela rend l'espace plus dangereux.

« Il y a des touristes et des gens qui travaillent. [...] *Oui* [ça rend l'espace plus dangereux] *parce que les touristes en général ils sont un peu dans la lune. Ils regardent pas trop où ils vont et en plus souvent ils se déplacent en gros groupes. [c'est dangereux] sur les trottoirs parce qu'on est obligés de les contourner etc. »*

Caroline se dit respectueuse de la tranquillité d'autrui dans les espaces publics ainsi que des règles d'usage. Elle pense que les autres usagers respectent la tranquillité mais pas les règles d'usage notamment dans les transports en commun.

« Très régulièrement le train est bondé et les gens restent assis sur les strapontins ou des femmes enceintes et les gens ne se lèvent pas etc. »

C. Les espaces les plus dangereux

D'après elle, les espaces les plus dangereux sont ceux où les piétons doivent traverser un espace dédié à un autre mode.

« Je dirais les passages piétons, les routes même. Parce que les piétons traversent une zone dédiée aux voitures, aux vélos ou aux deux roues. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- dangereux

3 adjectifs négatifs : dangereux

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Elle passe place Auber-Scribe par préférence pour se rendre au travail pour éviter un trajet trop long dans les couloirs souterrains du métro.

« Par préférence. Parce que sinon je sors place de l'opéra et j'utilise plus de couloirs souterrains. [...] *J'arrive par le métro et après je prends la rue Scribe et je vais rue Daunou. »*

Les repères utilisés par Caroline sur ce site sont l'opéra et le magasin Nespresso.

Elle ne ressent pas de rupture car elle est habituée aux lieux.

Caroline se sent en sécurité quand elle fait attention durant sa traversée.

Rue Scribe, quand elle ne voit pas de véhicules arriver, elle enfreint parfois la signalisation. Elle ne le fait pas rue Auber car la circulation y est trop dense.

C. Comparaisons et solutions

Caroline critique le comportement des chauffeurs de bus et pense que les feux tricolores devraient laisser davantage de temps pour la traversée des piétons.

« [Ce qui est dangereux] *C'est les bus, le temps qu'ils traversent, quand ils passent au feu orange en face de l'opéra, le temps qu'ils arrivent en face de Nespresso là le feu piéton est largement vert et en plus on pense pas nécessairement à regarder sur la gauche. Bah souvent il y a que la voie de bus qui arrive de gauche. A une époque, les vélos utilisaient beaucoup aussi les voies de bus ; apparemment ça c'est calmé. »*

« Le problème des bus c'est qu'ils respectent pas nécessairement la signalisation donc automatiquement, ils essaient de passer au feu orange et comme les feux piétons ne sont pas très longs si le piéton ne traverse pas dès que le feu est vert voilà... »

Fiche résumée de l'entretien de Pierre (TC-B)

Date de l'entretien : 20/10/2009

Fiche signalétique :
Pierre (entre 30 et 45 ans) vit avec sa compagne en banlieue, à Bagnolet. Agent d'exploitation travaillant de nuit dans le métro, le revenu de son ménage se situe entre 2050 et 5550 euros. Très mobile dans la sphère professionnelle, son réseau de vie est localisé à proximité de son domicile. Pierre a besoin d'être guidé et pour cela il utilise des plans, notamment les plans de quartier ou demande de l'aide en dernier recours. Il est d'ailleurs plus à l'aise pour se repérer avec le code réseau et ressent une rupture à la sortie du métro. Pour lui, la sécurité routière est un problème important car elle permet de réduire les accidents. Pourtant, Pierre ne respecte pas toujours la signalisation et traverse au feu piéton rouge quand il ne voit pas de véhicules. Les rares fois où il est passé place Auber Scribe, il l'a fait par obligation et pour motif de loisirs.

Ses adjectifs spontanés : dense, confuse, touristique

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Pierre a besoin d'être guidé et pour cela il utilise des plans, notamment les plans de quartier ou demande de l'aide en dernier recours.

« Quand je connais pas l'endroit, si je cherche une chose bien particulière ou une rue, sorti du métro, je prends le plan du quartier ou alors je demande à une personne dans la rue. C'est comme ça que je peux me repérer ou bien le guide « Taride » où y a des plans des quartiers . »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Il préfère l'espace extérieur car il bénéficie de la lumière naturelle et se sent plus à l'aise pour se repérer avec le code réseau.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Il ressent une rupture à la sortie du métro et utilise les plans pour se repérer.

« Il y a quand même une rupture même si on s'en rend pas compte il y a quand même une rupture justement au niveau de l'orientation. Dans le métro, j'en appelle pas à mon

orientation, j'en appelle aux indications. [...] *Je vous l'ai dit je regarde soit le plan du quartier soit le sens du métro et en fonction du sens du métro après je peux peut être savoir où je vais me diriger, en fonction de la ligne de métro. »*

Dans les espaces publics, il est gêné par les incivilités.

« Les personnes qui tiennent pas compte du voisinage, de la population qui les environne. En termes de bruit ou même de circulation. Je sais pas si je vais m'arrêter pour parler sur le trottoir, c'est juste un exemple mais bon si je devais m'arrêter si j'étais avec quelqu'un que je devais m'arrêter sur le trottoir, je ferais attention aux personnes qui sont derrière moi. Je peux pas me soustraire de la circulation aussi des autres. Donc je suis plutôt attentif, si je vais dans un magasin je regarde si y a une personne derrière moi pour lui tenir la porte. »

Dans l'espace public, il apprécie d'avoir *« la liberté de se mouvoir, d'accès et de circulation ».*

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème important pour Pierre car elle permet de réduire les accidents.

Pierre ne respecte pas toujours la signalisation et traverse au feu piéton rouge quand il ne voit pas de véhicules.

« Je suis piéton à un feu rouge, le feu est vert, il y a aucune voiture de part et d'autre, à droite et à gauche, à la rigueur je pourrais traverser sur les clous même si c'est vert pour les voitures. Ça c'est juste un exemple. »

Il ne fait pas confiance à la signalisation et vérifie toujours avant de traverser.

« Quand je suis arrêté pour traverser je regarde que les voitures s'arrêtent quand même, même si c'est un feu rouge. Parce que des fois ils ne peuvent ne pas s'arrêter ou même un vélo. Maintenant il y a des vélos, il faut aussi faire attention aux vélos. Donc je suis quand même assez méfiant malgré la signalisation. »

D'après le discours de Pierre, on peut penser qu'il considère les automobilistes et les cyclistes comme responsables de la sécurité routière et les piétons comme les victimes.

Pierre est attentif quand il ne connaît pas le lieu où se rend et distrait quand il connaît déjà son trajet. Il peut être distrait dans les transports en commun mais doit rester attentif s'il conduit une voiture.

« Tout dépend de notre propre état d'esprit. Je suis attentif quand je suis à la recherche d'un point précis, si je me promène je suis pas forcément attentif. Un exemple : je sors du métro, je cherche un point précis, un magasin, un service public, un lieu où je dois me diriger. Là je vais être attentif parce que je connais pas le lieu donc mes sens vont se concentrer sur le lieu de direction, sur les point d'accès et puis l'environnement. Par contre, à mon retour quand j'aurais trouvé mon lieu public ou ce point, pour revenir je vais être un peu plus inattentif parce que je connaîtrais le cheminement. [...] *Lorsqu'on est distrait c'est plus, je suis plus distrait en fonction de mon état d'esprit, je pense à autre chose. C'est pas l'extérieur qui me distrait en général. »*

« En fonction des modes de transport ça change. Si je vais circuler en voiture, ce qui n'est pas mon cas je ne serais pas distrait, je ferais attention à l'environnement évidemment. Dans le métro, là on est porté donc y a pas de souci ou même dans le bus si je veux prendre le bus je pourrais être éternellement distrait parce que y a pas de problème, ça m'occasionnerait pas de souci. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Pierre pense que les espaces dédiés sont plus sécuritaires mais moins conviviaux et réduisent la liberté de circuler.

« C'est vrai que ça pourrait améliorer peut être la sécurité, on est d'accord. Mais là au niveau liberté de circulation, ça la remettrait en cause. [...] *ça serait peut être moins convivial mais normalement ça serait plus sécuritaire oui. Mais c'est vrai que ça compartimenterait les accès et ça limiterait les accès à chacun peut être aussi.* [...] *Si tout le monde était un peu plus respectueux, pas de problème* [pour les espaces partagés] *mais j'y crois pas trop. Mais c'est vrai que ça serait l'idéal mais c'est vrai que si on est raisonnable on va répondre que chacun devrait avoir son propre accès sécurisé. »*

Pierre pense que plus un espace est dense et plus il est dangereux.

« A priori plus c'est dense et plus c'est dangereux parce qu'il y a plus d'occasion d'y avoir un accident. Parce qu'il y a plus de monde, il y a plus de circulation, donc il y a plus de probabilité pour qu'il y ait des accidents. »

Il constate une diversité d'usagers place Auber-Scribe et pense que la densité est là encore synonyme de danger.

« Des gens qui travaillent dans le tertiaire, banques, bureaux, touristes. [...] *C'est quand même assez dangereux je pense oui. Du fait peut être de la forte densité, peut être. »*

Pierre respecte la tranquillité et les règles d'usage dans les espaces publics mais ne trouve pas que cela soit réciproque.

C. Les espaces les plus dangereux

Les espaces de rencontre des différents modes sont les lieux les plus dangereux d'après lui.

« Peut être les carrefours. Parce que les carrefours c'est un point de réunion évidemment où la population en fonction de ses moyens de transport se réunit et c'est là que c'est peut être un peu délicat. Carrefours et angles de rue. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

- 3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié ?

- dense parce qu'il y a beaucoup de voitures, de piétons
- confuse
- touristique

3 adjectifs positifs : *Touristique, animé (boutiques, agences de voyage, banques)*

3 adjectifs négatifs :

- *« confus* [...] *parce qu'il y a du monde, les gens ils vont dans tous les sens. »*
- *« manque de cohésion peut être. C'est normal, c'est la vie d'une ville. La vie d'une ville elle est pas forcément faite de cohésion. Les gens, chacun prend son chemin, donc la confusion dont je parle c'est la vie. »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Les rares fois où Pierre est passé place Auber Scribe, il l'a fait par obligation et pour motif de loisirs.

Pierre ne se sert pas de la signalisation pour se repérer. Les repères qu'il site sont l'opéra et les aménagements routiers.

« Je fais très peu attention aux indications d'information concernant les directions à emprunter. [...] *Quand je sors du métro, je suis pas loin d'un angle de rue. Entre la rue de Scribe, il y a un feu. Il y a un clou et puis juste derrière moi sur la droite il y a l'opéra. »*

Il ressent une continuité à l'émergence du métro car il a l'habitude de faire ce déplacement.

« En ce qui me concerne il y aurait plutôt une continuité parce que sur les quais du métro il y a deux accès rue de Scribe et une autre côté Opéra et ça je trouve que c'est bien cette indication parce que au lieu d'aller côté opéra moi je vais directement rue de Scribe et je sais que quand je vais sortir je vais atteindre rue de Scribe et ça pour moi il y a une continuité quelque part. »

Pierre se sent plutôt en sécurité place Auber-Scribe mais il reste attentif car il ne connaît pas bien les lieux.

« C'est pas que je me sens pas en sécurité, c'est que le quartier c'est pas un quartier que je pratique très souvent. Si j'étais familier avec le quartier, je serais peut être surement moins attentif »

Il respecte la signalisation car la densité de circulation ne lui permet pas de traverser en dehors des feux piétons verts.

« En général non parce que il y a beaucoup de circulation donc là quand c'est vert pour les voitures je traverse pas, j'attends, comme les touristes ; c'est les touristes qui sont le plus, le plus respectueux je pense de la signalisation. J'ai une réelle attention là parce que il y a énormément de circulation de part et d'autre, piéton comme voiture donc là en général je respecte les codes. »

C. Comparaisons et solutions

La rue Lobo est moins dangereuse que la rue Auber-Scribe car il y a moins de circulation.

« Il y a un grand bâtiment, la rue de Scribe à côté il y a l'opéra, rue Lobo il y a l'Hôtel de Ville. Je crois que quand on est face au BHV c'est un angle aussi de rue mais bon oui à la rigueur pourquoi pas. [...] [La rue Lobo] *c'est moins dangereux je pense. J'ai le sentiment qu'il y a moins de circulation pourtant c'est peut être une erreur. C'est peut être plus ouvert. »*

Pierre ne voit pas quelle amélioration faire en termes d'aménagement mais pense qu'il faudrait agir sur les comportements.

« Ce qui serait bien ce serait que la population fasse un peu plus attention à son environnement peut être. Je sais pas si c'est la municipalité qui peut modifier les usages des gens. »

Fiche résumée de l'entretien de Brigitte (TC-P)

Date de l'entretien : 11/09/2009

Fiche signalétique :
Brigitte (61 ans) vit dans le 12ème arrondissement de Paris avec son mari venu travailler ici pour un an. Cette ancienne professeur d'histoire est actuellement sans profession et profite de cette année à Paris (elle est originaire du Sud de la France) pour visiter la capitale. Le revenu du ménage se situe entre 2050 et 5550 euros. Elle pense que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes mais enfreint parfois la signalisation pour gagner du temps. Brigitte a besoin d'être guidée et ne se déplace jamais sans un plan qu'elle soit à pied ou en transports en commun. A la sortie du métro, elle ressent une rupture et se repère grâce à son plan ou aux bâtiments si elle connaît déjà les lieux. Elle se repère plus aisément grâce au code réseau. Brigitte est passée à plusieurs reprises par hasard place Auber-Scribe pour motif de loisirs.

Ses adjectifs spontanés : bizarre, traversée en deux temps, dangereux

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Brigitte a besoin d'être guidée et ne se déplace jamais sans un plan qu'elle soit à pied ou en transports en commun.

« Quand je vais dans le métro, je regarde les cartes dans le métro mais je me repère avant. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Brigitte est plus à l'aise dans l'espace ville car il est extérieur mais s'oriente mieux dans le code réseau.

« En fait j'essaie le moins possible de prendre le métro parce que j'aime pas trop l'ambiance. J'aime dix fois mieux le bus. [...] [Dans le métro j'aime pas] *Je sais pas d'être éventuellement confinée, dans le noir. J'aime bien être à l'extérieur quoi. Voir le paysage. »*

« [Dans l'espace ville] *c'est pas tellement plus simple parce que y a pas tellement de panneaux. C'est parce que on est plus près des gens. Je préfère avoir mon espace à l'extérieur quoi. »*

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

A la sortie du métro, Brigitte ressent une rupture et se repère grâce à son plan ou aux bâtiments si elle connaît déjà les lieux.

« Je suis arrivée à la station de métro près de chez moi que je connais par cœur. J'ai pas pris la sortie qu'il fallait ou je sais pas quoi, j'arrivais plus à savoir où j'étais. Finalement par rapport aux banques, je me suis repérée mais je me repère moins. Mais c'était le soir, la nuit aussi. [...] *De toute façon j'ai toujours mon plan dans mon sac. »*

Dans les espaces publics, Brigitte est gênée par la foule dans les transports en commun.

« Je me souviens j'ai été chez une amie en RER, le RER B un jour où il y avait eu un problème et donc le premier train qui est arrivé était bondé et archi bondé, j'ai laissé passer et j'ai attendu le suivant qui était bondé mais un peu moins. Mais enfin bon, disons que j'ai pas trouvé ça très agréable. »

En revanche, elle apprécie quand la signalisation est claire et efficace.

