



HAL
open science

Répondre aux enjeux de sureté et de sécurité actuels dans l'espace public par l'aménagement urbain : le cas du réaménagement de la place de la Bastille

Antoine Chabert

► **To cite this version:**

Antoine Chabert. Répondre aux enjeux de sureté et de sécurité actuels dans l'espace public par l'aménagement urbain : le cas du réaménagement de la place de la Bastille. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-01839949

HAL Id: dumas-01839949

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01839949>

Submitted on 16 Jul 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PROJET DE FIN D'ÉTUDE

Master 2 Urbanisme et Aménagement –
Parcours Design Urbain

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE SURETÉ ET DE
SÉCURITÉ ACTUELS DANS L'ESPACE PUBLIC PAR
L'AMÉNAGEMENT URBAIN.

LE CAS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA BASTILLE.

Présenté par :

Antoine CHABERT

Année universitaire 2017-2018

Sous la direction de :
M. Gilles NOVARINA

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Projet de Fin d'Etudes Master Design Urbain

Auteur : CHABERT Antoine

Titre du Projet de Fin d'Etudes : « Répondre aux enjeux de sûreté et de sécurité actuels dans l'espace public par l'aménagement urbain – Le cas du réaménagement de la place de la Bastille »

Date de soutenance : 02/07/2018

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine

Organisme dans lequel le stage a été effectué : Atelier Ruelle, à Paris

Directeur du Projet de Fin d'Etudes : NOVARINA Gilles

Collation : **Nombre de pages** : 82 / **Nombre d'annexes** : 00 / **Nombre de références bibliographiques** : 22

Mots-clés analytiques : Sécurité, sûreté, aménagement, espace, public, urbanité, animation, usage, appropriation, enjeu.

Mots-clés géographiques : Paris, place de la République, place de la Bastille.

REMERCIEMENTS

Je tiens à adresser mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire.

En premier lieu, je remercie Mme NAVET, ainsi que l'ensemble de l'équipe de l'Atelier Ruelle de Paris. En plus de m'accueillir pour mon stage, ils ont su me donner des conseils et informations utiles pour mon sujet.

Je souhaite ensuite particulièrement remercier M. AMANOU, socio-urbaniste et fondateur de La Condition Urbaine, pour son aide précieuse et le temps qu'il a pu me consacrer. Il a su me guider dans la dernière partie de mon mémoire, en me suggérant des éléments de réponses à ma problématique.

Enfin, je remercie évidemment l'équipe enseignante de l'IUGA, pour son encadrement et les pistes fournies pour avancer.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	7
PARTIE 1 - A QUELS ENJEUX SÉCURITAIRES EST CONFRONTÉE LA PLACE DE LA BASTILLE, ET COMMENT LES AMÉNAGEMENTS Y RÉPONDENT EN L'ÉTAT ?.....	12
A- PRÉSENTATION DU LIEU D'ÉTUDE.....	12
1) Éléments généraux	13
2) Présentation des espaces qui composent la place.....	15
B- QUELS USAGES, PRATIQUES OU APPROPRIATIONS DE L'ESPACE ?.....	16
1) Les usages au cours de la journée.....	17
2) Analyse thématique : Entre mouvement et sédentarité.....	20
3) Les usages liés aux évènements temporaires.....	22
C- GESTION ET LISIBILITÉ DES ESPACES.....	24
1) Le parvis du bassin de l'Arsenal.....	25
2) Le parvis de l'Opéra.....	29
3) Les trottoirs.....	33
4) Le Boulevard Richard Lenoir.....	37
PARTIE 2 - DÉTERMINER ET TRAITER LES ENJEUX SÉCURITAIRES D'UN ESPACE EN MUTATION.....	42
A- GÉRER LES ENJEUX LIÉS A UN ESPACE EN MUTATION.....	42
B- ÉTUDE DE CAS : LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE.....	45
1) L'évolution des usages	47
2) Prospection d'enjeux de sureté et de sécurité liés à l'organisation.....	49
C-DE NOUVEAUX ENJEUX LIÉS AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE.....	51
1) Présentation générale du projet de réaménagement.....	51
2) Analyses thématiques.....	54
PARTIE 3 - COMMENT ASSURER LA SURETÉ ET LA SÉCURITÉ DES USAGES DE LA PLACE PAR L'AMÉNAGEMENT, TOUT EN PRESERVANT L'URBANITÉ DU LIEU.....	59
A- PRESENTATION DES PRINCIPES D'ACTION.....	59
1) Préserver l'urbanité de la place.....	60

2) La flexibilité des aménagements.....	61
3) Le test.....	62
4) Une protection forte et assumée face aux risques connus et spatialisés.....	62
5) La ruse.....	62
6) Interdire plutôt qu'empêcher.....	63
B- DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSES MIS EN DÉBAT.....	63
1) Traiter l'interface entre l'espace piéton et « l'extérieur ».....	64
2) Assurer la sécurité et la sûreté des usages au sein même d'un espace ouvert, induit par la création de l'esplanade.....	72
CONCLUSION.....	79
BIBLIOGRAPHIE.....	81

INTRODUCTION

On observe une omniprésence des thèmes de la sûreté et de la sécurité dans l'actualité. Ces derniers sont souvent présentés en augmentation par les médias (attentats, émeutes, etc.). Mais la sécurité et la sûreté sont depuis longtemps l'une des principales préoccupations des villes. La forme de ces dernières a d'ailleurs beaucoup été conditionnée par la volonté de répondre aux enjeux sécuritaires auxquels elles étaient confrontées. Ces enjeux n'ont eu de cesse d'évoluer au fil du temps. Pour ne citer que ces exemples, on peut évoquer les fortifications des villes, qui dans une logique de protection, visaient à lutter contre les agressions extérieures. Plus tard, au 19^{ème} siècle, on constate de nouveaux changements dans la forme des villes, favorisant cette fois la lutte contre les soulèvements populaires. Outre les objectifs sociaux et hygiénistes apportés par les travaux d'Hausmann, l'élargissement des voies facilitait les mouvements de troupes, et donc la répression des mouvements de révolte. Même s'il ne faut pas réduire ses travaux à une réponse sécuritaire. Cela étant, de nos jours les thématiques et enjeux en termes de sûreté et de sécurité ont évolué et se sont diversifiés. Allant de la lutte contre les incivilités, aux actes malveillants, en passant par la gestion des foules. La manière d'y répondre et les risques qui y sont liés ont donc aussi changés.

