

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### L'approche systémique appliquée aux carrefours

*Approche expérimentée par le groupe "Une Voirie pour Tous" le 5 mai 2004 avec la Ville de Paris, sur la place Victor et Hélène Basch, Paris 14<sup>ème</sup>*

Le chapitre 2.1 "Approcher l'espace public comme un véritable système" a développé une approche systémique de l'espace public dont le diagnostic partagé est centré sur les dysfonctionnements.

Cette approche a été approfondie sur le cas particulier des carrefours, et un diagnostic participatif a été réalisé place Victor et Hélène Basch, dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, sur l'invitation de la Ville de Paris.

Vont donc être présentés ici des extraits<sup>1</sup> de la méthode du diagnostic participatif sur les usages de l'espace public, puis son application à la place Victor et Hélène Basch, préalablement illustrée par des photographies et des croquis.

#### *Diagnostic participatif sur les usages de l'espace public*

*François PROCHASSON, chef de projet déplacements à l'agence de la mobilité de la Ville de Paris  
Extraits des textes sur les diagnostics partagés et participatifs du 5 mai 2004 et du 22 février 2005*

L'approche présentée ici permet d'établir un diagnostic d'usage d'un espace public<sup>2</sup>. Ce diagnostic est participatif dans la mesure où il implique les usagers eux-mêmes dans son établissement.

Ce diagnostic d'usage met l'accent sur les pratiques les plus courantes. Il ne remplace pas un diagnostic technique en particulier à partir de données statistiques sur les flux et les accidents. Mais il a l'avantage de révéler les dysfonctionnements les plus fréquents et doit permettre de les garder en ligne de mire dans la conception de l'aménagement. Ce diagnostic est donc un outil de dialogue avec l'usager. C'est aussi l'un des supports des futures évaluations.

#### Les principes de la méthode

La démarche de diagnostic d'usage veut **placer l'usager au cœur de la démarche d'aménagement**. Il s'agit d'une approche systémique au sens où elle ne cherche pas à décrire l'objet espace public mais à identifier ses dysfonctionnements. On observe comment l'espace (composant du système) est en interaction avec l'extérieur (les usagers).

L'approche se cantonne dans les usages les plus fréquents et par nature peut masquer d'autres enjeux de réhabilitation. Par essence elle va donc négliger certains aspects comme la qualité esthétique et patrimoniale.

---

<sup>1</sup> La description complète de la méthode du diagnostic participatif est trop longue pour être présentée ici en totalité, mais les documents intégraux ont été conservés par l'agence de la mobilité de la Ville de Paris et par le Conseil National des Transports.

<sup>2</sup> Je propose de garder le terme de diagnostic partagé pour la concertation, au sens de diagnostic consensuel ou au moins établi en commun

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Mais l'approche est pleinement participative au sens où elle ne nécessite aucune compétence particulière pour s'y impliquer. Au contraire, elle utilise l'expertise d'usage, et valorise les témoignages d'utilisateurs quotidiens des lieux. Elle n'impose aucune collecte de données mais ne s'y substitue bien sûr pas.

Une telle approche doit permettre d'identifier les enjeux sur la voirie en laissant ouvert le champ des solutions (aménagement, partage, réglementation de la vitesse, exploitation des carrefours...).

**Elle s'appuie sur une triple vision** : celle des **services rendus** par l'espace aux différents usagers ; celle des **règles** qui cadrent ces usages, celle enfin des **pratiques** constatées chez ces usagers. Le croisement de ces trois approches permet de déceler les dysfonctionnements (respect des règles, difficultés de pratique de certains usages et donc in fine, qualité du service rendu).

### Les trois étapes de la méthode

La méthode s'appuie donc sur trois étapes développées ci-après :

- **Identification des services rendus** dans l'espace public : démarche qui marque l'orientation résolue vers l'utilisateur bien qu'étant toujours technique. Les principaux services visés sont la circulation des personnes et des biens selon les modes de déplacements, la chalandise, la promenade, les contacts sociaux...
- **Identification des règles applicables à cet espace**, pour l'essentiel les codes de la route et du domaine public, ainsi que des écarts par rapport aux règles.
- **Observation et analyse des pratiques** au-delà de la règle, sur des critères comme l'assurance, le confort d'usage, la prise de risque, etc.