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Elle pense que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes mais enfreint parfois la signalisation pour gagner du temps.

« J'ai des enfants et petits enfants et je trouve que c'est important que tout le monde fasse attention pour que on reste ne vie. »

« Des fois je traverse pas dans les passages piétons pour aller plus vite. »

D'après elle, les automobilistes sont responsables de la sécurité routière alors que les piétons en sont les victimes.

Quelque soit le mode utilisé, Brigitte est toujours attentive à son déplacement pour ne pas perdre de temps.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Brigitte n'as pas d'avis tranché quant aux espaces dédiés ; elle pense que c'est pratique pour les transports en commun mais pas pour les voitures.

« Alors là c'est ces histoires de pistes cyclables, autobus et tout. Je trouve ça très sympa mais quand on est en voiture j'ai l'impression que ça embête tout le monde [...] *Moi je trouve que c'est très bien quand j'ai des trucs de bus. Quand je suis dans le bus et que ça avance vite parce que il y a un truc pour le bus* [...] *Je sais pas c'est très compliqué. Je suis pas tellement pour. »*

Elle se sent plus à l'aise en zone urbaine moins dense car il y a moins de monde.
Brigitte pense qu'il y a surtout des habitués place Auber-Scribe.

Elle se dit respectueuse de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage et estime que ce n'est pas toujours réciproque pour les règles d'usage.

« Ça c'est variable. Les gens qui jettent des papiers n'importe où ça me gêne. Les crottes de chien ça me gêne. »

C. Les espaces les plus dangereux

D'après elle, les espaces les plus dangereux sont ceux où il y a foule.

« Par exemple toujours ce soir des nuits blanches, dans le quartier Saint Germain, il y avait tellement de monde qu'on se disait, je sais pas, il pourrait se passer n'importe quoi. C'est la foule. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *Bizarre : « C'est bizarre parce que il y a un bus qui arrive de la gauche, enfin moi j'arrivais des grands magasins, donc qui arrive de la gauche, de l'opéra et alors que c'est sens unique pour les voitures. C'est à mon avis le point le plus dangereux, mais comme je le savais et bien j'ai regardé. »*
- *Traversée en deux temps : « Il faut pas traverser en deux temps ? Tous les endroits où il faut traverser en deux temps je trouve ça très compliqué. Il suffit de regarder les petits bonhommes verts mais je trouve pas ça très logique. »*
- *Dangereux : « je trouve que c'est aussi simple de se débrouiller pour qu'on passe en une fois et qu'on se retrouve pas au milieu de la rue où il y a un espèce de terre-plein, je trouve que c'est moyen agréable. »*

3 adjectifs négatifs : compliqué, un peu dangereux

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Brigitte est passée à plusieurs reprises par hasard place Auber-Scribe pour motif de loisirs.

Elle s'y repère grâce aux panneaux.

Elle ressent une rupture en termes de perceptions à la sortie du métro place de l'opéra. Elle n'a pas de mal à se repérer, l'opéra lui servant de repère pour s'orienter.

Brigitte ne se sent pas en sécurité place Auber-Scribe car elle trouve que l'organisation de la circulation est compliquée et requiert une attention importante.

« Je connais ce couloir de bus qui arrive de l'autre côté, bon bah je fais attention. Je trouve pas qu'il est très sécurisant ce passage. [...] *Parce que je trouve qu'il est compliqué. C'est peut être pas ce que j'ai dit la première fois mais je trouve que ce passage en deux temps c'est pas simple. Ce bus qu'il faut regarder à gauche je sais pas si c'est indiqué. Je trouve que c'est quand même dangereux ce truc là. Il y a eu des accidents ?*[Je me sens] *pas en sécurité. Faut faire attention quoi. »*

Elle n'y enfreint donc pas la signalisation, le trafic étant trop dense et trop rapide.

C. Comparaisons et solutions

Elle trouve que l'avenue de Daumesnil est moins dangereuse car la traversée se fait en deux temps mais les bus ne sont pas à contresens comme place Auber-Scribe.

« Si des endroits où il y a en deux temps, si ça j'en ai vu plein. Il y en a un tout près de chez moi à Daumesnil. Je sais plus si c'est sur l'avenue de Daumesnil au niveau du métro Daumesnil il y a un truc comme ça à deux temps. Et je trouve ça dangereux. [...] *Pas autant* [dangereux] *parce que il y a pas d'histoire de bus qui viennent tous seuls et toutes les voitures qui arrivent par la droite ou la gauche. Donc plutôt moins dangereux. »*

Pour améliorer la place Auber-Scribe, elle mettrait les bus dans le même sens que la circulation et ferait une traversée sans arrêt.

« Je ferais passer le bus dans le même sens que les voitures. Je ferais en sorte qu'on passe en une fois. »

Fiche résumée de l'entretien d'Emilio (VP-B)

Date de l'entretien : 02/10/2009

Fiche signalétique :
Emilio (53 ans) vit avec sa femme et ses deux enfants dans le Val d'Oise. Son réseau de lieux de vie est étendu car il se déplace régulièrement dans Paris, en banlieue et en province dans sa vie privée et circule dans toute l'Europe pour son activité professionnelle. Emilio est conducteur de car touristique et passe très souvent par la place Auber- Scribe par obligation, pour son travail. Il trouve que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport et estime que tous en sont responsables. Il enfreint parfois la signalisation au volant de son car. Emilio fait confiance à son sens de l'orientation mais utilise les panneaux et les plans quand il aborde un endroit qu'il ne connaît pas. Il se repère donc plus aisément avec le code réseau. Il n'emprunte jamais les transports en commun souterrains et se déplace exclusivement en voiture ou en car (pour son travail).

Adjectifs spontanés : dangereux, infractions

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Emilio fait confiance à son sens de l'orientation mais utilise les panneaux et les plans quand il aborde un endroit qu'il ne connaît pas.

« Dieu merci, j'ai un sens de l'orientation. C'est vrai que quand on voit des villes comme Londres, c'est très mal indiqué, il y a intérêt à avoir le sens de l'orientation. [...] *Y a les panneaux. Je passe une fois, deux fois après c'est bon je me repère tout seul. »*

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Emilio utilise très rarement les transports en commun car il trouve l'ambiance désagréable. Il les sent plus à l'aise dans l'espace ville que dans l'espace du réseau.

« C'est une odeur de mort là dedans ou c'est mal nettoyé j'en sais rien mais c'est... vous prenez ça le matin... ou même le bus. Aux heures de pointe c'est incroyable l'odeur qu'il y a là dedans. [...] *je préfère être dans les embouteillages et être dans mon véhicule qu'être dans les transports en commun. »*

Il semble se repérer plus aisément avec le code réseau.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Emilio est gêné par les nouveaux couloirs de bus dont le positionnement varie tout le temps sur la chaussée et par le manque de tolérance des forces de police quant au stationnement des bus.

« Ce qui me dérange c'est... regardez boulevard Magenta c'est complètement stupide ce qui a été fait. C'est complètement ridicule. Moi j'ai connu ça il y a avait deux voies de chaque côté et le couloir de bus. Mais regardez ce qu'on a fait maintenant au couloir de bus. Le bus tantôt il est à gauche tantôt il est à droite. La personne qui a aménagé ça il a rien compris au film. »

« Les Champs Elysées, avant y avait une contre allée. Maintenant ils ont tout supprimé et si on veut s'arrêter pour déposer des clients au Lido, c'est juste si on se fait pas verbaliser tout de suite. Au Moulin Rouge si on va jusqu'à Pigalle, on n'a plus de parking. Comment qu'on fait pour déposer les clients ? [...] *C'est pas des parkings c'est avoir la tolérance pour pouvoir travailler correctement et ça il y en a pas. C'est seulement avoir la tolérance pour pouvoir s'arrêter 5- 10 minutes un quart d'heure pour pouvoir charger décharger les clients. Et ça y en a pas. »*

Emilio apprécie les espaces verts.

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport.

D'après Emilio, tous les modes, VP, deux roues et piétons, sont responsables de la sécurité routière.

« Maintenant on doit faire attention à nous et aux autres, malheureusement. Parce que les gens qui font du Vélib' ou les nouveaux qui font du scooter maintenant, ils font n'importe quoi, ils font vraiment n'importe quoi. Si on a le malheur de les toucher c'est de la faute au camion ou au chauffeur du car. Faut pas chercher à comprendre. »

« A Paris, surtout à Paris. Moi j'ai fais toute l'Europe, surtout à Paris c'est un monde fou et des égoïstes [les automobilistes]. »

« Surtout à Paris, le piéton il a, excusez moi l'expression, il en a rien à foutre. Que le feu il soit pour lui ou non il s'engage quand même et en plus avec un portable à la main sans faire

attention à ce qu'ils sont en train de faire. Très souvent ça m'arrive d'être obligé de tout écrasé avec les clients à bord. »

Emilio est attentif qu'il soit au volant de sa voiture ou de son car ou qu'il soit piéton.

« Je suis très attentif, il faut. Malgré ça je fais des bêtises quand même. Il y a que la personne qui conduit pas qui fait pas de bêtise. [...] *Quand je marche je suis très attentif mais le problème, les personnes qui prennent le vélo, surtout ce que la mairie a sorti avec le Vélib'. C'est de la bêtise monstrueuse parce que n'importe qui prend un vélo alors qu'ils ont jamais fait du vélo et c'est pour ça que malheureusement, je pèse mes mots, malheureusement il y a déjà autant de morts à Paris. »*

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Il est en faveur des espaces dédiés, particulièrement pour les vélos.

« C'est plus prudent pour tout le monde. [...] *Mais attention quelque part c'est bien parce qu'il y a des pistes par exemple je suis passé du côté de Pigalle par là. Bon, il y a une piste rien que pour les vélos dans le terre plein central. »*

Emilio se sent plus en sécurité en zone urbaine moins dense car il pense qu'il y a moins de monde et que les gens sont plus respectueux du code de la route.

« Je préfère la campagne personnellement. Je suis né à la campagne. Je trouve que c'est plus calme et qu'il y a moins d'imbéciles. [...] *Parce que dans les grandes villes, les gens ils sont plus stressés, ils sont toujours stressés. »*

Il remarque la présence de nombreux touristes place Auber-Scribe mais estime que ces derniers sont beaucoup plus respectueux du code de la route que les habitués.

« C'est surtout des touristes qui fréquentent ce quartier. [...] *Le touriste il double ou triple sa sécurité.* [...] [Un touriste est beaucoup plus respectueux] *qu'un français qui travaille dans le quartier de l'opéra et qui est toujours en train de courir, obligatoirement. »*

Emilio respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics. Il pense en revanche que cela n'est pas toujours réciproque.

« Y a des hommes et des femmes à Paris, s'ils voient qu'ils vont bloquer un carrefour au lieu de s'arrêter avant le carrefour bah ils vont avancer quand même rien que pour le plaisir de bloquer tout le monde. »

C. Les espaces les plus dangereux

D'après Emilio, c'est avant tout l'égoïsme des gens qui rend les espaces dangereux. Il cite cependant les autoroutes et les carrefours mal signalés, comme la place Auber-Scribe, comme des espaces particulièrement problématiques.

« Les autoroutes. Quand je vois que c'est limité à 130 alors qu'il y en a qui sont à gauche qui roulent à 110 et vous vous arrivez à 130 derrière, ça c'est dangereux pour moi. De toute façon le problème en France c'est l'égoïsme, c'est chacun pour soi. Donc c'est difficile cette question parce que bon il y a des carrefours en ville qui sont très mal, extrêmement mal signalés. On a beau mettre des dos d'âne et compagnie mais bon c'est pas ça. De toutes façons c'est le conducteur qui est égoïste et y a rien à faire. »

« Si par exemple là qu'on m'a demandé pour faire ce questionnaire, la rue Scribe là, c'est très dangereux. Parce que l'automobiliste qui vient de la rue Scribe, vous tournez vers la place de l'Opéra, c'est bien, il va s'engager comme un malade là dedans. La priorité est pour les piétons mais le conducteur il va pas faire attention aux piétons. C'est un carrefour qui est très mal aménagé. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :
- Dangereux
- Infractions

3 adjectifs positifs : bien éclairé

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Emilio passe très souvent par cette place par obligation, pour son travail.

Les repères qu'il a notés dans cet espace sont l'Opéra et les banques.

Il se sent en sécurité place Auber-Scribe et fais très attention quand il est à pied car il trouve l'espace dangereux.

« Moi personnellement je suis toujours en sécurité moi. Au niveau sécurité routière je fais très attention. Quand je marche à pied. Il est dangereux cet espace. C'est un carrefour qui est

mal signalé. Il y a le couloir de bus qui est à contresens, automatiquement ça bloque et ceux qui arrivent de la rue Tronchet (?) vers la place de l'opéra, la rue Auber, on arrive à la place opéra tout est bloqué et après y a plus personne qui passe. Et après c'est chacun pour soi et c'est pour tout le monde. »

Quand il passe place Auber-Scribe, il enfreint parfois la signalisation au volant de son car.

« Une fois que je me suis engagé si les gens passent sur le carrefour et si ça bloque devant, même si je passe devant Auber, à l'arrière de mon véhicule c'est rouge ça c'est clair. »

D'après lui, la circulation automobile est moins importante le week-end.

C. Comparaisons et solutions

Pour améliorer cet espace, Emilio propose de supprimer les couloirs de bus à contresens et de modifier les feux tricolores. Mais avant tout, il pense que c'est le comportement des usagers qui doit changer.

« Je vous donne un exemple à moi qui suis chauffeur de cars et de camions. Le feu il est vert. Vous êtes lancé à 45 kilomètres heure ou 40, on est limité à 50 en ville. Ok ? Comment voulez-vous, si vous êtes à hauteur du feu s'il passe au rouge en quelques secondes comment voulez vous vous arrêter ? [...] *Mettre des feux verts-vert clignotant-jaune et rouge. Vert, quand il est vert clignotant ça veut dire qu'il va passer au jaune au rouge donc on a le temps d'anticiper pour s'arrêter comme ça on peut éviter de bloquer un carrefour. »*

« C'est dangereux. Mais quoi faire je ne sais pas. Rétrécir la voie c'est pas la peine. Après va y avoir davantage de bouchons et notamment les gens ils s'engagent quand même même si le feu il est rouge et ils vont pas faciliter le passage des piétons. Mais quoi faire je ne sais pas. Regardez la rue Scribe dans l'autre sens. La rue Auber ils l'ont mise en sens unique, ça n'empêche pas les gens ils se mettent en double file de chaque côté un seul véhicule a du mal à passer. »

« Moi je trouve que c'est tout simplement le comportement des automobilistes et du piéton. C'est tout parce que le piéton il va s'engager même si le feu il est au vert pour l'automobiliste. [...] *Je sais que quand je m'engage là, y a les couloirs de bus à contresens qui arrivent. Et je suis désolé mais la RATP, excusez moi du terme, ils sont là à ce coller que ça bloque ou que ça bloque pas ils se collent quand même. »*

Fiche résumée de l'entretien de Mickaël (VP-B)

Date de l'entretien : 19/10/2009

Fiche signalétique :
Mickaël (moins de 30 ans) vit seul à Neuilly sur Seine. Il travaille comme cadre marketing rue de la paix et il gagne entre 2050 et 5550 euros mensuels nets. Son réseau de lieux de vie se situe dans les environs de son lieu de travail et de son logement. Pour se repérer, Mickaël utilise surtout les grands monuments de Paris. Dans les quartiers qu'il ne connaît pas, il demande de l'aide. Il se repère plus aisément dans le métro que dans l'espace extérieur et donc préfère le code réseau. Ainsi, à la sortie du métro, il ressent une rupture car il n'est plus guidé. Mickaël pense que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes mais insiste sur le fait d'être en danger et pas de mettre l'autre en danger. Il lui arrive d'enfreindre la signalisation quand l'organisation de la circulation est complexe. Mickaël passe quotidiennement et par obligation place Auber-Scribe pour se rendre à son travail rue de la Paix.