Ce qui a motivé mon sujet

Hormis l'aspect contemporain du thème de la sécurité, d'autres éléments ont motivé mon choix de travailler sur ce sujet. Tout d'abord, il s'agissait d'un sujet qui avait peu été abordé lors de mon cursus scolaire, et sur lequel j'étais curieux de travailler. En effet, étant intéressé par le domaine de la conception d'espaces publics, je me demandais comment ce thème était traité et intégré dans les projets. Ensuite, j'avais initialement une vision de la sécurité comme d'un élément contraignant (pour l'urbanité et les libertés individuelles). J'ai donc creusé le sujet pour dépasser cet apriori. A ce moment je me demandais comment intégrer la sécurité dans un projet urbain pour qu'elle le serve de la meilleure manière possible. Cette volonté de travailler sur ce sujet a été attisée par plusieurs constats. Mes premières recherches ont fait l'état d'un manque de concertations entre concepteurs et professionnels de la sécurité. De plus j'ai pu observer certains projets urbains ayant fait l'objet d'aménagements sécuritaires d'appoints peu qualitatifs, nuisant au bon fonctionnement d'un lieu. Par exemple, le traitement de la sécurité dans les espaces ouverts tels que les places ou les parcs est souvent résumé à des logiques d'urbanisme défensifs (ex : plots en béton), alors que de nombreux autres éléments jouent sur la sécurité ou la sûreté d'un lieu. Cela a été confirmé par l'agence La Condition Urbaine, selon qui « il persiste une fausse croyance selon laquelle protéger c'est sécuriser ». Ils ajoutent que « si cette logique est compréhensible pour un certain nombre d'espaces fermés, l'extension de cette seule logique à des espaces ouverts est plus délicate ». Or j'ai pu observer que c'était encore beaucoup le cas. Enfin, mon expérience de stagiaire en agence de maîtrise d'œuvre m'a fait remarquer qu'il existait un décalage entre spécialistes et professionnels de la sécurité d'un côté, et les

concepteurs de l'autre. En effet, la plupart des concepteurs avec lesquels j'ai pu échanger, abordent la sécurité uniquement lorsqu'ils y sont confrontés. Que cela soit par des normes (sécurité routière, incendie, PMR, etc...) ou des études spécifiques (ESSP) imposées par l'ampleur d'un projet. Mais il s'agit rarement d'un thème à part entière, apportant une plus-value au projet. Mais est-ce parce que l'on n'y est pas forcé par des règles, qu'il ne faut pas se préoccuper des questions de sécurité et de sureté ? C'est donc pour toutes ces raisons que j'ai décidé de traiter du thème de la sécurité dans mon projet de fin d'étude.

Genèse de la problématique

Ces observations ouvraient un large champ de sujets, tous potentiellement très vastes. Débutant sur le thème de la sécurité, il me fallait poser les questions dans l'ordre. En effet, me demander comment intégrer la sécurité de manière qualitative dans les projets urbains, impliquait d'admettre que l'organisation spatiale avait une incidence sur la sécurité. Ainsi, avant d'admettre cela, j'ai jugé préférable de vérifier comment l'espace pouvait influencer sur les enjeux de sureté et de sécurité.

C'est de ce raisonnement qu'est né la première partie du questionnement principal de mon sujet : Comment l'aménagement urbain peut-il répondre aux enjeux de sureté et sécurité dans l'espace public ? La seconde partie sera présentée plus bas dans le développement, et a été conditionnée par mon lieu d'étude : la place de la Bastille.

Bien sûr, j'ai conscience que ce sujet implique d'admettre que l'organisation spatiale détermine le niveau de sureté et de sécurité d'un lieu, ce qui n'est pas évident pour tout le monde. Pour résumer le débat, certains pensent que l'espace est responsable de l'insécurité d'un lieu, tandis que pour d'autres cela est due à une somme d'autres facteurs (environnement social, économique, etc...). Les positions sont rarement aussi tranchées, mais un clivage sur le sujet est indéniable. Dans le cadre de ce mémoire, je ne trancherais pas la question. En effet, j'ai conscience que la sureté et la sécurité d'un lieu sont aussi le fruit d'une multitude de facteurs non-spatiaux. Cependant, pour pouvoir traiter mon sujet j'admets aussi que l'espace participe à sa coproduction.

Les termes choisis dans cette problématique ne sont pas anodins, et méritent d'être détaillés. Premièrement, par aménagement urbain, j'entends parler de l'organisation spatiale d'un lieu, en comprenant les éléments qui y sont présents (mobilier urbain, aménagements temporaires, etc...). Dans un deuxième temps, cela pourra aussi être compris au sens de l'action d'aménager. Ensuite, j'ai distingué les termes de sureté et de sécurité. La sécurité relève de l'accidentel, tandis que la sureté relève de l'intentionnel (malveillance, troubles à l'ordre public, etc...). Ces deux notions seront abordées dans ce mémoire, car l'une a souvent des incidences sur l'autre. Notons que cette différenciation n'est d'ailleurs pas toujours respectée, même par les aménageurs. Beaucoup parlent de sécurité pour désigner des enjeux de sureté. Pour finir, j'ai préféré le terme d'enjeu à celui de risque que je juge trop pessimiste et moins adapté au projet urbain. Le terme d'enjeu incite davantage à apporter des solutions que le terme de risque, qui « se contente de les constater ».

Pourquoi la place de la Bastille ?

Le choix de la place de la Bastille peut paraître surprenant pour parler d'enjeux de sécurité et de sûreté. Mais hormis une volonté personnelle de travailler sur un espace public ouvert parisien, de nombreuses raisons ont motivé mon choix. Pour commencer, c'est une place sur laquelle on trouve plusieurs espaces distincts (qui seront présentés plus tard). Ces espaces produisent des enjeux de sécurité et de sûreté très divers. En effet, dans ces espaces, et à leurs interfaces, des usages bien différents se côtoient et peuvent entrer en conflit. On observe des enjeux de sûreté donc, mais aussi des enjeux de sécurité. De fait, de nombreux flux se croisent au sein de la place, en l'on constate une forte présence de la voiture qui « soumet » les autres modes de déplacement. La sécurité des piétons est par exemple un des principaux enjeux.

Après, la place accueille un grand nombre d'usages temporaires, qui modifient pour la plupart l'organisation spatiale, et font donc subitement évoluer les enjeux de sécurité et de sûreté. La Bastille est le lieu de départ ou d'arrivée de beaucoup de manifestations durant lesquelles la place devient entièrement piétonne, et les interfaces entre les espaces changent.

Mais l'élément principal qui m'a poussé à choisir cette place est le fait qu'elle soit en pleine mutation. Elle fait partie du projet « réinventons nos places » lancé en 2015 par la mairie de Paris et qui concerne 7 grandes places parisiennes. Des travaux ont déjà commencé, et devraient se terminer dans le courant de l'été 2019. Cela implique un changement de l'organisation spatiale, et donc des pratiques et des usages. Les enjeux sécuritaires vont alors aussi muter. C'est une formidable occasion de tenter de déterminer quels seront les enjeux, à court, moyen et long terme, on fut et à mesure de l'avancement du projet. Une étude de l'aménagement et des enjeux actuels, ainsi que des études de cas seront réalisées pour tenter de déterminer avec le plus de précision possible l'évolution de ces enjeux. De même, il sera intéressant de profiter du caractère encore inachevé du projet, pour intervenir en amont et proposer des réponses complémentaires du point de vue sécuritaire. Ce n'est pas parce qu'un lieu n'est pas réputé comme in-sécuritaire qu'il ne faut pas réfléchir sur ce dernier. Au contraire cela permet d'anticiper des situations (organisation spatiale, usages) qui pourraient devenir problématiques. Et il est ainsi plus aisé d'éviter les aménagements ajoutés à la hâte, et peu qualitatifs pour la vie urbaine. Pour toutes ces raisons et malgré sa complexité, la place de la Bastille est un lieu intéressant à étudier sous le prisme de la sécurité.

Le choix de ce lieu vient préciser ma problématique. Il donne un cadre géographique et une temporalité à cette dernière. En l'état, le sujet de mon mémoire se traduit dans ce questionnement : **Comment l'aménagement peut-il répondre aux enjeux de sécurité et de sûreté, actuels et à venir de la place de la Bastille ?**

Un sujet délicat

J'ai conscience qu'il s'agit d'un sujet complexe, qui mérite plus de temps que celui accordé dans le cadre d'un mémoire. Car il soulève de nombreuses questions auxquelles il sera frustrant de ne pas pouvoir répondre ici. De plus, les enjeux gravitants autour des notions de sûreté et de sécurité sont tout aussi vastes. Le sujet traitera l'ensemble des enjeux, mais sous le prisme de l'aménagement urbain, et sur un espace donné, qu'est la Place de la Bastille.