### Les rapports à la règle

Après identification des services et usagers présents ou potentiellement concernés par l'espace à traiter, la première approche concerne l'analyse du rapport de ces usagers aux règles qui les concernent. Là encore le but de l'exercice n'est pas de lister ces règles mais d'analyser le rapport de l'utilisateur à ces règles, selon une double logique de constat et d'analyse des règles respectées et des règles systématiquement transgressées.

L'exemple le plus simple et sans doute le plus classique est le respect des phases de traversée par les piétons d'une voie équipée de feux : Quelle part respecte les phases ? Le non-respect est-il dû à l'absence de lisibilité de la règle (absence ou masquage des rappels piétons), de mauvaise interprétation, liée par exemple à des messages contradictoires ou complexes (traversée en deux temps), de méconnaissance de la règle (enfants) ou encore de pertinence de l'aménagement par rapport à l'environnement (voie peu circulée, temps d'attente hors de proportion...) ?

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### Les pratiques

L'observation des usagers dans leur comportement naturel est un excellent indicateur de qualité du service rendu par l'espace public étudié. Les critères proposés ici sont assez variés pour permettre de juger des postures prises par les différentes catégories, éventuellement déclinées selon la fréquence de leur passage dans les lieux.

Le constat permet de classer les pratiques en 8 grandes catégories : agressives, adaptatives, conviviales, conformes aux règles, maladroitement, résignées, inciviles, avec mise en danger pour soi ou pour les autres. L'analyse qui en découle fait apparaître, en décodant les tensions entre usagers, soit des régulations aisées, soit des dangers, qui se traduisent par l'absence de situation de conflit ou au contraire par trop d'usages sur un même espace.

### Le bilan : niveau de service rendu

La question ultime à traiter est en forme de bilan : quel est le niveau de satisfaction du service à l'utilisateur dans cet espace ? Cette question ouvre naturellement sur des pistes d'action telles que changer les règles, réduire les trafics, modifier l'exploitation, réduire les vitesses et/ou aménager. Le débat sur ces pistes est prématuré en phase de diagnostic, mais il importe de montrer que le diagnostic n'a pas enfermé l'aménagement dans une seule solution.

La planche ci-après de neuf photographies<sup>3</sup> et de trois croquis<sup>4</sup> permet d'illustrer quelques points évoqués dans l'analyse de l'exemple présenté ci-après en application de la méthode du diagnostic d'usage participatif.

Les photographies montrent essentiellement les difficultés que rencontrent les Personnes à Mobilité Réduite : longue traversée piétonne (photos 1 et 4), potelets mal implantés (photo 5), obstacles sur trottoir (photo 7).

Trois concernent plus particulièrement les difficultés rencontrées par les aveugles. La photo 2 montre un véritable danger : la personne aveugle qui suit à la canne la barrière d'îlot pour trouver la deuxième partie du passage piétons va prendre en plein visage la casquette métallique du rappel de feu implanté en retrait. De même, sur la photo 3, la personne aveugle qui suit la barrière est dirigée vers un poteau et non vers le passage piétons. La traversée de la photo 6, avec passages courbes, îlot complexe avec courbes et dévers, désoriente également les aveugles qui sont totalement désorientés pour continuer sans aide leur cheminement sur la deuxième moitié de la chaussée.

En revanche, certains trottoirs sont relativement larges et permettent des cheminements aisés (photo 8). On retrouve aussi, comme partout, des comportements incivils de conducteurs de deux-roues motorisés, que ce soit pour le stationnement (photo 8) ou la circulation (photo 9).

Les trois croquis montrent la configuration de la place. Sur le croquis 10 ont été représentés les espaces publics et les arbres.

<sup>3</sup> Photographies prises par Christiane IZEL, COLIAC, Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du Cadre bâti.

<sup>4</sup> Croquis 10 et 11 réalisés par Jean-Charles POUTCHY-TIXIER, Conseil National des Transports, à partir d'un plan (12) communiqué par la Ville de Paris.