Ses adjectifs spontanés : désorganisé, dangereux, impraticable à pied

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Pour se repérer, Mickaël utilise surtout les grands monuments de Paris. Dans les quartiers qu'il ne connaît pas, il demande de l'aide.

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Il se repère plus aisément dans le métro que dans l'espace extérieur et donc préfère le code réseau.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

A la sortie du métro, il ressent une rupture car il n'est plus guidé.

« D'une rupture parce que y a plus de plan déjà. C'est à nous de nous débrouiller alors que dans le métro y a un plan existant et on s'adapte alors que dans la rue il faut se débrouiller. »

Pour se repérer à ce moment là, il utilise la signalisation et le nom des rues.

Dans les espaces publics, il est gêné par les personnes qui mendient.

Il apprécie d'être à l'air libre plutôt que confiné dans le métro.

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Mickaël pense que la sécurité routière est un problème important pour tous les modes mais insiste sur le fait d'être en danger et pas de mettre l'autre en danger.

« Pour la sécurité de tout le monde, le fait de se mettre en danger... c'est une question importante parce que si on se met en danger, qu'on respecte pas les règles... »

Il lui arrive d'enfreindre la signalisation quand l'organisation de la circulation est complexe.

« Quand il y a de gros gros embouteillages et je vais peut être passer dans la voie de bus. Et quand je suis piéton, ah oui de passer au feu rouge pour les piétons, ça m'arrive de le faire, oui notamment à certains croisements où c'est ingérable, celui dont vous allez me parlez en partie 3 [qui porte sur la place Auber- Scribe]. »

Il pense que tous les modes sont victimes mais que, contrairement aux autres, les piétons ne sont pas responsables de la sécurité routière.

« Il y a un danger dans chaque mode de transport »

Quelque soit le mode utilisé, Mickaël est attentif, en particulier quand la circulation est dense.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

D'après lui, les espaces dédiés sont l'idéal, à condition qu'ils ne réduisent pas la place de la voiture et ne compliquent sa circulation.

« Idéalement c'est mieux que chacun ait son espace mais je pense que par rapport à l'espace urbain à Paris, si on rajoute les voies de bus, les voies cyclables etc. après y a plus de place pour circuler en voiture et ça devient un calvaire pour tout le monde. Donc je suis contre la prolifération des voies de bus. [...] *Trop de place pour les bus et à des endroits comme à Montparnasse ou à République, comment ça s'appelle, la grande avenue qui descend sur République, près de la gare de l'Est... Magenta je crois et boulevard du Montparnasse, la voie de bus est en plein au milieu du coup ça gêne complètement la circulation et c'est un vrai enfer de traverser là-bas. »*

Il est plus à l'aise en zone urbaine moins dense car la circulation est moins dense et la visibilité meilleure.

« Moins dense parce que il y a moins de trafic partout autour donc on voit mieux la situation. »

Place Auber-Scribe, il observe une diversité d'usagers et pense que cela peut être dangereux car chacun circule à un rythme différent.

« Il y a des bus, des taxis, des piétons enfin y a le quartier Haussmann, les grands magasins, les touristes de l'opéra... il y a beaucoup de brassage effectivement. [...] [Ca rend l'espace plus dangereux*] parce qu'il y a des gens qui sont pressés, des gens qui traînent donc effectivement, ça peut être dangereux.*

Il respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics mais pense que ce n'est pas toujours réciproque.

« Là, justement c'est quand on descend des transports, les gens attendent pas qu'on descende et quand ça se bouscule. Donc je dirais non. Ce sont des problèmes de savoir-vivre. »

C. Les espaces les plus dangereux

D'après Mickaël, les espaces les plus dangereux sont les espaces complexes où se rencontrent plusieurs modes avec des signalisations différentes.

« Je dirais justement que ce sont ces espaces où il y a un goulot d'étranglement au niveau de la circulation et du coup les voitures sont prêtes à se débloquer d'un moment à l'autre et avec des vélos qui du coup sont là dans le milieu et donc je pense que ça représente un danger et également soit les endroits quand on veut tourner à droite et que sur la droite il y a une voie de bus qui du coup a des feux décalés et des vélos qui circulent qui coupent la route de ces gens là donc les feux sont décalés et ils risquent de se les prendre sur le côté en tournant à droite. Notamment rue Saint Lazare quand on tourne à la rue Mogador, je trouve ça très dangereux parce que sur les voies de bus il y a les bus, les vélos, les taxis qui ont un feu décalé et ils avancent tout droit alors que qu'on tourne. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *« Désorganisé »*
- *« Dangereux »*
- *« Impraticable à pied en tous cas. Si vous attendez que le feu soit vert pour les piétons, ce qui se passe c'est que ce sont les voitures qui viennent sur le côté depuis la rue Scribe, qui vont tourner à bloc et risquer de vous écraser. Sinon quand c'est rouge, c'est les voitures qui arrivent d'en face, de la rue Auber. En fin de compte ce n'est jamais le bon moment de passer à pied. Donc on est obligé de passer au rouge ou alors de passer au vert mais c'est toujours gênant pour les voitures. Faut s'imposer en fait. »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Mickaël passe quotidiennement et par obligation place Auber-Scribe pour se rendre à son travail rue de la Paix.

Il ressent une rupture liée à l'importante circulation à laquelle est confrontée le piéton à l'émergence du métro et au fait d'arriver derrière l'opéra.

« D'une rupture, je dirais. Enfin moi je connais le quartier donc après c'est en métro tout est clair et là en fait il y a « la sortie opéra » et là quelqu'un qui ne connaît pas il sait pas forcément qu'il se trouve à l'opéra parce qu'elle est décalée par rapport à la place de l'opéra et puis c'est vrai que d'un coup il y a beaucoup de trafic donc voilà. [L'effet de rupture vient de] *la circulation et du fait d'être à « la sortie opéra » et de pas voir l'opéra. »*

Il ne sent pas en sécurité sur cette place car l'organisation de la circulation est telle que le piéton a du mal à savoir quand il doit traverser.

« C'est ce que je disais tout à l'heure, on sait jamais quand c'est son tour de traverser et donc en tant que piéton c'est un carrefour qui est extrêmement difficile c'est jamais le bon moment pour traverser. [...] *Il faut être très attentif pour regarder si c'est vert ou rouge parce que c'est jamais le bon moment, il faut s'imposer et regarder que les voitures n'arrivent pas trop vite et y aller. »*

Mickaël traverse parfois au feu piéton rouge place Auber-Scribe.

« Au feu rouge parfois parce que le vert n'est pas forcément plus sécurisant donc voilà. »

Place Auber-Scribe, il est davantage stressé aux heures de pointe car le trafic est plus dense.

C. Comparaisons et solutions

La place Auber-Scribe est plus dangereuse que la place de l'Opéra car elle n'est jamais propice à la traversée piétonne.

« Je sais que la place de l'opéra, pour le piéton elle est pas très pratique non plus. Il faut traverser je ne sais pas combien de boulevards et de feux décalés avant d'arriver de l'autre côté donc la place de l'opéra pour les piétons est pas appropriée non plus. [...] *La place de l'opéra c'est peut être un petit peu différent parce que il faut attendre son tour et être patient en fait alors que là c'est carrément mal organisé, c'est pas qu'une question de patience d'attendre le feu vert. »*

Pour améliorer la place Auber-Scribe, Mickaël modifierait les feux afin que les piétons puissent avoir plus de temps pour traverser avant que les voitures n'arrivent.

« Je ferais en sorte que le feu vert des piétons soit vraiment un feu pour les piétons sécurisant. Qu'il n'y est pas de voitures qui arrivent quand c'est vert pour les piétons donc le laisser avant d'autoriser les voitures de la rue Scribe à passer, laisser deux minutes, le temps aux gens de traverser et puis ensuite mettre effectivement le feu rouge pour les piétons quand les voitures peuvent passer que ce soit de la rue Auber ou de la rue Scribe. »

Résumés des entretiens de la Place du 18 Juin 1940

Fiche résumée de l'entretien de Denis (VP-B)

Date de l'entretien : 23/06/2009

Fiche signalétique :
Denis (76 ans) habite dans les Yvelines vers Versailles. Il est actuellement retraité, veuf et père de cinq enfants qui ne vivent plus avec lui. Ses revenus sont d'environ 2000 euros par mois. Avant, il était médecin et à ses heures perdues, bénévole en tant qu'Intervenant Départemental de Sécurité Routière (IDSR). Il se déplace beaucoup en voiture comme il habite en banlieue mais dans Paris il se déplace à pied ou en TC. Denis a vu ces dernières années ses capacités physiques de déplacement diminuer et il est obligé de se déplacer avec une canne. La sécurité routière est donc un problème très important pour lui car il pense que les personnes à mobilité réduite et les piétons en général sont négligés par les voitures ou autres véhicules motorisés. Denis critique vivement la place de la voiture en ville alors qu'il l'utilise lui-même de manière fréquente pour se déplacer en banlieue. Il pense avoir un bon sens de l'orientation et se repère facilement dans Paris, notamment grâce au code ville. Il pratique régulièrement la place du 18 juin pour des déplacements personnels (visites d'amis…) et toujours par obligation. Pour lui c'est un lieu de passage uniquement.

Adjectifs spontanés : laideur architecturale, incohérence, inutilité de la tour Montparnasse

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Denis pense avoir un bon sens de l'orientation dans Paris. Il se repère facilement.

« J'ai 76 ans et depuis l'âge de 14 ans je suis retourné à Paris donc j'ai pas besoin sauf si j'ai une adresse très précise alors là je regarde mais sinon je me repère très bien dans Paris. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Il est plus à l'aise dans la ville que dans l'espace des TC.

« Nettement à l'espace extérieur si vous voulez parce que le métro ça a été un prodigieux moyen mais enfin bon on n'a pas suffisamment pris en compte l'évolution. Il y a des efforts qui sont fait je le sais bien m'enfin c'est insuffisant à mon sens. Il y a des lignes (les météores ou autre) qui sont pas mal, j'y suis allé, mais c'est impossible de généraliser tout ça.»

Denis se repère grâce au code ville. Il se sert également du code réseau mais c'est secondaire. Les panneaux ne sont pas clairs dans Paris pour lui. Ce n'est pas ce qui lui permet de mieux se diriger.

« Je crois que c'est la firme Decaux qui a mis des panneaux partout si ce n'est pour les étrangers c'est vraiment très difficile. Je l'ai vu avec de nombreux amis que j'emmenais parfois et qui évidemment ne comprenaient pas entre les sens interdits et tout. Enfin ça c'est propre à toutes les grandes métropoles. Mais enfin je me repère. »

« Oui, le seul défaut c'est qu'on voit les grandes indications comme Opéra, mais, le nom des boulevards et des rues, souvent ne sont pas visibles. Ils sont cachés. ».

« C'est visuel ça c'est sûr. Je sais que je dois aller à telle adresse. Par exemple samedi je vais aller quai de la Concorde, il n'y a pas de problème je sais où il se trouve et j'y vais d'une façon tout à fait décidée sans tâtonner. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Denis voit une rupture entre l'espace de la ville et l'espace des TC qui lui semble plus artificiel. Pour lui la ville est conçue pour la voiture et les TC ne sont pas assez développés.

« Il n'y a pas de continuité puisque vous passez d'un milieu totalement artificiel à un milieu extérieur qui est le milieu urbain tel qu'on le connaît maintenant mais enfin ce qui perturbe beaucoup c'est le laisser aller puisque maintenant pendant cinquante ans on a fait tout pour la bagnole alors que la bagnole c'est la mort de la ville si vous voulez c'est ce qu'il faut comprendre. Je crois que c'est trop évident pour que les pouvoirs publics en aient conscience mais évidemment ça ne se décrète pas il faut 25 ans pour transformer une ville et mettre en place des moyens de communication rapide moderne, on l'a fait... il y a le RER mais on sait très bien que celui-ci connaît ses limites. On pourrait faire mieux quoi. »

La « foule » dérange Denis dans ses déplacements. Le problème pour lui vient du fait que maintenant les gens habitent de plus en plus loin et travaillent tout de même dans Paris. Ainsi il y a beaucoup plus de monde aux heures de pointes qu'avant. Il faudrait un étalement des horaires de travail.

« Ce sont les cohues mais ça c'est simplement parce qu'on n'est pas capable de réguler les horaires de travail. C'est quand même lamentable qu'on ne permette pas un étalement. Ca se fait dans certaines administrations. Il faudrait que le privé généralise cette chose là pour les gens qui habitent de plus en plus loin. Vous savez que les gens viennent d'Orléans, il y a des gens qui viennent de Rouen, la Ferté Gaucher. Il faudrait permettre à ces gens là non pas d'arriver jusqu'à 7h55 mais leur permettre d'arriver jusqu'à 9h-9h30 et s'ils sont empêchés

leur permettre de prolonger leur temps de travail le soir. Tout ça c'est le bon sens qui a quitté notre pays depuis longtemps. »

Il aime la vie Parisienne pour la diversité tant de personnes que d'activités…

« J'apprécie si vous voulez...ben c'est Paris hein, la diversité. »

« Je vis dans une maison individuelle mais la ville est magnifique. Chaque situation est différente. Je préfère vivre en ville qu'en campagne. Le citadin est privilégié à tout point de vu. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Pour Denis la sécurité routière est un problème important. Sa mobilité réduite et son passé de Médecin et d'IDSR le rendent conscient de sa vulnérabilité et du danger de la route.
Il accuse en particulier les motards de ne pas respecter le code de la route. Ils sont responsables ainsi que les voitures alors que le piéton est en position de victime.

« Fondamental, comme je vous l'ai dit j'ai été IDSR [Intervenant Départemental de Sécurité Routière] et j'ai été un des premiers à m'inscrire à la ligue contre les violences routières […] *Ce matin encore sur l'A86 vous avez des gens c'est limité à 110km/h qui sont largement a 140 km/h. Et on ne fait rien. Maintenant des motards moi j'en ai eu comme amis il faut leur faire des circuits de façon à ce qu'ils puissent s'éclater.* […] *La route ce n'est pas un engin de course pour les deux roues. M'enfin il n'y a pas qu'eux qui commettent des imprudences, m'enfin grâce aux radars on est passé de... moi j'ai connu mais vous vous n'avez pas connu...dans les années 76 je crois qu'on est passé de 1200 ou 1400 tués je ne sais plus maintenant on est à 4000 peut être un peu plus, c'est quand même pas mal mais c'est quand même excessif. »*

« Alors, je suis sensibilisé, je suis un vieux médecin, j'ai pratiqué 40 ans ; Je suis sensibilisé au fait si vous voulez que les personnes à mobilité réduite ou qui ont un handicap ne sont absolument pas pris en considération par tous les ...que ce soit les feux etc. tout ça ne met pas suffisamment en sécurité les personnes qui ont des difficultés tant dans la motricité que dans la perception visuelle ou auditive. »

Denis est quelqu'un de très attentif à ce qui se passe dans les espaces publics.