Les dispositifs policiers (patrouilles, dissuasion), les techniques de gestion des événements, les principes de surveillances (ex : mécanismes de détection et d'intervention), ne feront pas l'objet d'une conceptualisation aboutie. Notons l'importance de la justice, de l'éducation, de l'environnement social économique et culturel, qui ne seront pas abordés non plus. Cela dit, comme énoncé précédemment, la corrélation entre l'aménagement urbain et ces thèmes reste forte. Et les aménagements sont souvent pensés en fonction de ces derniers. Par exemple le niveau de surveillance peut influencer sur la mise en place ou non d'aménagements, tel que des potelets pour empêcher les voitures de stationner sur l'espace piéton. Il s'agira donc d'évoquer ces autres dispositifs sécuritaires lorsqu'ils sont liés aux aménagements, de les comprendre, sans pour autant qu'ils fassent l'objet de ce mémoire.

L'intérêt et l'objectif de ce mémoire résidera d'abord dans la manière de questionner et d'explorer ce sujet, à défaut de fournir des éléments de réponses à toutes les problématiques soulevées. Bien-sûr des éléments de réponse, en adéquation avec les informations récoltées seront proposés. C'est pourquoi, ce sujet reste à mon sens, intéressant à débattre dans l'état. Il s'agit d'un parti pris, dont les fragilités sont connues, mais qui selon moi permet tout de même de traiter ce sujet de manière cohérente.

Les objectifs de ce mémoire.

Mon questionnement principal se décompose en deux parties distinctes, ayant toutes deux des objectifs propres. En effet, il me faudra d'abord tenter de déterminer les enjeux actuels, et ceux qui découleront du réaménagement de la place, pour pouvoir savoir comment y répondre par l'aménagement urbain.

Ainsi, le premier objectif consiste à déterminer les enjeux de sécurité et de sûreté de la place. Pour cela je m'appuierais sur un diagnostic personnel qui alliera observations personnelles, synthèse des éléments d'études déjà réalisés pouvant être utiles pour mon sujet, et échange avec des professionnels de la sécurité. Un soin tout particulier sera accordé à l'étude des aménagements (et pas seulement sécuritaires), fournissant un indicateur sur le traitement d'enjeux sécuritaires déjà identifiés. Il faudra aussi prendre en compte son réaménagement pour tenter de déterminer les futurs enjeux à court, moyen et long terme. Pour cela une étude d'un cas « similaire » sera réalisée (place de la République). Et ce, au regard des éléments programmatiques et de projet à ma disposition concernant la place de la Bastille.

Débutant sur le sujet, j'ai décidé de ne pas me restreindre au niveau des enjeux de sécurité et de sûreté abordés. Les enjeux traités ne devront pas être réduits à la protection des individus ou à la lutte contre les actes malveillants. Des logiques moins évidentes comme le partage de l'espace, la lutte contre les conflits d'usages ou la tranquillité publique pourront être abordés. Les dysfonctionnements urbains peuvent être des indicateurs de difficultés de gestions, et seront aussi étudiés. Cela rend les enjeux évoqués potentiellement très larges, mais le diagnostic se chargera d'identifier les plus pertinents à prendre en compte. Au vu du temps et des moyens à ma disposition, il ne sera pas possible d'être exhaustif.

Une fois ces enjeux identifiés, il sera alors possible de se demander comment l'aménagement urbain peut y répondre, dans le cas de la Bastille. Il faudra alors étudier comment il y répond

actuellement, et comment il pourra y répondre durant les différentes phases du projet. Et ce de la manière la plus adaptée possible à la vie du lieu. Dans cet esprit, l'objectif sera d'explorer dans quelles conditions l'aménagement urbain fait face à ces enjeux ou au contraire dans quelles circonstances il en crée. Une réflexion sera alors engagée pour proposer des aménagements qui du point de vue de l'aménagement urbain répondent aux enjeux sécuritaires. Evidemment, j'ai conscience que le seul aménagement urbain n'est pas le seul facteur qui permet de traiter l'ensemble des enjeux qui seront exposés. Mais dans le cadre de ce mémoire j'ai pris le parti de me concentrer sur une réponse plutôt liée à la conception spatiale.

Il va de soi que mon intention n'est pas de repenser l'organisation de la place ou le projet proposé. Les réponses que j'apporterai pourront prendre la forme de propositions d'aménagements donnés ou de préconisations, en passant par la mise en lumière de points sensibles à prendre en compte. Même si plusieurs dispositifs vont être présentés, l'objet de ce mémoire n'est pas d'établir un catalogue des aménagements possibles selon telle ou telle situation. L'objectif sera de questionner ces derniers, d'observer de quelle manière ils remplissent leurs fonctions et quelles externalités ils produisent (positives ou négatives).

Pour finir, ce sujet soulève plusieurs questions théoriques auxquelles il faudra tenter de répondre, pour proposer des solutions cohérentes. Il faudra alors vérifier si et comment cela s'observe place de la Bastille.

Le plan se veut être à l'image de mon cheminement sur le sujet. Dans un premier temps, je m'attacherais à réaliser un diagnostic de l'état actuel de la place de la Bastille. Dont l'objectif sera de déterminer les enjeux sécuritaires à l'œuvre, et d'observer comment l'aménagement y répond en l'état. S'agissant de ma première prospection sur le sujet, il sera assez large, et ne se focalisera pour l'instant pas sur un enjeu précis. Une deuxième partie visera à établir comment les enjeux de la place vont évoluer à court, moyen et long terme. Tout en tâchant de montrer comment traiter les enjeux sécuritaires d'un espace en mutation. Enfin, dans une troisième partie, je me concentrerai sur un des enjeux identifiés, ce qui me permettra de conceptualiser un certain nombre d'éléments de réponses. Je me demanderai comment assurer la sûreté et la sécurité des usages de la nouvelle place par l'aménagement, tout en préservant son urbanité.

PARTIE 1 - A QUELS ENJEUX SÉCURITAIRES EST CONFRONTÉE LA PLACE DE LA BASTILLE, ET COMMENT LES AMÉNAGEMENTS Y RÉPONDENT EN L'ÉTAT ?

Comme énoncé dans l'introduction, un des objectifs est de déterminer les enjeux sécuritaires à l'œuvre sur mon lieu d'étude. Et ensuite d'identifier comment l'aménagement urbain peut y répondre. La première étape de mon mémoire consistera donc à réaliser un diagnostic (orienté sur le thème de la sûreté et de la sécurité) de l'état actuel de la place de la Bastille. Celui-ci mêlera observations in-situ (reprenant les lignes directrices d'études professionnelles sur la sécurité) et synthèse d'études plus générales déjà réalisées. Compte tenu du temps impartis et de la complexité de la place, il ne sera pas possible d'être exhaustif. Cela suffira tout de même à soulever les enjeux principaux et des questions utiles pour la suite du mémoire.