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Illustrations de la Place Victor et Hélène Basch, Paris 14<sup>ème</sup>

Rédaction septembre 2004

Photographies, croquis et plan illustrant la méthode du "diagnostic participatif"



Photo 1 : Traversée piétonne



Photo 2 : Danger pour les aveugles



Photo 3 : Extrémité d'îlot



Photo 4 : Traversée piétonne



Photo 5 : Potelets sur traversée



Photo 6 : Traversée piétonne



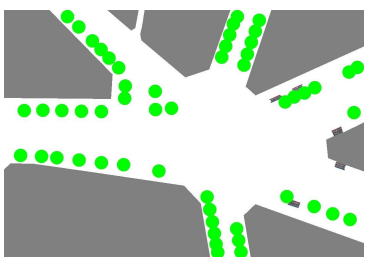
Photo 7 : Obstacles sur trottoir



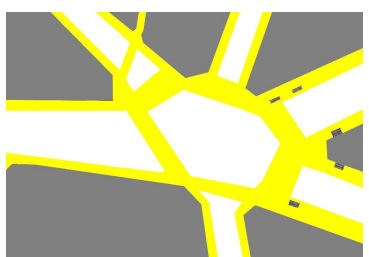
Photo 8 : Trottoir large



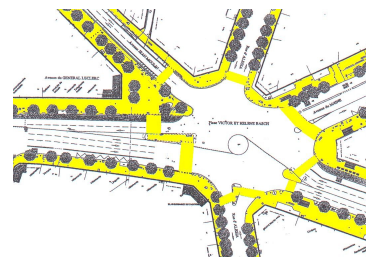
Photo 9 : Motos dans couloir bus



Croquis 10: Espace public et arbres



Croquis 11: Trajets piétons directs



Plan 12 : Les trottoirs en réalité

## **Une voirie pour tous**

### **Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage**

Pour introduire la méthode visant à offrir le trajet le plus court au mode le plus lent, le croquis 11 montre (en jaune) ce que pourraient être les trajets piétons directs en l'absence d'autres usagers, par rapport à leurs cheminements actuels figurant (également en jaune) sur le plan 12.

#### ***Diagnostic de la Place Victor et Hélène Basch, Paris 14<sup>ème</sup>***

*François PROCHASSON, chef de projet déplacements à l'agence de la mobilité de la Ville de Paris, février 2005*

La méthode de diagnostic présentée précédemment a fait l'objet d'un test sur un espace public parisien choisi pour son absence d'enjeu d'aménagement à court terme : la place Victor et Hélène Basch, connue aussi sous le nom de place d'Alésia. Il s'agit d'un carrefour important croisant un axe principal nord sud, l'avenue du général Leclerc, qui se dédouble vers Denfert-Rochereau et Montparnasse, et un axe est ouest, Alésia. Ce carrefour a la réputation d'être la place la plus polluée de Paris, mais l'explication première est la présence d'une station de mesure, et d'autres places – hélas – doivent atteindre les mêmes records. L'accidentologie est importante aussi, mais plutôt en rapport avec la pression automobile. Cette place ne montre pas des dysfonctionnements exceptionnels dans les statistiques habituelles.

Les observations ont été faites sur une période très courte en fin de matinée d'un jour de semaine en mai 2004. L'exercice a été mené par les membres du groupe de travail du CNT "Une Voirie pour Tous". Il avait vocation de test pour ouvrir le débat sur les méthodes de diagnostic et d'approche fonctionnelle. Il ne pouvait donc être exhaustif. Certains usagers n'ont pas été traités. C'est le cas des automobilistes, dont les pratiques sur cette plage horaire n'étaient pas représentatives de situations perturbées. Les consignes données reprennent les approches développées ci-dessus : analyse du rapport aux règles et conventions d'aménagement, observation des pratiques et analyse des comportements, synthèse autour du niveau de service rendu. L'analyse des observations est donc présentée ci-après selon les trois éléments : le rapport à la règle, les pratiques, le niveau de service rendu.

#### **Premier élément : le rapport à la règle**

Le rapport aux règles et conventions des différents usagers est très contrasté. Les différents types de piétons ont des pratiques plutôt conformes aux règles (85 % des enfants respectent les règles de traversées) ; les règles sont bien intégrées et perçues comme justifiées. Dans un seul cas l'aménagement est une cause de non-respect de la règle : terrasse débordant sur le trottoir au point d'imposer aux personnes avec poussette le cheminement sur la rue.