« J'essaie d'être très attentif parce que par ma profession j'ai été observateur et donc j'observe beaucoup par exemple la qualité de l'air ça se voit. Prenez la place du 18 juin, si un jour vous y êtes par beau temps vous ne distinguez pas le sommet de la tour Montparnasse. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Denis est a priori plus en danger dans un lieu moins dense mais après réflexion il trouve que dans un milieu dense on est aussi en danger. En milieu moins dense la vitesse est mise en cause alors que dans un milieu dense c'est le faux sentiment de sécurité que procure l'habitude d'un lieu qui cause le danger.

« La zone urbaine moins dense est encore plus dangereuse parce que les gens s'imaginent qu'ils peuvent faire une vitesse excessive. Quand vous êtes dans un milieu dense vous ne pouvez pas faire ça Mais quand on sait qu'un accident est le plus souvent à moins de 15km de chez soi on a tout de suite compris. »

Denis se pense respectueux envers les autres personnes dans un espace public. En revanche il ne trouve pas cela réciproque et y voit un phénomène de génération ou d'éducation. Il met également en cause les véhicules motorisés.

« Alors Madame non seulement je suis respectueux mais je suis extrêmement choqué par l'irrespect de nombreuses personnes tant automobilistes que deux roues. Ils ne respectent absolument pas les règles habituelles. »

« Ben oui bien sûr je le suis parfaitement, enfin dans la mesure du possible. Au contraire tout ce qui appartient à l'espace public doit être préservé plus encore que son bien propre. Mais alors là c'est une question d'éducation. Comme elle n'est pas faite d'une façon suffisamment précoce et suffisamment prolongée on arrive à des attitudes qui sont tout à fait bizarres. »

C. Les espaces les plus dangereux

L'engorgement sur les autoroutes est un danger pour Denis.

« Comme il n'y a pas de moyen pratique, facile, rapide, etc. [autre que l'autoroute] *le résultat c'est l'engorgement. Mais je vous dis faut pas rêver c'est sur un programme de 5, 10, 15 20 ans vous pouvez remédier, vous pouvez programmer mais du jour, Madame, où sur 2% du territoire vous mettez 11% de la population française, parce que la région parisienne est immense, vous n'arriverez pas à gérer. C'est impossible. »*

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

Laideur architecturale
Incohérence des voies desservantes
Absurdité d'avoir mis là un building qui n'avait rien à y faire.

3 adjectifs positifs :

Lumineux
Parisien : c'est-à-dire c'est plein de vie, de dynamisme

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Pour Denis, la place du 18 juin 1940 est un lieu de passage uniquement.

« Je ne fais que la traverser. Je ne m'y repose pas. C'est simplement un trajet, un passage obligé pour aller du côté de saint Sulpice, si je veux descendre à St germain des prés ou les quais de la seine je passe par là »

Denis ne se sent pas vraiment en sécurité sur cet espace. Il n'y est pas à l'aise à cause de la complexité de la place du 18 juin 1940.

« Ben disons c'est une sécurité mitigée. Il y a un trafic intense. Quand on a un horaire on presse le pas. »

« On ne peut pas en vouloir dans un espace très peu organisé comment vous voulez faire quelque chose de cohérent. Il y a des taxis qui arrivent, il y a des voitures à un moment donné, il y a des passages protégés par des feux, alors c'est plus ou moins respecté, il y a les gens qui se pressent parce qu'ils ont leur train en retard. Enfin c'est la vie. Enfin c'est le foutoire c'est surtout ça. C'est le foutoire parce que ça n'a pas été conçu d'une seule et même façon. Vous avez un projet d'urbanisme quand il est fait d'une façon cohérente et en une seule fois et là on a rajouté au fur et à mesure et tout ça n'a pas de sens. On a rogné des trottoirs on en a rajouté d'autres. On a fait n'importe quoi. »

Il y a différents types d'usagers sur cet espace selon Denis. De prime abord il nous explique que ce n'est pas plus ou moins dangereux qu'il y ait différents types de personnes sur un même espace, mais lorsqu'on précise notre question il concède qu'effectivement ça peut être dangereux. Néanmoins, il pense que le danger vient d'abord de la mauvaise organisation d'un lieu, ceci provoquant la situation de danger.

« C'est évident. Les gens pour le travail, d'autres passants, des gens du quartier, des touristes. Si vous voulez parler au point de vue de la sécurité ça c'est la farce du siècle. Pourquoi ce serait plus dangereux ? Les villes ont toujours été ce qu'elles sont. On se sert d'un argument qui pour moi n'est pas à retenir, n'a pas de pertinence. [J'avais en tête par exemple quand des usagers de la route ne connaissent pas bien l'espace, ils ont peut être un comportement hésitant ou autre pouvant être dangereux. C'est seulement un exemple pour illustrer] *Oui ben y sont à la fois et responsables et excusables si vous voulez c'est certain parce que c'est l'incohérence. A rue du Commandant Mouchotte, c'est une rue où il y a impossibilité de stationner pourtant il y a un grand hôtel alors à moins que vous alliez au parking souterrain de l'hôtel, ce qui est déjà très compliqué. Et vous ne pouvez même pas mettre votre voiture. Et on conçoit que le provincial ou l'étranger qui est dans situation soit un peu paniqué. »*

Denis dit ne pas voir de différence entre le matin et le soir à la place du 18 juin, cependant il précise qu'il ne pratique pas cette place à certaines heures pour éviter la foule de gens qui vont au travail ou qui sortent du travail. C'est donc qu'il a repéré qu'aux heures de pointes (7h et 18h), la Place Montparnasse est plus encombrée que dans la journée. Il affirme aussi ne pas tenir compte des conditions climatiques dans ses trajets.

« Oh c'est toujours à peu prés pareil Madame, j'arrive en milieu de matinée et puis je repars vers les 16h [...] *Non il n'y a pas de différence entre le matin et le soir. Comme je suis retraité je choisis des moments où ya pas beaucoup de monde. On n'a pas à ce pointer à 7h ou 18h.* [...] *Non je suis indifférent aux conditions climatiques. Ca ne modifie pas mon parcours. »*

C. Comparaisons et solutions

Denis compare la place du 18 juin 1940 à la place de l'Odéon à cause de la densité du trafic.

«Place de l'Odéon ce n'est pas triste non plus. La densité du trafic sur le bd st germain quand on est une personne à mobilité réduite ou âgée on est en danger physique quand vous désirez traverser du côté pair au côté impair. Tout ça c'est mal fait. [...]

Denis propose de limiter le trafic avec la mise en place d'une politique sur une quinzaine d'années. Il propose également de s'intéresser à la pollution atmosphérique que cause la tour Montparnasse et au problème des microparticules qui sont graves pour la santé publique. Il donne également l'exemple d'un système de feu pour les piétons au Québec qui est très sécurisant.

« Cette tour est pour moi une aberration et n'aurait jamais dû être construite. Enfin vous verrez qu'il y a une pollution manifeste surtout quand on sait qu'elle est pleine d'amiante (la tour) c'est quand même extraordinaire. Puis quand on voit des gens sur la place du 18 juin assis à la terrasse et bien le gros danger et ça ça n'est jamais mis en avant par Messieurs les écologistes c'est les microparticules qui procurent une pathologie considérable (ex : alvéolite des nourrissons) et notamment les insuffisances cardiaques, les maladies respiratoires qui souffrent des micros particules. [...] *C'est pour ça qu'il faudrait faire un effort pour qu'en 5, 10, 15 ans la voiture particulière ne soit plus admise dans Paris intra muros. Mais alors là c'est plus qu'un travail d'Hercule. C'est incroyable. »*

« Je me rends au Québec là [...] *Il y a ce fait extraordinaire que comme les avenues sont assez larges il y a un décompte à l'envers de 20 à 0 qui vous indique si vous avez le temps de traverser ou non. Le décompte permet d'estimer si oui ou non vous pouvez traverser avec un sifflement pour les gens qui n'entendent pas bien et puis voilà. »*

Fiche résumée de l'entretien de Michelle (VP-B)

Date de l'entretien : 24/06/2009

Fiche signalétique :
Michelle (45 ans) habite à la Défense avec son mari. Elle a trois enfants. Elle est agent de maîtrise et n'a pas vraiment de lieu de travail fixe. Cependant ses activités professionnelles sont plutôt ciblées en banlieue. Les revenus de son foyer se situent entre 2050 et 5556 euros par mois.
La sécurité routière est un problème important pour elle mais pas plus que la crise économique ou autre.
Elle pratique la place du 18 juin 1940 de manière régulière, souvent pour le même motif. Ce n'est pas une obligation pour elle de passer par là. C'est par préférence car elle trouve que la circulation automobile est plus fluide qu'ailleurs. La place du 18 juin reste pour elle un lieu de passage. Elle pense avoir un bon sens de l'orientation. Elle se repère grâce au code réseau. Elle ne perçoit pas particulièrement de rupture entre le code réseau et le code ville sauf place du 18 juin 1940.

Ses adjectifs spontanés : affluence, abondance de signalisation, être attentif

1. Les comportements de déplacements dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Michelle fait confiance à son sens de l'orientation, cependant c'est quelqu'un qui a besoin d'être guidé dans la ville. Elle se repère au moyen des plans, des pancartes qui indiquent les grandes places de Paris et peut avoir recours au GPS.

« Comme je circule beaucoup, je vais tous les jours en voiture donc c'est par rapport aux portes et par rapport aux grandes places également [...] *Place de l'étoile ou Montparnasse ou Place d'Italie, en fonction de là où je vais ben je m'oriente par rapport à ça. »*

« Je prends le plan. Quand je vais en grande banlieue je prends le GPS mais dans Paris j'ai pas besoin de...ça dépend, ça dépend. Mais le plus souvent dans Paris j'utilise rarement le GPS. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Michelle est à l'aise dans les transports en commun comme dans la ville. Cependant elle préfère la ville car c'est un lieu ouvert.

« Plutôt la ville, le métro c'est quand même le souterrain. Dans le métro il y a quand même moins de bruit mais c'est plus vivant à l'extérieur quand même qu'à l'intérieur en confiné. C'est un lieu fermé le métro alors que l'extérieur est ouvert. »

Pour s'orienter Michelle a besoin du code réseau.

« Bien sûr une fois qu'on sait où on va et en fonction du moment. On se dit pour Place d'Italie en passant par les Champs-Élysées je vais descendre pour prendre les quais. Je suis la signalisation bien sûr. [...] *En partant de chez moi je suis le panneau qui m'emmène jusqu'aux Champs Elysée. Aux Champs-Élysées je vais suivre le panneau qui me donne les différentes sorties, les différentes orientations.* [...] *Parce que c'est très bien expliqué surtout dans Paris la signalisation est assez clair.Ca m'évite de faire plusieurs kilomètres pour rien ou de tourner en rond. »*

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Pour Michelle il n'y a pas de rupture entre l'espace du métro et l'espace de la ville. Son analyse nous conforte dans l'idée qu'elle se repère grâce au code réseau.

« Je dirais une continuité parce que dans le métro on a les indications et quand on sort du métro on a les indications du métro à l'extérieur, on nous donne les panneaux de signalisation en fonction de là où on va, si on sort par la gauche ou qu'on sorte par la droite on nous donne ce qu'il y a donc le parcours continue en fait. »

« Non je ne suis pas du tout désorientée en sortant du métro. Je regarde le plan et en fonction de là où je vais je regarde quelle sortie je dois emprunter et donc voilà. »

Michelle n'apprécie pas les incivilités et le bruit. Cependant elle n'est pas vraiment gênée par cela. Dans l'espace publique elle comprend qu'il y ait différents types de comportements.

« A part les incivilités, mais ça on ne peut pas...à part le bruit et les gens qui se comportent mal. En même temps je suis assez tolérante. Donc en même temps ça me gène et en même temps je peux comprendre. Ca me gène pas... »

Elle aime l'espace de la ville, son décor, l'ambiance.

« J'aime bien les décors, j'adore les plantes, j'adore les monuments...en fonction de l'aménagement ça peut être agréable, en fonction de la lumière, des gens qu'ont croisent avec un regard ou un sourire. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Michelle trouve que la sécurité routière est un sujet important mais pas plus que d'autres sujets actuels comme la crise économique. C'est un sujet qui concerne tous les modes de la même manière.

« C'est important. Mais bon pas plus que la crise économique parce que les gens sont énervés parce que il n'y a pas d'argent alors que quand les gens travaillent ils sont plus relax donc même moralement c'est plus commode quoi. »

« La voiture ce n'est pas plus sécurisant que le vélo. »

Michelle se considère comme une personne attentive dans les espaces publics. Cependant certaines choses peuvent la distraire, par exemple le bruit.

« Je suis très attentive. Enfin très...j'exagère, je suis assez attentive. »

« Les gros bruits, les gros klaxons, les pompiers...je suis très émotive. Les grands bruits me gênent beaucoup. En transport en commun ça me gène énormément. Le bruit me gêne énormément. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Michelle préférerait que tous les modes partagent la voirie, cependant elle pense que ce n'est pas possible car cela suppose le respect de tous. C'est pourquoi enfermer les différents modes dans des espaces séparés reste une bonne solution pour elle. Cependant cela lui semble difficile à adapter à l'existant et plus simple à l'appliquer dans les villes nouvelles.

« Oui ça serait l'idéal de donner pour chaque mode un espace, mais dans les villes nouvelles oui. Quand on prend l'exemple de certaines rues où les rues sont déjà étroites par contre qu'on les ferme aux piétons uniquement je ne vois pas comment. Mais dans des villes nouvelles oui ça serait l'idéal. »

« Parce que quand vous êtes en voiture, moi je vois quelque fois un vélo qui débouline qui au lieu de s'arrêter va s'arrêter devant et traverse au feu rouge et celui qui arrive à gauche ou à droite, y suffit de démarrer trop vite et on le renverse. Il ne s'arrête pas déjà à sa place parce qu'il ne respecte pas le code de la route même à vélo. Mais tout ça c'est des problèmes de civilités parce qu'on pourrait bien vivre ensemble. »

« Je préférerai qu'on vive ensemble mais s'il faut qu'on vive ensemble sur le même espace il faudrait que eux respectent, tout le monde respecte mais ce n'est pas possible. »

Elle ne distingue pas d'espace plus ou moins dangereux entre l'espace dense et l'espace moins dense.

« C'est peut être aussi dangereux. Tout ça dépend du comportement de l'être. Parce que, que je sois là bas ou ici la sécurité est là même. L'insécurité et la sécurité, enfin de mon point de vue. »

Michelle pense respecter l'autre mais ne trouve pas cela soit réciproque. Elle trouve que de manière générale les gens ne respectent pas notamment les jeunes avec la musique. Ils écoutent la musique trop fort dans les transports ou les espaces publics.

C. Les espaces les plus dangereux

L'autoroute est un lieu plus sécurisant que l'agglomération.

« C'est sûr que dans l'agglomération c'est plus dangereux. On s'arrête on démarre on s'arrête on démarre. Parce que on doit tourner, l'attention est beaucoup plus...Il faut être beaucoup plus concentré. Sur l'autoroute vous savez que vous devez aller tout droit et il n'y a pas de virage à gauche, à droite...vous savez que vous n'aurez pas quelqu'un qui sort subitement ou une moto qui va arriver. Donc c'est beaucoup moins fatiguant. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

-Affluence
-Abondance de signalisation
-Attentif

3 adjectifs positifs :

- *régulation*
- *sécurisant pour les vélos*
- *grande place*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Michelle remarque que pour sortir du métro et arriver sur la place à l'endroit souhaité ce n'est pas simple. Elle a du mal à se repérer pour sortir et se trompe souvent de sortie alors qu'habituellement à d'autres stations elle n'a aucun problème.