Pour ce diagnostic je me suis inspiré des approches de plusieurs bureaux d'études spécialisés. Et plus particulièrement d'une étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP) réalisée par l'agence Cronos Conseil, dans le cadre d'un projet d'aménagement à Villiers-sur-Marne. Selon la définition apportée par l'agence, « une ESSP permet d'évaluer en amont les risques pour les personnes et les biens, qu'un projet d'aménagement peut présenter, et de définir quelles sont les mesures pour y remédier. Les ESSP sont obligatoires pour les opérations d'aménagement d'une certaine ampleur, selon un cadre juridique bien précis (mis à jour dans un décret du 5 mars 2011). Les modalités juridiques bien qu'importantes, ne seront pas plus développées ici. Il s'agit donc d'un « outil » établissant un lien entre aménagement et sécurité, à l'intention (entre autres) des concepteurs. Cela permet d'intégrer suffisamment en amont la notion de sécurité pour éviter les réponses tardives, intégrées à la hâte au projet et peu qualitatives. Le lien avec le sujet de mon mémoire est donc évident. De par sa façon d'aborder la sécurité et l'aménagement, ainsi que sa méthodologie d'analyse, ce document m'a été très utile. Enfin, les ESSP proposent aussi des solutions d'aménagement. Néanmoins dans le cadre de mon mémoire j'ai voulu aller chercher plus loin que ces solutions apportées au cas par cas, pour développer des logiques plus globales (mais cela sera développé dans la dernière partie).

Par conséquent, le diagnostic sera orienté sous le prisme de 3 facteurs identifiés par plusieurs sources comme essentiels pour traiter de la sécurité et de la sûreté : « lisibilité », « usages » et « gestion des espaces ». La justification de l'étude de chacun de ces thèmes sera détaillée dans le développement lorsqu'ils seront abordés. Pour finir, une attention toute particulière sera apportée aux aménagements (pas forcément sécuritaires), pouvant traduire des enjeux de sécurité et sûreté d'ores et déjà identifiés par la ville. Ainsi qu'à la gestion et à la lisibilité des interfaces entre les lieux identifiés. Là aussi, cela sera justifié le cas échéant.

A- PRÉSENTATION DU LIEU D'ÉTUDE

1) Éléments généraux

Cette partie vise à présenter brièvement la place de la Bastille, le contexte actuel dans lequel elle s'inscrit, ainsi que son environnement proche. En effet, les enjeux de sûreté et de sécurité sont souvent liés à des facteurs ne dépendant pas directement du site étudié.

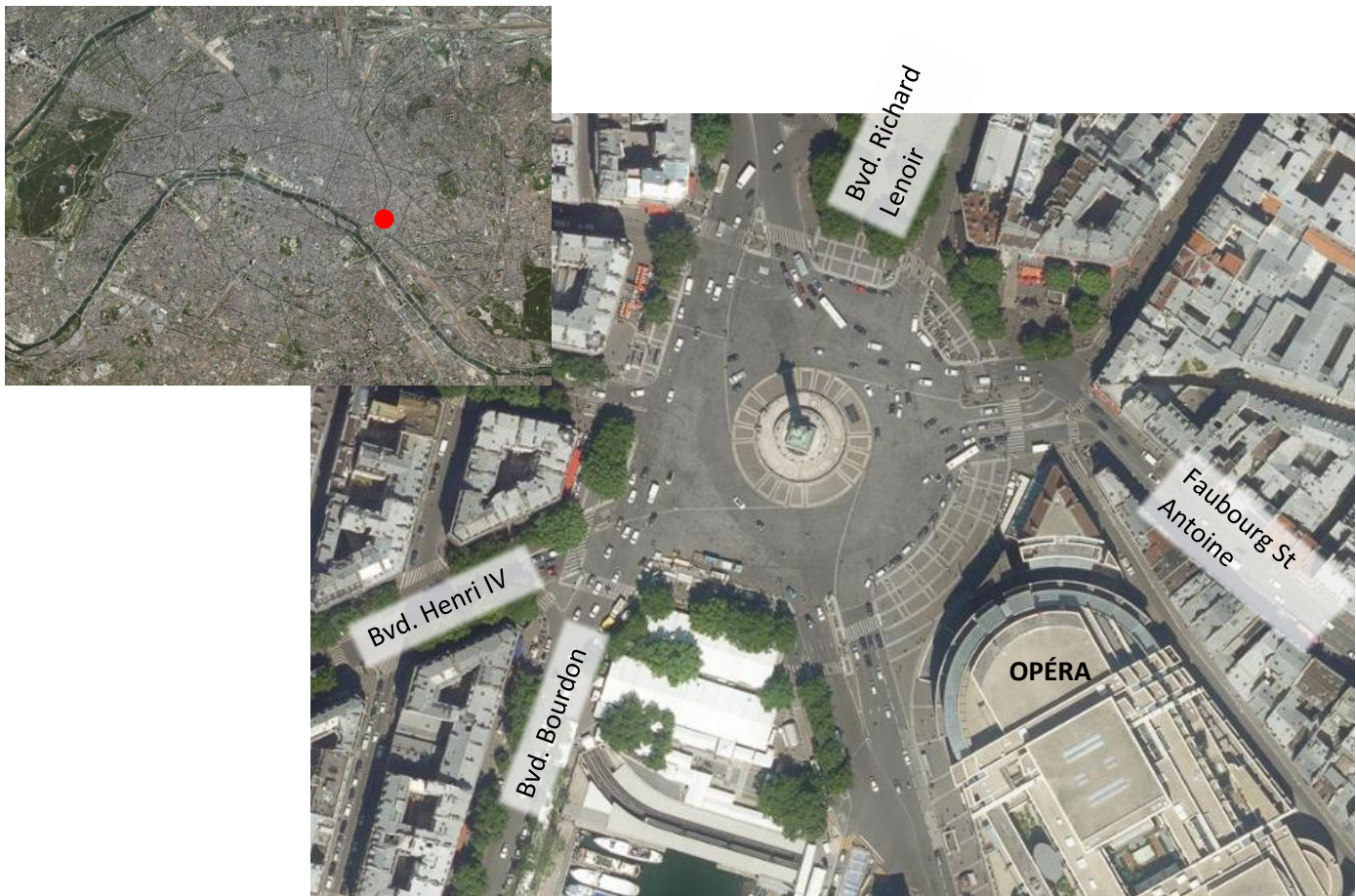
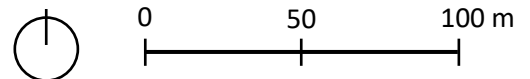


Figure 1 : Localisation de la place de la Bastille à Paris



La place de la Bastille est une place parisienne majeure, à la frontière de trois arrondissements (le 4^e, le 11^e et le 12^e). De nombreux axes structurants convergent vers la place, en faisant un lieu central où de nombreux flux se croisent. On peut par exemple citer l'axe du Boulevard Beaumarchais qui relie la place de la Bastille à la place de la République. Ou encore la Rue de Lyon menant à la gare de Lyon. Plus généralement, c'est huit axes majeurs menant à des lieux stratégiques qui se rejoignent place de la Bastille. Pour finir, on peut présenter le Boulevard Richard Lenoir, sous lequel coule le canal Saint Martin, qui se jette ensuite dans le Bassin de l'Arsenal (qui lui est à ciel ouvert). Le canal saint martin est un élément important mais imperceptible depuis la place, puisqu'il est entièrement couvert. L'eau est donc un élément important à prendre en compte dans la présentation. Au sud, le Bassin de l'Arsenal crée un lien direct entre la place et la Seine. Il abrite un port de plaisance, ainsi qu'un jardin très fréquenté par le public. Après, la place de la Bastille est cernée par plusieurs quartiers, ayant tous une identité propre. Le quartier de la Roquette est par exemple connu pour son activité nocturne. Ses bars et ses boîtes créent une animation nocturne qui déborde sur la place de la Bastille.