Par contre le non-respect du code de la route est fréquent pour toutes les catégories de deux roues ; les vélos et scooters empruntent les trottoirs par facilité ou recherche de sécurité, les motos pratiquent des mouvements à contre sens. Le stationnement moto encombre les trottoirs, faute d'emplacements en nombre. Le tableau suivant résume l'analyse pour les principaux usagers :

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

La règle					
Piéton	Piéton enfant	Piéton poussette	Cycliste	Motard	Aveugle
Règles adaptées, respect associé à la conscience des dangers	Règles adaptées, respect associé à la conscience des dangers	Parfois impossibles à respecter	Règles inadaptées aux cyclistes	Transgressées pour gagner du temps	Normes non mises en œuvre Espace inadapté

On peut en déduire que le système de canalisation des piétons et de traversées par feux, avec les règles de base du code de la route est adapté à ce contexte à multiples usages et fort trafic automobile. Le critère taux de respect de la règle montre un usage assez conforme au code de la route pour les usagers assez nombreux pour en faire une comptabilité. Par contre le faible nombre de cyclistes ayant traversé la place ne permet pas d'établir une statistique.

### Deuxième élément : les pratiques

Les pratiques					
Piéton	Piéton enfant	Piéton poussette	Cycliste	Motard	Aveugle
Pratiques conviviales	Pratiques conviviales devenant agressives aux heures de pointe	Pratiques assez résignées	Pratiques adaptatives pour diminuer l'effort, assurer la sécurité	Pratiques adaptatives pour gagner du temps	Comportements perçus comme peu civils, résignés,

Il y a peu d'agressivité signalée malgré la forte pression automobile. Ce sont deux mondes contrastés qui s'ignorent et utilisent à tour de rôle le même espace.

### Troisième élément: le niveau de service rendu

Les temps de traversée de la place sont très contrastés puisqu'un motard met une dizaine de secondes à une trentaine selon les feux alors qu'un piéton met 3 mn (6 mn pour faire le tour complet, une demie heure pour un aveugle).

Le service rendu					
Piéton	Piéton enfant	Piéton poussette	Cycliste	Motard	Aveugle
Niveau basique de service. Médiocre sur le dégagement des cheminements	Niveau basique de service mais aucune ouverture sur des activités ludiques.	Sécurité et confort assuré, sauf points particuliers	Aménagements spécifiques peu développés	Très probablement conforme aux attentes	Impossible de cheminer sans accompagnement (absence d'équipement)

Le niveau de service pour les usagers piétons est médiocre, comme le montrent les temps de traversée de la place et les détours. L'aménagement fonctionne bien du fait de la résignation des usagers non motorisés ; la priorité absolue donnée aux mouvements situés sur la chaussée (automobile, deux roues) en terme d'espace alloué comme de fluidité, crée un rapport sans ambiguïté. Des usagers motorisés qui passent au plus direct et au plus vite sur la chaussée, des usagers résignés qui restent dans le territoire confiné des trottoirs, usagers parfois capables de convivialité, très rarement agressifs, au pire incivils et individualistes. Le cloisonnement des espaces n'a rien d'urbain mais le contraste est tel que les deux mondes ne s'affrontent pas. Seuls les deux roues se permettent une telle confrontation en passant par les trottoirs.

## **Une voirie pour tous**

### **Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage**

Tout ceci exprime paradoxalement une certaine satisfaction du service rendu, comme si le niveau attendu sur une place aussi circulée était naturellement médiocre : piétons relégués sur la périphérie en concurrence ou en osmose avec les activités riveraines (commerce, arrêt de bus), mais piétons acceptant le fait que ce lieu n'est pas une place mais un carrefour – commerçant il est vrai. Par contre, le service rendu aux personnes à mobilité réduite est partiel, voire inexistant : les abaissements de trottoirs sont faits, mais à l'époque du test, les équipements pour non voyants faisaient dramatiquement défaut, au point de compromettre leur sécurité.

#### **Synthèse de l'analyse**

Cette approche donne certainement une vision très différente des analyses fonctionnelles. Par nature elle privilégie les usagers locaux sur les usagers passants. Rien d'anormal à cela compte tenu de la forte présence piétonne sur cette place. Par voie de conséquence on déduit de ce diagnostic expérimental que les pistes d'aménagement devraient viser en priorité un gain d'espace au droit des commerces et, certainement, un apaisement des vitesses automobiles de traversée du carrefour, bien que ce diagnostic n'aie pas porté sur la question de la sécurité. Mais il n'est pas certain qu'un bouleversement radical des rapports entre usagers motorisés et usagers piétons soit une option pertinente d'aménagement.