« C'est vrai que là bas au Métro je trouve jamais la bonne sortie alors que partout ailleurs oui. Parce que on vous montre la gare Montparnasse quand vous sortez en fonction de la ligne que vous avez pris il faut retraverser le passage piétons en passant la route, or moi en sortant je croyais me trouver soit sous la tour soit rue Rennes soit de l'autre côté. Je ne trouve jamais, enfin c'est trop dire, la plupart de temps je ne trouve pas. [...] *C'est mal indiqué. On vous montre la tour Montparnasse. En sortant vous devez manger des couloirs...non mais c'est très très complexe là bas. »*

« Je me repère il y a des panneaux de rues, parce que quelque fois on lit le plan du quartier dans le métro, on croit avoir pris la bonne sortie et on se trompe et là dans ce cas je regarde la rue, et soit je regarde le plan qui est à l'extérieur soit en regardant les panneaux je sais par où...peut être parce que je connais bien le quartier. Pour quelqu'un qui ne connaît pas je sais pas comment ça se passe. »

Elle se sent en sécurité puisqu'elle n'enfreint pas la signalisation et ne se met pas en danger.

« Ben moi je me sens en sécurité parce que j'attends que le feu soit vert et je ne m'amuserais pas à traverser quand le feu est rouge. »

Michelle remarque qu'il y a différents types d'usagers sur la place du 18 juin 1940 mais même si cela est dangereux, ce n'est pas plus dangereux sur la place Montparnasse qu'ailleurs

« Oui. Il y a des touristes parce qu'il y a la tour, vous avez Saint Placide qui n'est pas loin, Saint Sulpice, quand vous descendez plus loin vous avez l'assemblée donc oui...et vous avez les transports...Vous avez beaucoup de touristes et vous avez la rue de Rennes, vous avez également l'aérogare. Donc tout ça, ça fait que vous avez un melting-pot de gens qui se croisent. »

« Oui ça reste dangereux mais ça ça reste le comportement humain qu'est ce que vous pouvez y faire. Qu'on soit là bas ou ailleurs les gens vont avoir le même comportement »

C. Comparaisons et solutions

Michelle compare la place du 18 Juin 1940 à Daumesnil ou aux Champs Elysées.

« Je pensais à...c'est vers Nation, c'est Daumesnil...je pensais également au rond point des Champs-Élysées...mais en même temps c'est pas là même chose quand on vient du Louvre en même temps c'est pas pareil. [...] *La dangerosité non c'est pas plus dangereux oui je peux les classer pareil que cette classe là même si la configuration n'est pas là même. Il faut aussi être attentif. »*

Michelle pense que ce n'est pas à elle de proposer des actions. Cependant elle trouve que les passages piétons ne sont pas assez visibles. Elle propose de changer la couleur blanche des passages piétons en jaune. Cependant le jaune est la couleur réservée pour désigner les travaux donc son souhait semble impossible à réaliser. Elle propose également de mettre des plots pour mieux les signaler.

Fiche résumée de l'entretien d'Estelle (VP-P)

Date de l'entretien : 10/07/2009

Fiche signalétique :
Estelle (entre 30 et 45 ans) vit dans le 15ème arrondissement de Paris avec son compagnon. Elle est sage femme dans le quartier République. Le revenu du ménage est compris entre 2050 et 5556 euros. Elle se qualifie comme quelqu'un de mobile. Elle se déplace la plupart du temps en scooter, sinon en transports en commun. Son bassin de vie se limite à Paris. Pour Estelle, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport car elle concerne la santé. En général, Estelle respecte la signalisation sauf quand elle estime que celle-ci est mal conçue. Elle a besoin d'être guidée dans ses déplacements. Elle les anticipe donc en imprimant un plan à partir d'internet qu'elle emmène avec elle. Estelle se repère plus facilement dans le code réseau car il est partout le même. A la sortie du métro, elle ressent une continuité dans ses repères car elle anticipe en regardant le plan de quartier situé dans la station. Elle se rend régulièrement place du 18 juin 1940 pour aller à la piscine ou faire du shopping. Elle pratique donc cet espace par habitude.

Ses adjectifs spontanés: pas pratique pour les piétons, beaucoup de monde, compliqué et mal conçu

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Estelle se repère dans ses déplacements grâce aux panneaux directionnels, aux noms des rues et aux grands monuments de Paris.

« Par exemple, quand je vois la Tour Eiffel, je sais que je suis à l'Ouest de Paris. »

Estelle a besoin d'être guidée. Elle anticipe donc ses déplacements en imprimant un plan à partir d'internet qu'elle emmène avec elle.

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Estelle se repère plus facilement dans le code réseau car il est partout le même.

« Dans le métro c'est plus simple. C'est partout le même code alors une fois qu'on a compris le truc c'est pareil partout. Dehors c'est vrai que c'est plus compliqué, y a pas de code uniforme. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

A la sortie du métro, elle ressent une continuité dans ses repères car elle anticipe en regardant le plan de quartier situé dans la station.

« Le plan de station ça m'aide à me repérer une fois dehors. D'ailleurs j'ai toujours vu des plans aux sorties des stations de métro. »

Estelle est gênée dans les espaces publics quand la signalisation l'oriente mal ou que des travaux modifient ses repères.

« Quand la signalisation est mal faite ou que le parcours est compliqué ou pas clair là j'aime pas ça [...] ou quand il y a des travaux parce que ça change mes repères. »

Estelle préfère les chemins rapides et efficaces.

« [Je préfère] *quand les parcours sont simples et rapides, quand on peut faire une ligne droite et qu'on n'est pas obligé de faire tout le tour pour aller à l'endroit qu'on veut. »*

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

D'après Estelle, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport car elle concerne la santé.

« Par rapport aux autres grands problèmes de société ça dépend des gens. Pour des gens qui sont au chômage ou sans logement ce sera moins important. [...] *Pour moi en tous cas c'est important. »*

Estelle est attentive dans les espaces publics qu'elle soit à pied ou en scooter ; elle se laisse parfois distraire par son téléphone portable.

« Je suis plutôt attentive, le seul truc qui peut éventuellement me distraire c'est mon portable mais sur le scoot' c'est plus compliqué. Faut quand même faire un peu plus attention. »

En général, Estelle respecte la signalisation sauf quand elle estime que celle-ci est mal conçue.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Estelle estime que les espaces dédiés sont plus sécuritaires. Elle pense que la rencontre des modes peut fonctionner si chacun respecte le code de la route.

« Une voie par mode, ce serait bien mais c'est pas possible car y a pas assez de place. Il y a déjà des pistes cyclables, ce serait bien d'en faire pour les scooters mais c'est pas possible. C'est bien car ça permet d'avoir moins d'accidents. »

« [Le partage de la voirie] *ça m'évoque le « danger »* [...] *mais si tout le monde respecte les autres usagers et le code tout se passe bien. »*

Estelle se sent plus à l'aise en zone urbaine dense parce que la vitesse des véhicules est limitée.

Elle remarque une diversité d'usagers place du 18 juin 1940. Elle pense que les gens qui se rendent sur leur lieu de travail peuvent rendre l'espace plus dangereux car ils ne respectent pas toujours la signalisation quand ils sont pressés.

Estelle se dit respectueuse de la signalisation et du code de la route mais trouve que les autres ne le sont pas.

C. Les espaces les plus dangereux

D'après Estelle, les espaces les plus dangereux sont les espaces où la circulation automobile est dense et rapide.

« [Les espaces les plus dangereux] *ce sont les carrefours et les routes, autoroutes, à grande vitesse. Les carrefours car les gens ne respectent pas les autres usagers. Les routes à grande vitesse parce que plus la vitesse est élevée, plus les accidents sont graves. »*

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- Pas pratique pour les piétons

- Il y a beaucoup de monde.
- C'est compliqué car il y a des véhicules qui arrivent par plusieurs branches. (mal conçu et dangereux)

3 adjectifs positifs : facile d'accès

3 adjectifs négatifs :
- Dangereux
- mal conçu
- pas pratique pour les piétons

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Place du 18 juin 1940, Estelle se repère grâce au centre commercial et à la rue de Rennes.

Estelle ressent une continuité quand elle sort du métro car elle arrive directement à l'endroit où elle se rend.

« Je remonte de la station et là j'ai la Tour sur ma droite. Après, j'arrive dans le centre commercial en passant par les Galeries Lafayette et j'arrive directement à la piscine. »

Estelle ne se sent pas à l'aise place du 18 juin 1940.

« Quand on est piéton, on doit faire tout le tour de la place. Comme c'est long et que ça fait perdre beaucoup de temps, les piétons traversent au milieu et se mettent en danger, d'autant plus que les voitures arrivent dans tous les sens. »

Estelle enfreint parfois le code de la route quand elle est à pied alors qu'elle le respecte scrupuleusement quand elle se déplace en scooter.

« Quand je suis à pied, ça m'arrive de traverser au feu rouge ou en dehors des passages quand la signalisation est mal faite. En scooter, je fais attention, d'ailleurs je trouve que la place est quand même pratique pour les scooters. »

Estelle appréhende différemment la place du 18 juin 1940 de nuit et quand il pleut ; elle est plus attentive car la visibilité est moindre et le risque d'accidents plus grand.

C. Comparaisons et solutions

Pour améliorer la place du 18 juin 1940, Estelle propose de la diviser en deux pour simplifier les cheminements.

« Il faut couper la place en deux et faire un grand passage piéton qui va de la rue de Rennes au centre commercial pour que les piétons n'aient pas à faire le tour. Il faudrait réduire le flux, le monde et orienter les gens vers le lieu où ils vont. »

Fiche résumée de l'entretien de Fatoumata (TC-B)

Date de l'entretien : 08/07/2009

Fiche signalétique :
Fatoumata a moins de 30 ans et vit à Grigny dans le département du 91 chez sa tante. Etudiante en première année de Master « Image réseau » à l'université Paris 10 à Nanterre, Fatoumata se considère comme quelqu'un de très mobile. Utilisatrice régulière des transports en commun, son bassin de vie s'étend à Paris, aux environs de son domicile et de son lieu d'études. Pour elle, la sécurité routière est un problème très important car il est quotidien et touche à la santé des individus. Ainsi, qu'elle soit à pied ou en voiture, Fatoumata respecte toujours le code de la route et la signalisation. Elle fait plutôt confiance à son sens de l'orientation mais utilise une carte pour se repérer. A la sortie du métro, Fatoumata ressent une rupture liée au changement d'espace mais n'est pas désorientée car elle a anticipé en suivant les panneaux et le plans lui indiquant le chemin à prendre. Elle fréquente de temps en temps la place du 18 juin 1940 par préférence pour aller chez le médecin ou faire du shopping.

Ses adjectifs spontanés : importante circulation automobile, animation, espace central

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Quelque soit le mode utilisé, Fatoumata prépare ses déplacements en allant consulter un plan sur internet. Elle s'aide ensuite de la signalisation en place. A pied, elle se repère grâce aux noms des rues, aux grandes avenues ; en transports en commun, elle se dirige grâce aux plans du réseau, aux arrêts, aux directions.

« Moi en principe, si je dois aller quelque part par exemple dans un endroit que je connais pas, très généralement je localise d'abord l'endroit sur internet. [...] *Je note ça quelque part, si je vois que je suis en train de me perdre, si je pars à la gare et je demande à quelqu'un de la SNCF, de la RATP c'est-à-dire quelqu'un d'autre qui peut connaître un peu la carte. »*

« En général, si je suis dans les transports en commun, ça c'est pour juste connaître la station où vous pouvez descendre c'est-à-dire connaître l'arrêt, la direction, ainsi de suite. Mais si on est à pied il faut peut être connaître en plus de ça l'avenue, les rues, savoir vers quel côté. Il faut être vigilent vraiment. Il faut regarder tout ça, les panneaux de signalisation, les feux, l'avenue, savoir lire... je regarde partout quoi. »

Elle fait confiance à son sens de l'orientation mais utilise une carte pour se repérer.

« Le GPS ça c'est si je suis dans la voiture effectivement mais le plan je l'ai toujours sur moi et aussi j'ai toujours une carte concernant la direction des RER, les métros et autres. J'ai le sens de l'orientation, ça il n'y a pas de problème. J'ai l'adresse et tout ce qu'il faut pour se déplacer. Je peux localiser et je me débrouille. En général, c'est très facile de reconnaître. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Fatoumata se sent plus à l'aise dans l'espace extérieur car il bénéficie de la lumière naturelle.

« A l'intérieur aussi ça me dérange pas mais à l'extérieur avec la lumière naturelle, je préfère. Des deux c'est simple pour moi, des deux j'ai pas de problème. Mais si on me dit de choisir c'est l'extérieur. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

A la sortie du métro, Fatoumata ressent une rupture liée au changement d'espace mais n'est pas désorientée car elle a anticipé en suivant les panneaux lui indiquant la bonne sortie.

« Je prends toujours la sortie qui est indiquée donc si c'est ça je trouve que j'arrive très généralement je suis dans la bonne direction. Ça doit pas être une continuité normalement puisque c'est pas les mêmes endroits. La sortie est indiquée donc il faut prendre la bonne sortie c'est tout. »

A la sortie du métro, Fatoumata se repère grâce aux rues et aux avenues.

« [Quand je sors du métro] *je regarde toujours les avenues, les rues, je regarde toujours. Il faut être vigilent. »*

Les espaces publics à proximité de quartiers dits « sensibles » sont une source d'inquiétude pour Fatoumata.

« Peut être, s'il y a un endroit que je n'apprécie pas trop dans les villes ce sont les places publiques, c'est peut être les endroits qui sont un peu proches des quartiers chauds. [...] *Ça me dérange peut être niveau sécurité, je sais pas. En fait j'ai jamais été. »*

Elle préfère les espaces publics calmes.

« Avoir dans un espace public des jets d'eau ou...j'aime bien les grandes places publiques comme ça avec plein d'oiseaux où il y a de l'eau. J'aime bien des endroits comme ça, ou calmes. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Fatoumata pense que la sécurité routière est un problème très important car il est quotidien et touche à la santé des individus.

« Moi je trouve que c'est important à mon niveau parce que de toutes les façons, on est censés partir tous les jours faire les courses, faire ceci, faire cela, on est confronté à pas mal de problèmes la journée avec les voitures, les vélos, les motos et autre chose, les trains et ainsi de suite. Donc c'est un problème, c'est quelque chose qu'on vit avec. [...] *Moi je trouve que c'est important parce que c'est avant tout quelque chose qui est sur la santé. »*

Dans les espaces publics, Fatoumata est attentive à ce qui se passe autour d'elle.

« Je suis attentive parce que là dans les espaces publics je prends mon temps, je regarde, je suis très attentive. Je regarde mon alentour, je regarde qu'est ce qui se passe, j'essaie de voir les gens, de voir là où je pars pour ne pas me tromper. »

Qu'elle soit à pied ou en voiture, Fatoumata respecte toujours le code de la route et la signalisation.

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Elle ne sait pas quel serait l'espace idéal en termes de sécurité routière mais elle pense que ce qui compte c'est que chacun respecte le code de la route.

Fatoumata se sent plus en sécurité en zone urbaine moins dense car la circulation automobile est moins importante et moins rapide.