Son positionnement à la jonction de nombreux axes, et son attractivité en font un lieu traversé par de nombreux flux. Ces derniers sont piétons, cyclistes, automobiles ou dus aux transports en commun. La place de la Bastille est pour beaucoup un lieu de rendez-vous ou de changement de mode de déplacement. Plusieurs lignes de bus ou de métro desservent donc la place. Cependant, on observe une surreprésentation de l'automobile, qui détermine d'ailleurs l'organisation spatiale de la place. En effet, la moitié de la surface de la place est allouée à la circulation routière. Il n'y a pas de possibilité pour les piétons de traverser directement cette dernière. Actuellement, la place est d'ailleurs constituée comme un gigantesque rond-point, autour duquel tournent continuellement des voitures. Cela mène à de nombreux enjeux, et sera développé plus tard.

Pour finir, il faut mentionner la présence de monuments ou équipements culturels majeurs. Au centre de la place trône la « Colonne de juillet » (actuellement en rénovation), qui témoigne de plusieurs révoltes populaires. Ensuite, il est impossible de passer à côté de l'Opéra Bastille, qui en plus de son imposante taille, détient un rayonnement mondial. On peut enfin mentionner la présence d'une crypte méconnue sous la place, le long du canal Saint-Martin. Ajoutons que les rues adjacentes possèdent de nombreux cinémas ou équipements culturels de taille moindre. Enfin, sur les pourtours de la place on compte une offre commerciale conséquente, majoritairement représentée par des bars ou restaurants avec terrasses.

La composition, ainsi que les événements qui ont lieu sur la place sont pour beaucoup liés à l'histoire du lieu. Même s'il serait hors sujet d'en retracer l'évolution historique complète, il est intéressant de retenir quelques points à ce sujet. Ces derniers renseignent sur la morphologie et sur certains usages actuels associés à la place. La place de la Bastille n'a jamais été créée ex-nihilo avec la fonction qu'on lui connaît aujourd'hui. A la fin du 14^e siècle, une forteresse est construite sur l'est de l'emprise actuelle de la place, surplombant le faubourg Saint Antoine qui s'étend devant elle. A l'aube de la révolution, cette forteresse initialement défensive, devient peu à peu une prison. Considérée comme le symbole du régime autoritaire, la Bastille sera détruite au cours de l'année 1789. C'est au 19^e siècle que l'espace laissé libre par la démolition de la forteresse devient peu à peu une place. En 1840, la colonne de juillet (monument emblématique de la place) est érigée en son centre pour commémorer les révolutions de 1789 et de 1830. La place de la Bastille, qui était déjà un haut lieu de la mémoire nationale, devient plus que jamais un symbole. Notons qu'en 1848 la place sera le théâtre d'affrontements entre l'armée et le peuple des faubourgs. Peu de gens connaissant d'ailleurs l'existence d'une crypte sous la place, accueillant les victimes des révolutions de 1830 et 1848. Pendant le second empire, de nombreuses « rues » et équipements sont créés afin de mieux insérer la place dans le tissu urbain qui se modernise. Enfin, on peut évoquer la création de l'opéra populaire en 1983 (ouvert en 1989), qui symbolise « l'accès à la culture pour tous ». Ce rappel historique (bref et non exhaustif) permet de comprendre la portée symbolique que détient cette place. Pour les français, en plus d'être un lieu de mémoire et culturel, elle est le symbole la république et la liberté. Cela explique les nombreuses manifestations et événements engagés qui s'y déroulent tout au long de l'année. Les usages et événements de la place seront présentés un peu plus tard dans le développement.

2) Présentation des espaces qui composent la place

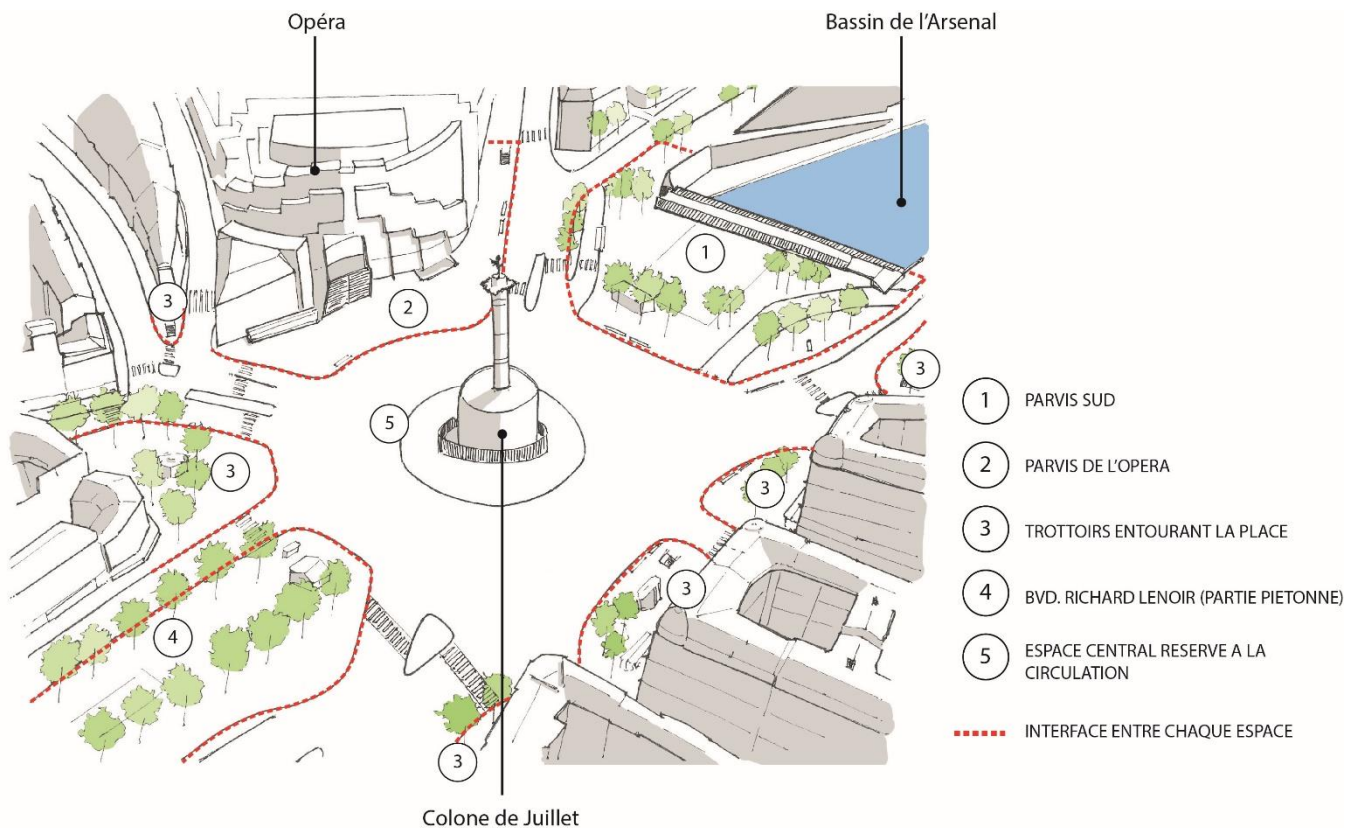


Figure 2 : Présentation des espaces identifiés et de leurs interfaces

Au cours de mes visites et de l'étude du site, je me suis rendu compte qu'il s'agissait d'un secteur très riche du point de vue de la diversité des espaces qui le composent. Chaque espace étant différent, il n'est pas inintéressant de penser qu'ils sont soumis à des enjeux de sûreté et de sécurité qui leur sont propres. J'ai donc identifié 5 espaces différents présents dans mon périmètre d'étude, à savoir : Le parvis sud du Bassin de l'Arsenal, le parvis de l'Opéra, les trottoirs entourant la place, l'espace piéton du Boulevard Richard Lenoir, et l'espace central réservé à la circulation automobile. Pour établir cette différenciation je me suis basé sur plusieurs critères. Chaque espace se distingue donc par sa configuration spatiale, ces usages, et le traitement de l'interface qu'il a avec d'autres espaces. Le parvis sud du Bassin de l'Arsenal (auss appelé « Esplanade ») se caractérise par un vaste espace piéton, ombragé par endroits, très utilisé par les sports de glisse et accueillant occasionnellement des événements tel qu'une fête foraine. Ensuite, la plupart des trottoirs reprennent une même logique organisationnelle. Ils sont tous délimités par une façade (généralement commerciale) et la route. Ces espaces sont principalement des lieux de passage. Le parvis de l'Opéra bien qu'ayant une logique similaire se différencie de ces derniers sur plusieurs points. Premièrement, contrairement aux trottoirs, il est vierge de toute végétation, et est relativement peu fournit en mobilier urbain. Ensuite, sa fréquentation peut varier grandement selon la temporalité (lors de représentation de l'Opéra par exemple). La partie piétonne du boulevard Richard Lenoir, qui couvre le canal Saint-Martin s'étend quant à elle jusqu'au-delà de mon périmètre d'étude. C'est un espace vaste, plus calme en journée que les autres

espaces présentés (hors marché). Il se prolonge ensuite vers le nord sur environ 1.5 kilomètres. Mais dans le cadre du diagnostic, nous nous intéresserons qu'à sa partie commune avec la place de la Bastille. Le dernier espace identifié n'est pas un espace praticable à proprement parlé. Il s'agit de l'emprise allouée à la voiture autour de la colonne de juillet, qui distribue les différents axes. Cela permet de constater que tous les espaces cités ont comme interface commune la circulation automobile. Pour passer d'un espace à un autre, un individu est obligatoirement confronté au flux automobile. Concilier trafic routier et aisance des piétons s'avère donc être un enjeu sécuritaire très présent sur la place. Nous verrons plus tard que beaucoup d'aménagements sécuritaires vont dans ce sens.

B- QUELS USAGES, PRATIQUES OU APPROPRIATIONS DE L'ESPACE ?

Il est légitime de se demander pourquoi travailler sur les usages dans le cadre de mon projet. Il y a plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, les usages, pratiques ou appropriations peuvent être à l'origine de plusieurs enjeux sécuritaires. Certains usages peuvent entrer en conflit avec d'autres, attirer des pratiques malveillantes ou présenter des risques liés à leur localisation dans l'espace public. C'est par exemple le cas avec les sports de glisse localisés proches de la chaussée et du flux automobile. Deuxièmement, certaines pratiques ou usages peuvent être des indicateurs utiles d'enjeux de sécurité ou de sûreté à l'œuvre. Des tentatives d'évitement ou le détournement de l'objectif premier d'un espace sont souvent très révélatrices. Dans le même esprit, certains usages peuvent faire l'objet d'aménagements qui les encouragent ou au contraire qui les restreignent. Cela fournit des indices sur leur acceptation ou non de la part de la ville (qui traduisent souvent l'identification d'enjeux sécuritaires). Notons aussi que les usages peuvent participer à la sûreté d'un lieu. En fait, certains usages, de par leur occupation de l'espace créent de l'animation et une surveillance naturelle. Pour finir, certains usages spécifiques ou exceptionnels (ex : manifestations, concerts) modifient temporairement l'organisation spatiale et les règles d'utilisation de l'espace. La place de la Bastille possède un caractère très changeant (en fonction des événements) qu'il faut prendre en compte.

J'ai donc tenté d'identifier à l'échelle de la place les différents usages qui pouvaient y avoir lieu, et ce à différentes temporalités. Afin de relever ces usages, pratiques ou appropriations, je me suis surtout basé sur des observations personnelles, ainsi que sur certaines sources externes (ex : office de tourisme). On perçoit des usages différents tout au long de la journée, sur ce lieu qui ne dort jamais. Ainsi, j'ai jugé intéressant de collecter ces informations en pleine après-midi (15h00) et en fin de soirée (00h00). Les pratiques et usages ayant lieu plus tard dans la nuit sont aussi importants, et seront aussi mentionnés (bien que je n'aie pas pu les observer personnellement). La place de la Bastille accueille régulièrement des événements temporaires (foires, marchés, manifestations), occupant une partie plus ou moins grande de la place. Un très grand nombre d'enjeux sécuritaires découlent de ces événements, puisqu'ils « bousculent » l'organisation habituelle de la place. Enfin, je me suis concentré sur deux types d'usages qui s'opposent, mais qui occupent chacun une grande importance sur la place. Les

usages liés à la mobilité, ainsi que ceux liés à la sédentarité des piétons feront l'objet d'une étude thématique.

1) Les usages au cours de la journée

Les pratiques et usages seront surtout détaillés à 15h00 et 00h00, car c'est à ces heures qu'ils ont pu faire l'objet d'un protocole d'observation détaillé. Bien sûr, je n'oublie pas les autres heures de la journée, mais ces dernières seront présentées moins précisément. A mon sens, cela permettra tout de même de fournir une vision représentative des usages de la place de la Bastille au cours d'une journée.