« C'est sûr qu'en campagne je me sens plus en sécurité parce qu'il y a moins de voitures. C'est pas comme à Paris où tout le monde est pressé, va par ci, par là. »

Fatoumata est respectueuse de la tranquillité d'autrui et des règles d'usage dans les espaces publics et elle trouve qu'en général les autres le sont également.

C. Les espaces les plus dangereux

Elle considère que les espaces les plus dangereux sont les autoroutes bien que des passages soient aménagés pour les piétons.

« En général, les espaces qui sont dangereux, les autoroutes. [...] *De toutes façons sur les autoroutes il y a des passages pour piétons, en fait ils font toujours des pistes en haut en bas. On peut pas directement marcher par exemple sur les autoroutes comme on traverse les routes en temps normal c'est pas comme ça. Mais tout est prévu en général donc il faut respecter. »*

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- *circulation automobile trop dense*
- *animation, lieu de loisirs*
- *espace central*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Quand elle sort du métro, Fatoumata ressent une rupture dans ses repères et s'aide du nom des rues, des numéros pour trouver son chemin.

« [J'ai l'impression] *d'une rupture. Parce que la première fois que je suis partie là bas je me suis perdue. Je ne sais pas, je voyais pas, je cherchais l'avenue mais je voyais pas vraiment. Après je me suis retrouvée. J'ai dû sortir ma carte. »*

« Quand on sort du métro, ça prouve que la personne a passé peut être une heure ou trente minutes comme ça dans l'ombre ou le sous sol. Donc déjà, une fois à l'extérieur avec le soleil, tu es là, il faut te repérer tout d'un coup avec les avenues par ci par là, les rues. Pour moi c'est évident mais pour les gens, la plupart, beaucoup de gens me demandent à chaque fois « excusez moi telle rue ça se trouve où ? », « telle avenue ça se trouve où ? ». C'est pas facile apparemment pour plein de gens. Quand je sors du métro, je regarde d'abord, j'essaie de voir la rue que je cherche, ça c'est mon objectif. Dès que je repère cette rue, je regarde dans les deux sens quels numéros, là je suis à quel numéro, si je dois descendre ou monter ou faire quelque chose comme ça. Mais tout ce qui est aux alentours, j'ai pas fait attention, je regarde pas en général. Je regarde sauf si j'ai besoin de quelqu'un pour m'aider. »

Place du 18 juin 1940, elle se sent en sécurité et respecte toujours la signalisation.

C. Comparaisons et solutions

Pour améliorer la place du 18 juin 1940, Fatoumata pense qu'il faut renforcer la sécurité, mettre davantage de poubelles et créer un espace dédié aux enfants.

« En premier lieu, je crois il faut renforcer la sécurité. Peut-être ajouter de plus des paniers à poubelles, il y a souvent des gens qui jettent n'importe quoi et en plus mettre beaucoup, accentuer plus un endroit pour les enfants et je pense que c'est tout. »

Fiche résumé de l'entretien de Sarah (TC-B)

Date de l'entretien : 29/06/2009

Fiche signalétique :
Sarah (entre 30 et 45 ans) habite dans le département du Val de Marne à une demi-heure du centre de Paris. En revanche elle habite dans le centre ville de sa ville de banlieue. Elle est mariée et a un enfant. Elle travaille dans Paris et a fait une formation de traduction - interprète avant de devenir cadre. Son bassin de vie va au-delà de Paris, notamment jusque dans le 92 pour certains de ses loisirs. Les revenus de son foyer se situent entre 2050 et 5556 euros par mois. Sarah est sensibilisée au problème de la sécurité routière. Même si elle fait confiance à son sens de l'orientation, de manière générale elle a besoin d'être guidée et est plus à l'aise pour se repérer dans le code réseau. Sarah remarque une rupture entre l'espace du métro et l'espace de la ville. Elle associe à la ville « l'espace », au contraire probablement du confinement qu'il y a dans les souterrains des transports publics à Paris. Elle passe tous les jours, généralement par obligation, place du 18 juin 1940 pour aller à son travail mais aussi pour d'autres activités.

Ses adjectifs spontanés : aéré, bien organisé, fluide

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Même si Sarah sait faire confiance à son sens de l'orientation, de manière générale elle a besoin d'être guidée.

« Je fais confiance à mon sens de l'orientation mais plus aux panneaux. Plus de confiance dans les panneaux que dans mon sens de l'orientation. »

Sarah a besoin d'un plan pour se déplacer en ville mais en voiture elle n'a pas besoin d'un GPS. Les panneaux lui suffisent.

« Un plan oui mais pas un GPS. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Sarah se repère grâce au code réseau. De manière générale elle est très sensible à la signalisation et a besoin des panneaux pour se diriger.

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Sarah remarque une rupture entre l'espace du métro et l'espace de la ville. Elle associe à la ville « l'espace », au contraire probablement du confinement qu'il y a dans les souterrains des transports publics à Paris.

« J'y vois plutôt une rupture en effet. Généralement on est en souterrain dans le métro et après quand on passe plutôt vers l'extérieur on a tout l'espace qui nous est offert donc c'est plutôt une rupture. »

Pour se repérer à la sortie du métro, Sarah a besoin de la signalisation. Elle se repère donc au moyen du code réseau.

« Directement les panneaux de signalisation. Je regarde les plans qui sont dans le métro. Mais plutôt les plans qui sont à l'intérieur du métro qu'à l'extérieur. »

La saleté et la foule gêne Sarah dans les espaces publics.

« Le manque de propreté, la promiscuité parfois. C'est-à-dire quand il y a trop de monde »

Sarah n'a pas de préférence dans les espaces publics. Elle pense que l'espace public est un lieu inévitable, incontournable, nécessaire.

« Rien. C'est juste une nécessité. Rien on va dire ça »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Sarah est sensibilisée au problème de la sécurité routière.

« J'ai plusieurs pompiers autour de moi et je vois que la sécurité est un problème et je suis très sensible à ça. »

Pour elle la voiture est le mode le plus dangereux. Elle peut être à la fois responsable et victime. L'important pour Sarah c'est que la voiture est plus souvent impliquée dans des accidents mortels que d'autres modes de transport. C'est pourquoi la sécurité routière concerne plus ce mode.

« C'est encore en voiture qu'il y a plus grand nombre de blessés et de tués donc si je devais faire une hiérarchie je dirais que c'est d'abord pour la voiture. »

Sarah est attentive dans les espaces publics.

« Je ne suis pas une grande distraite, je suis plutôt attentive à ce que je fais, là où je veux aller. J'ai rarement le nez en l'air à regarder sans avoir d'objectif. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Elle pense qu'il faut offrir un espace pour que les vélos et les deux roues circulent en toute sécurité.

« Les vélos ou les deux roues ont peu d'espace pour circuler. Lorsqu'on voit des voitures se faufiler à Paris, c'est l'anarchie. »

Sarah se sent plus en sécurité sur les routes de campagne qu'en ville car il y a moins de petits incidents (routiers, incivilités…)

« Je me sens plus en sécurité en campagne. Il y a moins de monde, c'est vrai que les gens vont peut être un peu plus vite mais c'est moins de petits accidents du quotidien, moins de carambolage. La campagne est sur ce point plus sécurisante. »

Sarah trouve que de manière générale les gens respectent, comme elle, la tranquillité des autres. Concernant le respect des règles d'usages elle trouve par contre que les gens n'appliquent pas toujours les consignes (marcher sur la pelouse…).

C. Les espaces les plus dangereux

Pour Sarah les espaces les plus dangereux sont les passages à niveau et l'autoroute. Pour elle un espace dangereux c'est un lieu où de graves accidents se produisent impliquant souvent des décès.

« L'autoroute. Je n'ai pas de statistique, peut être que ma perception est fausse. Sur l'autoroute les gens vont très vite, il y a beaucoup de camions qui circulent donc les grands axes routiers où on a également des camions. Les passages à niveau sont également des zones dangereuses parce qu'ils sont souvent illustrés par de gros accidents qui font très mal et qui coûtent beaucoup de vies humaines. Donc je dirais autoroutes et passages à niveau. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

-aéré
-bien organisé
-fluide

Sarah trouve que sur la place du 18 juin 1940 la signalisation n'est pas claire.

« Je pense notamment à l'indication pour l'avenue du Maine et la gare Montparnasse ce n'est pas forcément très clair. Quand on arrive du boulevard du Montparnasse du côté boulevard Raspail c'est pas évident. »

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Sarah se repère assez facilement sur la place du 18 juin 1940 car elle la pratique depuis longtemps. C'est deux grands points de repères sont l'horloge centrale et les panneaux publicitaires lumineux.

« C'est l'habitude. Je passe par là depuis 12 ans donc au bout d'un moment… »

« Oui ben les panneaux lumineux et l'horloge au milieu de la place qui donne l'heure. »

Sarah ne se sent pas toujours à l'aise et en sécurité sur la place du 18 juin 1940, notamment en tant que piéton.

« Euh à l'aise tout dépendra du moment comme je vous le disais. Le samedi après midi pas vraiment au vu de la foule mais en semaine oui c'est plutôt un espace dans lequel on se sent…en sécurité pas vraiment…à cause des doubles voies des bus. Au niveau du boulevard Montparnasse la voie du milieu est double sens pour les bus et il y a une traversée en deux ou trois temps et c'est pas forcément très sécurisant. »

Sarah dit ne pas enfreindre la signalisation. Elle évoque à nouveau la dangerosité des voies de bus sur la place du 18 juin 1940.

« Non je n'enfreins jamais la signalisation justement à cause de cette double voie pour les bus. C'est extrêmement dangereux. »

Sarah passe par la place Montparnasse à divers moments de la journée et de la semaine. Elle remarque qu'à certains moments c'est plus encombré qu'à d'autres, notamment le Samedi où il y a beaucoup de monde.

« Oui complètement. Le samedi après midi pour le shopping c'est complètement surpeuplé alors que pendant la semaine c'est un axe plutôt fluide comme je vous le disais notamment sur les trottoirs. »

C. Comparaisons et solutions

Sarah compare la place du 18 juin 1940 au croisement du boulevard Montparnasse et du boulevard Raspail. Là encore les bus sont considérés comme des dangers potentiels pour le piéton.

« Le croisement du boulevard Montparnasse avec le Boulevard Raspail c'est pareil. Il est encore plus dangereux car la double voie et la vue est souvent obstruée par les bus donc la traversée se fait extrêmement difficilement. »

Sarah pense qu'il faut repenser l'organisation des voies de bus, et retravailler la signalisation pour qu'elle soit plus claire et plus efficace.

« Et bien je supprimerais cette voie à double sens. En fait plutôt que de les mettre au milieu je les aurais gardées comme elles étaient avant c'est-à-dire chacun sur une voie. [Elle parle des voies du bus] *Sinon je mettrais une signalétique beaucoup plus claire pour la traversée des piétons.* [...] *J'en rajouterais. Euh je n'en rajouterais pas forcément mais en tout cas j'améliorerai l'existant. »*

Fiche résumée de l'entretien de Josette (TC-P)

Entretien qui n'a pas pu arriver au terme car elle avait un rendez-vous.

Date de l'entretien : 23/06/2009

Fiche signalétique :
Josette (56 ans) habite Paris à côté de la place Montparnasse. Ses revenus sont supérieurs à 5556 euros par mois. Elle est mariée et a deux filles. Elle n'a plus de voiture et se déplace surtout en transport en commun et à pied. Elle ne pense pas avoir un bon sens de l'orientation et se repère davantage grâce au code réseau qu'au code ville. Elle a aussi une maison à la campagne et s'y rend en train. Pour elle la sécurité routière est un problème important qui concerne autant le vélo, la marche que la voiture. Les transports en commun sont moins concernés puisqu'on est transporté. Elle applique la signalisation mais il lui arrive de l'enfreindre notamment sur la place du 18 juin. Elle pratique régulièrement cet espace par obligation puisqu'elle habite à côté.

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Dans Paris, Josette se repère bien car elle connaît très bien la ville. Elle n'a donc pas vraiment besoin de suivre les panneaux. Cependant on verra plus loin dans le discours de Josette qu'elle se dirige généralement grâce au code réseau.

« A pied il me faut un plan. Maintenant je vais qu'à pied dans Paris. Non je ne regarde plus du tous les pancartes et tout ça car je connais depuis très longtemps donc je regarde plus du tout. »

Josette n'a pas un bon sens de l'orientation. Cependant dans Paris elle se repère assez bien.

« Je suis très nulle en orientation. Mais j'ai mes repères bien posés comme je connais Paris un peu j'arrive à me débrouiller. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Elle est autant à l'aise dans la ville que dans les TC car elle pratique ces deux types espaces tout aussi régulièrement.

« Et puis moi à Paris j'ai des repères, les grands monuments avec la signalisation qui est indiquée quand j'étais en voiture je me débrouillais très bien uniquement avec les directions, Invalides ou Montparnasse ou Opéra. »

« Je prends le métro en effet. Je suis à pied ou en métro. Souvent dans le métro je regarde bien, il y a souvent le plan des sorties. En regardant bien le plan des sorties je me dirige. »

Josette se sent plus à l'aise pour se repérer dans un code réseau.

« Je pars toujours avec un plan avec moi malgré tout. Et je regarde les rues et tout. Effectivement quand je vais dans Paris ailleurs que dans des lieux connus je pars toujours avec un plan sur moi. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Josette a besoin de regarder les panneaux et les grandes directions à la sortie du métro.

« En sortant du métro quand je ne connais pas je suis obligée de bien regarder autour, le nom des rues. Ca peut être intéressant de mettre à la sortie du métro les grandes directions. »

Ce qui dérange Josette dans les espaces publics c'est la profusion de signes, d'activités de mouvements.

« Effectivement la saleté où le trop de publicité, le trop d'information quand on est à Paris. Et en même temps je vous demande de mettre plus d'information à la sortie des métros et en même temps il y aussi beaucoup d'informations, il y a beaucoup de magasins du côté de Montparnasse, il y a des fléchages, il y a beaucoup de monde aussi. Donc c'est gênant le trop. »

Josette aime :

« A paris il y a un côté anonymat qui peut être intéressant. Ce que j'apprécie depuis plusieurs années c'est que c'est de plus en plus propre. Donc ça c'est très appréciable notamment pour la propreté. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

La sécurité routière est un problème important qui concerne autant la marche, le vélo que la voiture.

« Oui c'est un problème important. A Paris pour la marche c'est très important d'être attentif. Après ça dépend où on est. A Paris faut faire attention partout, à pied, en voiture, à vélo. Notamment à vélo il faut être très attentif. Dans le métro on a pas besoin d'être attentif c'est vrai. Sauf pour les directions. Dans le métro on est tranquille. Pour les piétons, vélos et voitures il faut vraiment faire attention. »

Josette est autant distraite que attentive ce qui veut dire qu'elle n'est pas toujours concentrée.

« Je peux être distraite comme je peux être attentive. Non ce qui me distrairait ce sont mes pensées, ce que j'ai à faire. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Josette trouve intéressante l'idée d'offrir à chacun des modes un espace pour circuler, notamment pour les vélos qui est un mode insécurisant selon elle. Cependant elle n'est pas convaincue que ce système puisse bien fonctionner.

« Je ne suis pas sûr. Ca complique tout. Si on peut le faire je sais pas... j'arrive pas à imaginer qu'on puisse faire une sécurité pour les vélos par exemple. Mais comme il y a de plus en plus de gens qui circulent en vélo ça peut être vraiment intéressant de faire des couloirs vélos peut être plus balisés, plus sécurisants.»

Pour elle, on n'est pas plus en sécurité à la ville qu'à la campagne. Ce sont des lieux avec des problématiques différentes: l'isolement pour la campagne et la densité pour la ville. L'isolement comme la densité peuvent être source de danger.

«De toute manière j'habite aussi à la campagne. J'aime bien la ville alors je la défends. A la campagne il y a peut être moins de sécurité parce qu'on est isolé, et c'est plus facilement un espace violable. Et puis en ville parce qu'il y a beaucoup de monde donc peut être moins. Mais en même temps moi je ne suis pas plus en sécurité à la campagne ou en ville.»

« Parce que là dans les routes de campagnes il n'y a personne. En ville quand c'est l'hiver elles glissent [Josette parle de ses filles] *et il y aura toujours quelqu'un qui passera ou quoi. En ville il y a du danger mais je sais pas on va moins vite alors faut faire attention aux piétons, vélos...il faut être attentif partout. »*

Elle pense que les autres respectent autant qu'elle la tranquillité des autres et les règles d'usages. Les personnes qui ne respectent pas sont des cas isolés.

« Oui j'essaie de respecter. Et généralement les autres aussi, pas toujours mais non je crois qu'il y a toujours une minorité qui est un peu embêtante mais je trouve que la majeure partie des gens sont attentifs. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

Josette doit aller à son rendez vous et elle nous demande de conclure rapidement. Nous lui demandons de nous expliquer ce qui la gêne sur la place du 18 Juin 1940, s'il lui arrive d'enfreindre la signalisation et de nous décrire le parcours qu'elle fait habituellement.
Elle nous décrit très bien ce que nous avions constaté lors des enquêtes/terrains. Beaucoup de gens utilisent les terre-pleins centraux du milieu pour aller du centre commercial à la rue de Rennes.

« Il y a juste un endroit à Montparnasse qui est un peu casse-pieds à traverser quand on est piéton et qu'on vient de la gare. Là je coupe comme beaucoup de gens d'ailleurs. On longe la partie du centre commercial du côté de chez Habitat et puis après on traverse pour aller vers la rue de Rennes, comme on peut pas traverser tout droit, il faut faire tout le tour. Et là il y a un endroit où comme il y a des voitures et plusieurs possibilités d'accès sur la rue de l'Arrivée, je crois que c'est cette rue, la gare etc.... il y a un endroit où moi par exemple qui veut aller en haut de la rue de Rennes et bien quand je traverse, je traverse au début bien dans les passages cloutés et puis j'arrive de l'autre côté du trottoir et là je prend en biais parce qu'il y a une autre partie à traverser et je suis obligée de faire un angle droit alors qu'en prenant en biais je suis sur un petit plot pour me préparer à traverser Boulevard du Montparnasse. Et là il n'y a pas de passage piéton c'est vrai que ça serait pas mal d'en faire un là si on veut privilégier les piétons et de mettre un truc clignotant pour que les voitures ralentissent ou un panneau de priorité aux piétons. »

Fiche résumée de l'entretien de Grégoire (TC-P)

Date de l'entretien : 24/06/2009

Fiche signalétique :
Grégoire a 15 ans et vit à Paris avec ses parents, ses deux sœurs et son frère. Il va au collège près de la place du 18 juin 1940. Utilisateur régulier du bus, il se déplace également à pied et en trottinette mais ne prend que très rarement les transports en commun souterrains et la voiture (conduit par ses parents). Son réseau de vie se limite à Paris et à la ville de Saint Cloud. Pour Grégoire, la sécurité routière est un problème particulièrement important pour les vélos et les piétons, qui sont plus vulnérables. Quand il connaît bien un lieu, il lui arrive d'enfreindre la signalisation. Bien qu'il fasse confiance au code la route et à la signalisation, il vérifie toujours qu'une voiture n'arrive pas même si le feu est vert pour lui. Après avoir été guidé par sa mère dans les espaces qu'il ne connaissait pas, Grégoire fait maintenant confiance à son sens de l'orientation. Il est plus à l'aise pour se repérer dans le code ville et ne ressent pas de rupture à la sortie du métro car il est souvent accompagné de sa mère. Il passe quotidiennement par obligation place du 18 juin 1940 le plus souvent pour aller à l'école et parfois pour se rendre à la gare.

Ses adjectifs spontanés : grand, « beaucoup de passages et de rues à traverser », dangereuse.

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Quand il prend le bus, Grégoire se repère grâce aux arrêts et aux monuments.

« Quand je prends le bus, je le prends tous les jours, je me repère grâce aux grands monuments et aussi grâce aux arrêts. Je commence à connaître par cœur les arrêts donc je sais que tel arrêt se trouve vers tel monument. »

Après avoir été guidé par sa mère dans les espaces qu'il ne connaissait pas, Grégoire fait maintenant confiance à son sens de l'orientation.

« Au début, j'ai été guidé et après, maintenant, je connais par cœur et je fais confiance à mon sens de l'orientation. »

« [J'étais guidé] *par ma maman, elle m'emmenait à l'école et elle venait me chercher le soir. »*

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Grégoire se sent plus à l'aise dans l'espace extérieur et se repère plus aisément dans le code ville. Il trouve la signalétique des bus plus claire que celle des transports en souterrain.

« Dans l'espace extérieur à mon avis parce que je pense que dans le métro, y a plein de voies partout, faut réussir à trouver le métro qui va dans le bon sens. Alors qu'à l'extérieur je trouve que c'est un peu plus précis, par exemple dans les arrêts, dans certains y a un marqué, y a un bus avec une flèche pour montrer dans quel sens il va. Quand on sait où on veut aller on regarde si l'arrêt il va dans ce sens là et si ça y va on attend le bus, alors que dans le métro, y a jamais ça et si on se trompe de côté c'est un peu embêtant. »

« Par exemple, le 82, c'était la première fois que je le prenais, à un arrêt, je sais plus lequel, j'ai regardé, j'ai vu, à un moment y avait une barre verte qui disait à quel arrêt on était et après y avait toute une partie qui était coloriée en vert avec un bus et une flèche qui nous disait qu'il allait par là bas, j'ai regardé si mon arrêt figurait là dedans et comme ça j'ai su que je devais aller par là. »

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville?

Grégoire ne ressent pas de rupture à la sortie du métro car il est souvent accompagné de sa mère. S'il est seul, il se repère grâce aux rues et aux monuments.

« Déjà quand j'y vais [dans le métro], je suis avec ma maman. Et sinon je regarde les rues et surtout les monuments. Si y a des monuments que je connais ça peut un peu m'aider, sinon je demande à des gens. »

Dans les espaces publics, Grégoire est gêné par le manque d'information dans les transports en commun et par les espaces trop étroits, trop encombrés qui compliquent le cheminement.

« Dans les bus parfois y en a certains où ils disent pas à quel arrêt on arrive, donc de temps en temps ça m'est arrivé de louper l'arrêt parce qu'ils le disaient pas et parce que j'étais distrait. »

« Ce qui me gêne le plus, ça dépend des endroits mais par exemple quand il y a des marchés parce que par exemple l'autre jour je suis allé avenue de Saxe au marché et c'était pas pratique de se déplacer parce que elles étaient pas très larges les allées et donc y avaient les trottoirs aussi qui étaient pas très larges. C'est pas très pratique pour les déplacements. »

Dans les espaces publics, Grégoire apprécie l'ambiance et les odeurs issues des activités présentes dans l'espace public.

« J'aime bien par exemple l'ambiance qu'il y a parce que de temps en temps, y a des odeurs donc ça peut être assez agréable. Par exemple, toujours avenue de Saxe, je me promenais entre les étalages et il y avait des odeurs qui venaient de partout. »

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

Pour Grégoire, la sécurité routière est un problème particulièrement important pour les vélos et les piétons, qui sont plus vulnérables.

« Encore pour les transports en commun, la sécurité c'est un peu important mais à mon avis la sécurité c'est plus important quand on est piéton ou en vélo ; surtout en vélo parce que les vélos ils se déplacent sur la route souvent donc là ils peuvent se faire renverser ; les piétons aussi. Parce que dans les transports en commun il y a aussi de la sécurité mais je trouve que ça fait un peu moins peur que quand on est en vélo ou à pied. »

« [Je me sens plus en sécurité dans les transports en commun] *parce que je pense que le chauffeur il connaît bien, il respecte bien. Et je trouve que dans les bus par exemple c'est assez imposant. Donc je me dis que si une voiture nous rentre dedans c'est pas nous qui allons avoir le plus de dégâts. »*

D'après lui, les voitures et les transports en commun sont responsables alors que les piétons et les vélos sont victimes de la sécurité routière.

Grégoire se dit plutôt attentif à son trajet lorsqu'il se déplace mais il se laisse parfois distraire par l'animation présente dans l'espace public.

« De temps en temps je regarde un peu les maisons et alors là je suis un peu distrait mais sinon souvent je fais pas trop attention aux maisons, je regarde que la route et mon chemin. »

« [Ce qui me distrait dans mes déplacements c'est] *peut être l'activité avec les magasins autour de moi. Je regarde un peu ce qu'il y a dans les étalages. Quand je suis dans le bus, souvent je regarde par la fenêtre les gens qui passent, donc ça m'arrive d'être distrait et de louper l'arrêt. »*

Quand Grégoire connaît bien un lieu, il lui arrive d'enfreindre la signalisation. Bien qu'il fasse confiance au code la route et à la signalisation, il vérifie toujours qu'une voiture n'arrive pas même si le feu est vert pour lui.

« *Oui* [je suis respectueux de la signalisation et du code de la route], *sauf que de temps en temps, comme dans la place du 18 juin, je commence à bien connaître les feux, je sais par exemple que y en a certains qui sont très courts. Donc par exemple quand je vois que le feu vient de passer au rouge, quand ils sont très courts je m'arrête mais de temps en temps ça m'arrive de traverser, mais c'est rarement sur les grandes voies où j'ai été interrogé par exemple.* »

« *Je préfère quand même regarder un peu les voitures qui arrivent parce que y en a une une fois elle avait des problèmes de freins, elle avait grillé deux feux parce qu'elle arrivait pas à freiner. Je regarde les voitures.* »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Grégoire pense qu'il est préférable de faire des voies dédiées car cela permet de sécuriser les déplacements des vélos et de rendre les transports en commun plus efficaces.

« *Des fois il y en a des voies pour les vélos et je trouve que c'est quand même très pratique parce que de temps en temps il y a des trottoirs avec des parties aménagées pour les vélos comme ça ça leur évite* [...] *de se faire renverser en roulant sur la route. Il y a des plots, des espèces de petites buttes comme ça si une voiture arrive et qu'elle se colle trop près, y a la butte ou le plot qui va l'empêcher de venir trop près.* »

« *Je trouve que par exemple ça peut être plus rapide. Parce que pour les bus, y a des passages prioritaires donc ça leur évite de faire toute la queue dans les embouteillages et de passer à côté. C'est quand même plus pratique.* »

Grégoire se sent plus à l'aise en zone urbaine moins dense car il y a moins de circulation automobile mais il souligne la nécessité de rester vigilent car les véhicules roulent plus vite.

« [Je me sens un peu plus à l'aise] *dans la moins dense parce que y a moins de véhicule qui passent donc je trouve que c'est un peu plus sécurisé. Et aussi le problème c'est que souvent les véhicules ils vont un peu vite donc il faut quand même être un peu prudent. Mais je trouve qu'on est quand même plus en sécurité.* »

Grégoire respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics et trouve que les autres font généralement de même.

C. Les espaces les plus dangereux

Grégoire pense que les espaces les plus dangereux sont les grandes places car les véhicules arrivent de tous les côtés.

« Les grandes places je trouve ça dangereux parce que y a des voitures qui peuvent venir d'un peu partout ; ou alors y a des feux qui sont en décalés donc de temps en temps si on voit pas le panneau on continue et il peut y avoir des voitures qui arrivent dans l'autre sens, ça peut provoquer des accidents. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- grand
- beaucoup de passages, de rues à traverser
- dangereuse.

3 adjectifs positifs :

- Bonne desserte : *« beaucoup de bus »*
- Facile pour les personnes âgées : *« ça peut faciliter pour les personnes âgées pour traverser la place. Elles peuvent prendre le bus qui traverse toute la place comme ça ça leur évite de faire ça à pied. »*

3 adjectifs négatifs :

- dangereux

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Grégoire passe quotidiennement place du 18 juin 1940 pour se rendre à l'école.

« Je vais en trottinette au bus, après je prends le bus et du bus à l'école en trottinette. »

« Quand je sors du bus, le 92, faut que je fasse tout le tour de la place pour aller en face, boulevard du Montparnasse. Sinon j'y vais de temps en temps en voiture mais c'est très rare. […] Après je vais directement à l'école. »

Grégoire se sent à l'aise et en sécurité place du 18 juin 1940 car il connaît bien les lieux.

« Moi je suis assez à l'aise parce que je le connais bien. Et puis souvent je peux me déplacer assez rapidement. Donc si le feu est très court, je peux le traverser assez rapidement. »

« Comme il y a des voitures un peu partout, je me sens quand même en sécurité mais je fais attention et sinon je suis assez à l'aise. »

Grégoire remarque une diversité d'usagers. Il pense que cet espace peut être dangereux pour les gens qui ne le connaissent pas.

« Pour elles [les personnes qui ne connaissent pas bien la place du 18 juin 1940], *ça peut peut-être être un peu dangereux. Par exemple, au feu où j'ai été interrogé, moi je suis allé dans un sens mais ceux qui vont dans l'autre sens, comme leur feu passe après l'autre, ils se retrouvent au milieu du deuxième, quand ça passe au vert pour les voitures donc, pour les personnes âgées, ça peut être le cas par exemple, là elles se retrouvent au milieu du passage quand les voitures passent et donc ça peut être dangereux. »*

Il arrive à Grégoire de traverser en dehors des passages piétons mais il essaie de ne pas trop s'en éloigner.

« Par exemple au milieu de la place, y a des endroits où on peut pas traverser donc là je traverse jamais et surtout j'essaie le plus possible de traverser sur les passages piétons. Je sais que c'est quand même plus sécurisé. S'ils ont été mis à un certain endroit et bien il y a une raison. Parce que là y a des voitures qui arrivent mais elles arrivent pas dans tous les sens comme au milieu de la place. Ça m'arrive de traverser en dehors des passages piétons mais je traverse jamais vraiment très loin des passages piétons. Je traverse jamais au milieu de la place mais de temps en temps je traverse un peu à côté. »

Grégoire passe par la place du 18 juin 1940 à différents moments de la journée et de la semaine et modifie un peu son parcours en fonction des transports présents et des changements climatiques.

« Le lundi j'y vais le matin, après j'y vais vers 12h30-13h et après j'y vais pas le mercredi mais j'y vais le samedi et après mardi jeudi vendredi j'y vais que le matin. »

« Par exemple le 82, il m'emmène près de chez moi. S'il est à l'arrêt, je monte dedans comme ça je traverse toute la place en bus, sinon à pied. »

« Par exemple quand il pleut là je fais aller retour en bus et j'essaie de prendre le 82 parce qu'il m'amène plus près de l'école ; mais quand il y a du soleil je vais de l'école à chez moi à trottinette. Ça m'évite d'utiliser un ticket et de temps en temps ça peut être plus rapide. »

C. Comparaisons et solutions

Grégoire compare la place du 18 juin 1940 à celle de l'Etoile qu'il estime plus dangereuse car la circulation automobile est plus anarchique.