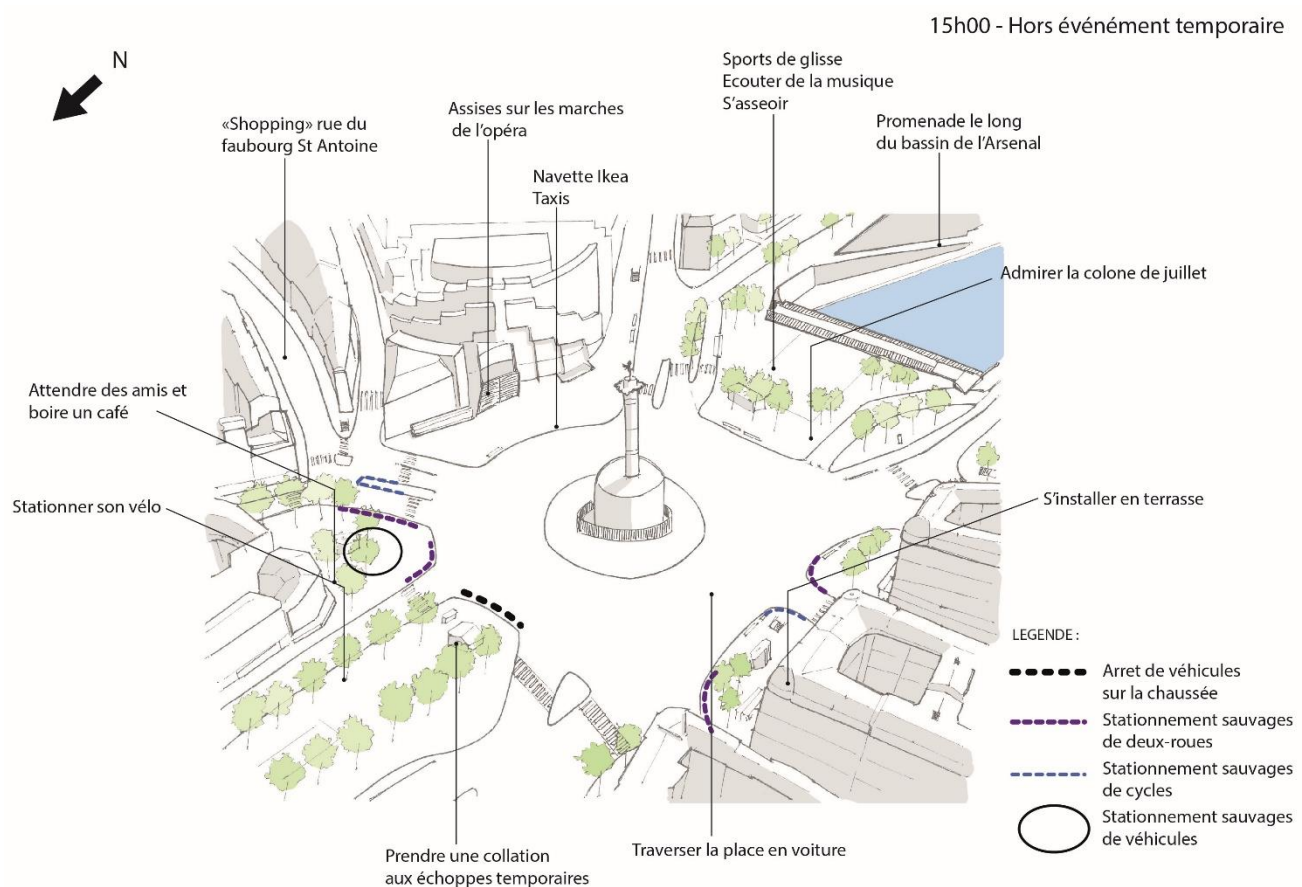


Figure 3 : Présentation des usages à 15h00

La place de la Bastille reste un espace relativement touristique. On y vient pour admirer la colonne de juillet, mais le flux constant et les nuisances provoquées par la route ne rendent pas cette tâche agréable. Ensuite beaucoup se plaignent de ne pas pouvoir distinguer l'emprise de l'ancienne prison, marquée par un pavage spécifique, qui est cependant peu visible. En journée, beaucoup de personnes viennent pour profiter de l'offre commerciale, surtout située au nord de la place, et le long du Faubourg Saint-Antoine. Les terrasses des cafés et restaurants sont d'ailleurs très occupées.

J'ai pu constater que certains espaces favorisaient des usages bien spécifiques. Par exemple, le parvis du Bassin de l'Arsenal, de par sa composition et sa localisation permet des activités

singulières. L'espace est propice aux sports de glisse qui y sont nombreux, ainsi qu'à l'accueil de plusieurs groupes. Des aménagements visant à favoriser ces usages ont d'ailleurs été installés. Ces usages bien que différents de ceux qu'on trouve ailleurs sur la place, rentrent peu en conflit avec ces derniers. Car ils sont en dehors des principaux flux et traversées piétonnes. Des risques pour la sécurité peuvent apparaître lorsque les skateurs s'approchent de la chaussée, comme cela arrive parfois. Puis, certains deux-roues traversent le parvis pour stationner ou rejoindre la chaussée. Cela devient problématique surtout quand le parvis est très occupé. Notons que c'est aussi un espace propice aux échanges (d'où la présence du local appartenant au « Collectif bastille »). Du côté du parvis de l'Opéra, les marches de ce dernier sont un repère important, utilisé pour de nombreux rendez-vous.

Certaines promenades ont pour point de départ la place de la Bastille. Que cela soit en remontant le Boulevard Richard-Lenoir jusqu'à la partie découverte du canal Saint-Martin au nord, où au sud vers le jardin du Bassin de l' Arsenal. Les dimanches après-midi la place devient d'ailleurs le lieu de départ et d'arrivée d'une randonnée en roller.

Enfin, on constate des types d'appropriations de l'espace différents. Plusieurs sont liés au stationnement. La grande majorité des gardes corps sont détournés en servant d'attache pour les vélos. De même, beaucoup de deux-roues sont stationnés en périphérie des trottoirs. Dans une certaine mesure ils participent à la mise à distance entre le piéton et le flux automobile. Mais rendent aussi le piéton inconfortable lorsqu'ils circulent sur les trottoirs. Cela traduit l'importance des enjeux liés à la mobilité sur la place, ainsi qu'un manque d'aménagements pour les accueillir. La politique de la ville de Paris vise à réduire la place de la voiture en ville, ce qui a favorisé le développement de l'utilisation des deux-roues. On peut imaginer qu'avec le nouveau projet, même si la voiture devient moins présente, on puisse tout de même s'attendre à une forte présence des motos et scooters. En parlant de la voiture, celle-ci reste omniprésente. Hormis le fort trafic de 15h00, plusieurs stationnements sauvages sont visibles sur les espaces qui ne lui interdisent pas l'accès par des aménagements (potelets, barrières, etc.).

La place reste très active aux alentours de minuit. On observe plusieurs regroupements sur le parvis de l'Opéra. Ils peuvent être attribuables à la station de taxi à proximité, ou aux résidus d'influence provoqués par la représentation de l'Opéra. Il s'agit aussi comme en journée d'un lieu de rendez-vous. Puis, les terrasses situées sur les pourtours de la place restent très occupées. Notons que la Rue de la roquette et la Rue de la Lappe, du fait des nombreux bars et boîtes qu'elles contiennent sont très fréquentées le soir. Elles sont le lieu de tensions nocturnes, qui « débordent » sur la place de la Bastille. Le parvis du Bassin de l' Arsenal reste quant à lui occupé par de petits groupes. L'éclairage de cet espace le rend praticable même la nuit.