« A Etoile à mon avis c'est assez dangereux parce que pour arriver à l'Arc de Triomphe, c'est un peu compliqué de traverser parce qu'il y a des voitures tout autour de la place. A mon avis pour aller sous l'Arc de Triomphe c'est plus dangereux que la place du 18 juin parce qu'il faut regarder partout en même temps. Mais sinon pour traverser sur les bords c'est à peu près pareil. »

« A mon avis, il y a des endroits qui peuvent être un peu plus dangereux que dans la place du 18 juin parce que comme il n'y a pas de feu, les voitures peuvent arriver n'importe quand et de temps en temps elles peuvent même arriver à contresens. »

Pour améliorer la place du 18 juin 1940, Grégoire propose d'implanter des plans et des panneaux indicateurs aux endroits d'arrivée sur la place afin de faciliter le repérage.

« A mon avis ce qui serait pas mal ce serait de mettre un plan avec le nom des rues et puis par exemple dire par où accéder à la gare, par où accéder aux galeries et puis mettre le nom des rues pour se repérer plus facilement. [...] *Au milieu y a un arrêt avec pas mal de bus,* [...] *ce serait pas mal d'en mettre un parce que tous les gens qui descendent du bus, s'ils savent pas trop où aller, ils peuvent regarder là-dessus. Et sinon faudrait peut être en mettre à des grands endroits comme par exemple près de l'endroit où je descends parce que là on arrive à la place donc si on sait pas où aller, on regarde dessus où est l'endroit où on veut aller. »*

Fiche résumée de l'entretien de Mireille (TC-P)

Date de l'entretien : 24/06/2009

Fiche signalétique :
Mireille a 60 ans et vit seule à proximité de la place du 18 juin 1940 depuis le départ de ses deux enfants. Enseignante retraitée, elle gagne entre 1500 et 2050 euros par mois. Utilisatrice régulière des transports en commun, elle ne prend jamais le vélo pour se déplacer dans Paris et préfère marcher. Son réseau de vie se limite en majeure partie à son quartier mais peut s'étendre à Paris. D'après Mireille, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport, en particulier pour les deux roues. Elle respecte le code de la route et la signalisation mais ne fait pas confiance aux autres usagers, notamment aux automobilistes. Mireille arrive à se repérer avec autant d'aisance dans le code ville que dans le code réseau mais elle ne fait pas confiance à son sens de l'orientation et utilise des plans pour se repérer. Elle ressent cependant une rupture en termes de perception entre l'espace du métro et l'espace extérieur. Habitant à proximité de la place d u 18 juin 1940, elle utilise cet espace plusieurs fois par jour pour effectuer des déplacements pour divers motifs
(loisirs, courses, passage…).

Ses adjectifs spontanés: la tour Montparnasse, esplanade (perspective), une zone à risque (*« boulevard Montparnasse en face du Bretagne «)*

1. Les comportements de déplacement dans l'espace public en général

A. Repères habituels

Mireille anticipe ses déplacements à pied en se référant à une carte ou au plan de la station de métro puis elle se repère grâce aux noms des rues.

« Les noms des rues aussi servent mais au départ, si je vais dans un quartier que je ne connais pas, je regarde sur un plan et après en fonction de ça, je regarde quand je suis sur place le nom des rues, évidemment oui. Quelques fois dans le métro, y a des schémas à la sortie des stations. »

Quand elle est dans les transports en commun, elle se laisse guider.

« Si je prends les TC, j'ai pas besoin de chercher des repères. »

Mireille ne fait pas confiance à son sens de l'orientation et utilise des plans pour se repérer.

« J'ai un mauvais sens de l'orientation ; je me guide suivant les plans quand je ne connais pas. »

B. Sentiment d'aisance dans l'espace public

Mireille se sent plus à l'aise dans l'espace de la ville car il est à l'extérieur.

« L'espace extérieur c'est plus agréable parce qu'on est à l'extérieur. »

Elle arrive à se repérer avec autant d'aisance dans le code ville que dans le code réseau.

« [J'arrive à me repérer facilement dans] *les deux. Y a pas de différence, enfin c'est différent comme espace mais bon en général le métro quand même y a une bonne signalisation dans le métro donc ça va quoi. »*

C. La « rupture » entre espace TC et espace Ville

Mireille ressent une rupture en termes de perception entre l'espace du métro et l'espace extérieur.

« Il y a une rupture forcément parce que le métro est souterrain et on arrive à l'air libre. Après, on se reconnaît si on connaît le quartier et sinon on regarde où on débouche et toujours pareil, avec un plan, éventuellement je demande aux passants si je ne me retrouve pas. »

Mireille est gênée par les embouteillages et une mauvaise signalisation.

« Quand il y a une mauvaise signalisation, quand y a des bouchons. C'est pour ça que j'ai horreur de prendre un vélo ou une voiture dans Paris parce que je trouve que c'est impossible étant donnée la circulation et tout ça. Ça ça m'énerve et c'est pour ça que je pratique la marche à pied et les TC. »

Dans les espaces publics, Mireille apprécie la présence d'autrui.

« Le fait qu'il y ait d'autres gens. Si par exemple, [...] *je préfère les rames de métro avec conducteur plutôt que sans conducteur parce que c'est plus sécurisant. On a l'impression qu'une présence humaine c'est plus agréable qu'un système automatique. »*

2. La sécurité routière

A. La sécurité routière en général

D'après Mireille, la sécurité routière est un problème important pour tous les modes de transport en particulier pour les deux roues.

« C'est très important pour tout le monde. Etant donné le nombre d'accidents, la prolifération des deux roues, tout ça. Je trouve que c'est important de faire attention, de mettre des casques, de se protéger. »

« Les accidents de moto sont très souvent mortels donc je trouve que c'est très important. Avec le Vélib' il y a de plus en plus de gens qui font du vélo aussi et il y a des gens qui n'ont aucune idée du code de la route et qui passent en vélo n'importe comment. Donc c'est à leurs risques et périls je trouve. »

Les deux roues sont à la fois victimes car ils sont plus vulnérables mais également responsables de la sécurité routière car ils ne respectent pas le code de la route. Les automobilistes sont également responsables alors que les piétons sont plutôt victimes.

Mireille peut être distraite dans ses déplacements, particulièrement dans le bus, où elle se laisse guider.

« Ça dépend du contexte, de l'environnement, si je suis avec quelqu'un ou si je suis seule enfin bon... de plein de choses quoi. [Ce qui me distrait ce sont] *les magasins, les gens, si j'ai des soucis personnels à ce moment là... »*

« Si je suis dans un bus là je me laisse aller, je fais pas attention forcément à ce qui se passe dehors ou au contexte quoi. »

Mireille respecte le code de la route et la signalisation mais ne fait pas confiance aux autres usagers (notamment aux automobilistes) qui parfois ne les respectent pas.

« Par exemple la nuit, il faut faire attention. Il y a des automobilistes qui ne respectent pas parfois le code de la route. »

B. Partage de la voirie / espaces dédiés

Mireille pense qu'il faut faire des voies dédiées pour les vélos et veiller à ne pas mettre les voies de bus au milieu des avenues.

« Ce qui serait bien c'est d'augmenter les pistes cyclables ou des choses comme ça maintenant dans Paris je ne sais pas si c'est tellement faisable. Comme les voies sur berges qui sont fermées à la circulation de temps en temps ça c'est une bonne idée. Mais il y a des pays étrangers où il y a énormément de pistes cyclables. C'est peut être plus à la campagne, en province où tout ça mais je trouve que c'est une bonne idée ça. »

« Pour les voies de bus, pas mettre ça au milieu des avenues. Je pense au vélo en particulier parce que la circulation c'est un peu difficile. »

Mireille se sent plus à l'aise en zone urbaine moins dense car l'environnement y est plus calme.

« Parce que j'aime pas qu'il y ait des bouchons, qu'il y ait de la foule, qu'il y ait tout ça donc automatiquement... je préfère quand c'est pas trop chargé. »

« Je sais pas si c'est [que je mes sens plus] en sécurité mais enfin c'est plus agréable. Y a moins de pollution, on peut traverser plus facilement, y a plus de place etc. »

Mireille remarque la présence d'une diversité d'usagers mais n'estime pas que cela rende l'espace plus dangereux.

« C'est très varié. Y a les gens qui viennent le samedi complètement des autres quartiers qui viennent pour faire leurs courses, y a énormément d'étrangers qui viennent justement parce que Montparnasse c'est quand même un quartier mythique et puis bon les gens qui travaillent là, les gens qui habitent là... »

Mireille respecte la tranquillité d'autrui et les règles d'usage dans les espaces publics et trouve que les autres ne le font pas systématiquement.

C. Les espaces les plus dangereux

D'après Mireille, les espaces les plus dangereux pour les voitures sont les rues. Si chacun respectait le code de la route, il n'y aurait aucun danger.

« Les espaces les plus dangereux moi je trouve que c'est les rues, mais quand on est en voiture quoi. Parce que il faut attendre donc il y a des gens qui déboîtent, les gens s'énervent etc. quoi. A partir du moment où on respecte la signalisation, je vois pas pourquoi il y aurait du danger. Si tout le monde respecte la signalisation, y a pas de problème maintenant ça arrive aussi que des voitures tournent au moment où elles ne devraient pas au moment où on est piéton et qu'on traverse. Ça j'ai vu ça plusieurs fois. Et donc vous avez des personnes âgées qui prennent du temps pour traverser. Et là il y a un danger. »

3. Les pratiques, le vécu et la perception de l'espace public étudié,

A. Description du site

3 adjectifs spontanés pour qualifier l'espace public étudié :

- la tour Montparnasse
- un grand espace carré (esplanade, perspective)
- une zone à risque : *« boulevard Montparnasse en face du Bretagne »*

3 adjectifs positifs :

- une esplanade
- une belle perspective : « quand on arrive de la rue de Rennes, c'est pas mal. »

3 adjectifs négatifs :

- mauvaise signalisation : « il y a énormément d'étrangers et de provinciaux qui cherchent la gare Montparnasse et c'est pas évident non plus de savoir qu'elle est derrière la tour. »
- une zone à risque : *« boulevard Montparnasse en face du Bretagne »*

B. Qu'est ce qui fait que les déplacements sont sécuritaires ou non ?

Le principal repère de Mireille est la Tour Montparnasse, puis les cinémas.

« Y a la tour Montparnasse qui est un repère qu'on voit de loin, donc par exemple quand je suis loin, je me dirige sur la tour Montparnasse et ça c'est un bon repère. Sinon c'est vrai que je connais quand même pas mal le quartier et il y a un tas de choses pour se repérer ; y a les cinémas, enfin la tour c'est le signal le plus visible. »

Elle ne ressent pas de rupture à l'émergence du métro car elle sait où aboutissent les différentes sorties.

« Il faut savoir quelle sortie il faut prendre c'est tout autrement non c'est ... j'ai appris quelle ligne aboutissait à quelle sortie donc ça va. »

Mireille se sent en sécurité place du 18 juin 1940 sauf au niveau de la traversée du boulevard Montparnasse en face du cinéma Le Bretagne.

« Pour la place du 18 juin, il y a des trucs qui sont aberrants. Par exemple le boulevard du Montparnasse, avec les voitures dans les deux sens à l'endroit où on traverse en face du cinéma le Bretagne ça c'est alors une idiotie d'avoir fait ça. Parce qu'avant ça marchait très bien et maintenant on a les voitures dans les deux sens et je crois qu'il y a eu des accidents

mortels d'ailleurs à cet endroit là parce que les gens ne se méfient pas et ne savent pas que les voitures peuvent arriver aussi de gauche. Donc ça c'est très dangereux. »

« [Avant] *je me rappelle plus mais les voitures pouvaient arriver dans un sens et pas dans les deux à la fois. On se sentait plus en sécurité à l'époque que maintenant. »*

Mireille traverse parfois au feu piéton rouge quand elle ne voit aucun véhicule arriver.

« Si je vois que le feu est rouge et que malgré tout il y a vraiment personne ni d'un côté ni de l'autre, ça m'arrive de traverser mais en principe je le fais pas. Ça se passe bien. Je prends mes responsabilités. Je ne le fais que si vraiment il n'y a personne. Je regarde avant de traverser et c'est vrai que les étrangers en général ne font pas ça ; ils attendent que le feu soit vert même s'il n'y a personne. Y a que les français qui traversent n'importe où et n'importe comment. »

Habitant place du 18 juin 1940, Mireille constate des variations en fonction des jours et des saisons. Elle remarque une saturation de l'espace les samedis et durant l'été.

« Par exemple le samedi après midi, il y a beaucoup plus de monde. Tous les gens viennent faire leurs courses rue de Rennes et tout ça. Ce que je n'aime pas [...] *c'est que les cafés prennent de plus en plus de place avec les terrasses. Et donc, par exemple si on va prendre un train à Montparnasse, on arrive à peine à circuler avec une valise entre les terrasses et l'été c'est très gênant parce que y a beaucoup de monde et voilà. Si jamais quelqu'un vient m'apporter quelque chose en voiture où chercher quelque chose chez moi, on peut pas stationner sur la place du 18 juin donc on est obligé, déjà on ne peut pas rentrer sur le trottoir à cause des terrasses de cafés et d'autre part les gens sont obligés de stationner dans les couloirs de bus parce qu'on ne peut absolument pas. Il y a des grilles aux endroits où on pourrait s'arrêter et donc ça c'est très très gênant. »*

C. Comparaisons et solutions

Mireille compare la place du 18 juin 1940 à celle de la Bastille et de République, qui sont toutes des grandes places qu'on ne peut pas traverser quand on est piéton mais dont il faut faire le tour.

« On est obligé de faire le tour de la place pour traverser, c'est un peu contraignant mais on peut pas faire autrement. Y a la République, y a la Bastille, toutes c'est grandes places c'est un peu pareil.
Je trouve que la place du 18 juin 1940 était moins dangereuse avant les aménagements qui ont été fait récemment : le bus là. »

Pour améliorer la place du 18 juin 1940, Mireille pense qu'il faut sécuriser la traversée des piétons boulevard du Montparnasse, localiser les arrêts de bus le long des trottoirs et non sur des terres pleins centraux et ne pas mettre en œuvre les travaux envisagés rue de Rennes.

« Corriger ce truc là [la traversée du boulevard Montparnasse au niveau du cinéma Le Bretagne]. Je ne sais pas si c'est une question d'alterner les feux ou de faire un sens interdit ... enfin bon, je sais pas. Comme c'était avant, je me rappelle plus mais... c'est essentiellement ça le problème que je trouve à la place du 18 juin. »

« Comme les couloirs des bus c'est pareil. Je trouve que c'est très dangereux quand ils sont au milieu car les gens sont obligés de se dépêcher pour avoir leur bus, ils courent et c'est pas forcément le moment où ils devraient traverser donc quand c'était au bord du trottoir c'était beaucoup mieux, à mon avis. »

« Je suis allée à la réunion de quartier là qui parlaient des futurs projets d'aménagement de la rue de Rennes, d'élargissement des trottoirs. Je trouve que c'est une aberration ça aussi parce que je trouve qu'il y a déjà pas beaucoup de place pour les voitures alors si on élargit les trottoirs simplement parce qu'il y a du monde le samedi, je trouve que c'est vraiment pas nécessaire. Ça va coûter horriblement cher et vraiment c'est pas engorgé au point de devoir faire ces travaux là. »