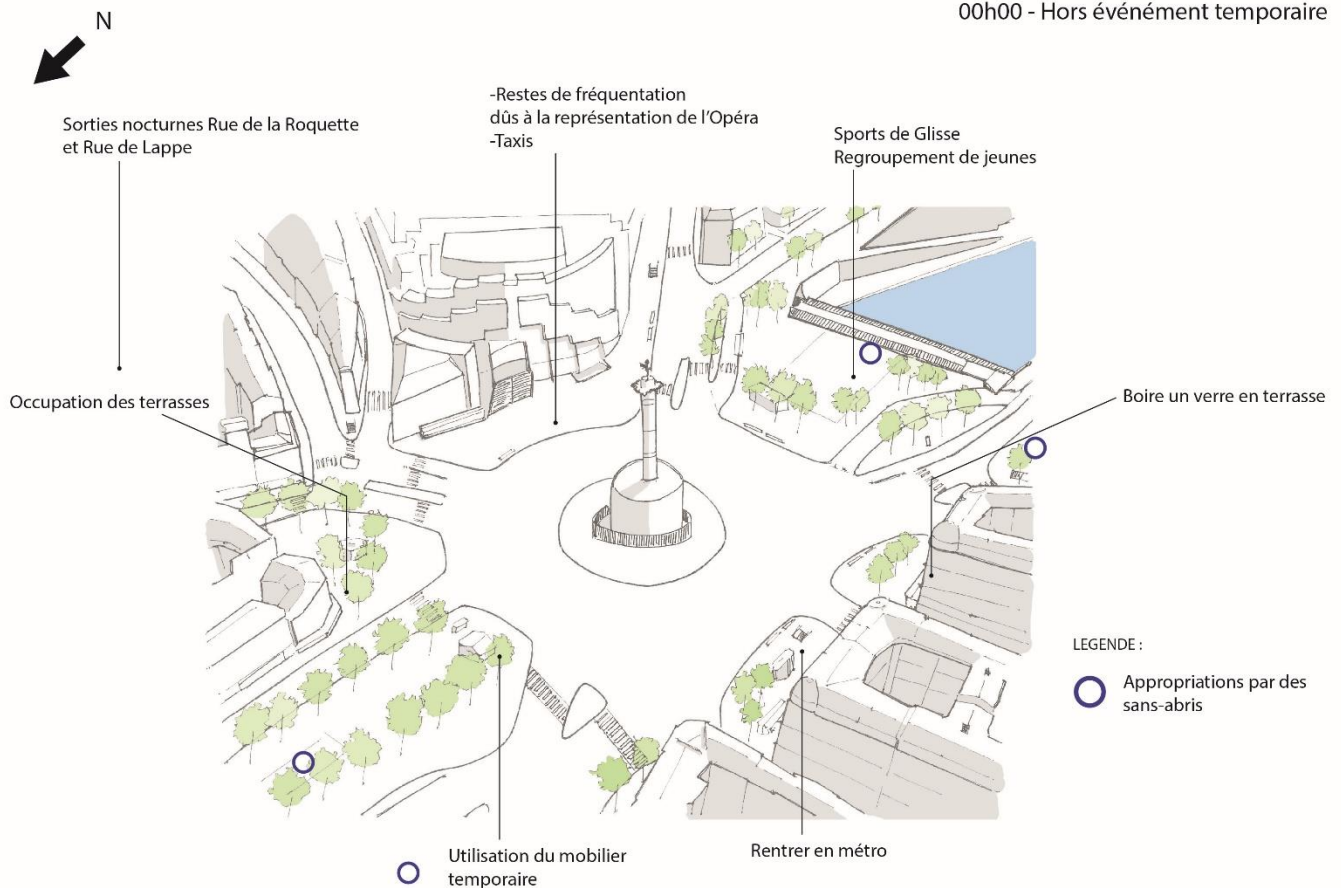


Figure 4 : Présentation des usages nocturnes

Le trafic routier paraît moins dense qu'en journée, mais reste très présent. Et la vitesse des véhicules tend à augmenter lorsque la chaussée est moins encombrée. Un enjeu de sécurité apparaît au niveau des passages piétons, où plusieurs personnes, faute de trafic routier traversent lorsque le feu (piéton) est rouge.

Enfin, on peut remarquer que certains espaces sont appropriés par des personnes sans-abris. Elles investissent de préférence les lieux abrités de la place, devenus plus calme ou possédant du mobilier leur « permettant » de passer la nuit. Des enjeux de sécurité et de sureté apparaissent alors pour protéger ces populations. Les actions de la ville ainsi que les aménagements ont souvent pour but d'empêcher leur installation. Cependant, il s'agit d'individus qui méritent un espace sure et sécurisé au même titre que les autres citoyens. Mais cela débouche sur un sujet complexe que je ne développerais pas plus ici. L'idée est surtout de montrer que lorsque l'on parle d'enjeux sécuritaires, cela est souvent orienté vers une catégorie d'usagers ou de la population. Et ce, parfois au détriment d'autres individus. Les politiques de la ville orientent généralement les choix opérés en faveur d'un groupe plutôt qu'un autre. L'un des objectifs de mon mémoire est de vérifier s'il est possible de proposer des solutions qui satisfassent la sureté et la sécurité du plus grand nombre de personnes possible.

2) Analyse thématique : Entre mouvement et sédentarité

LES USAGES LIÉS A LA MOBILITE

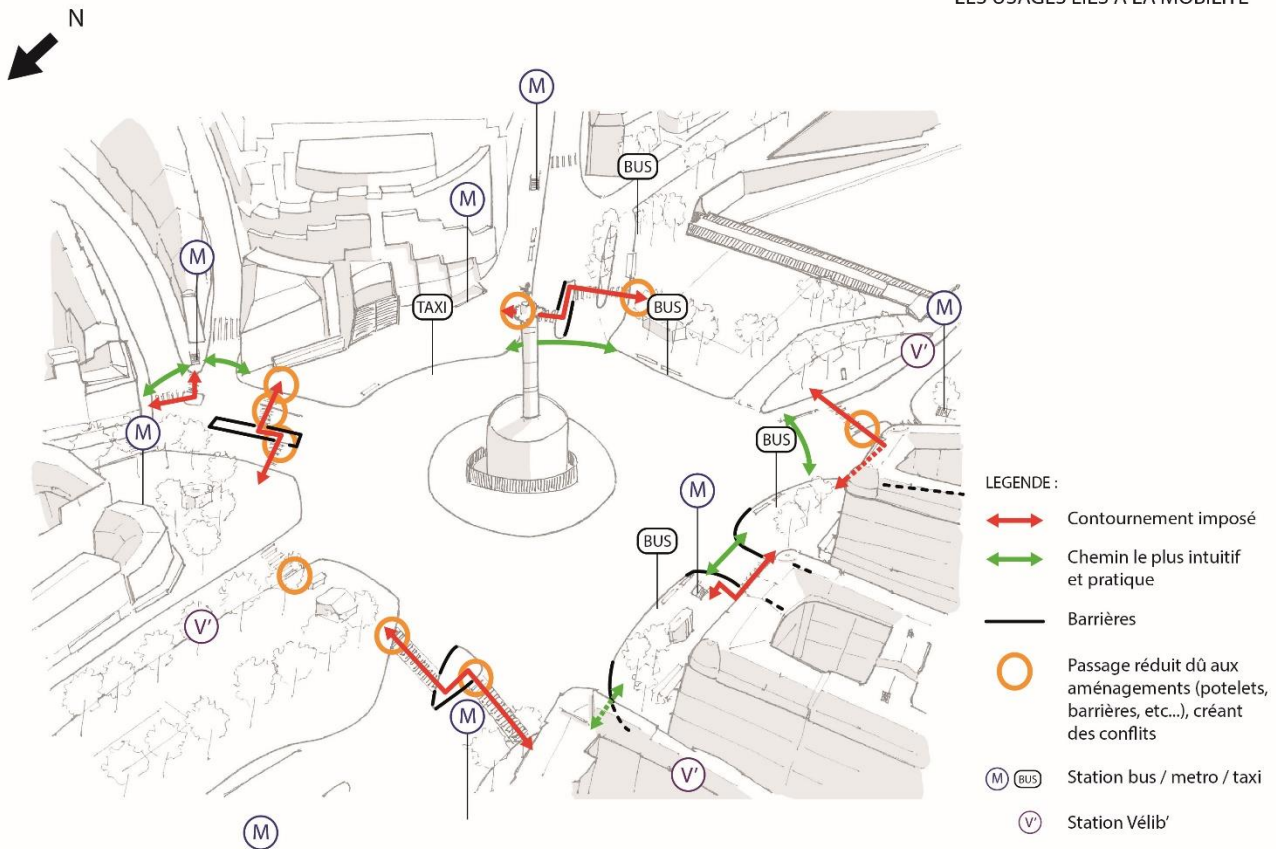


Figure 5 : Schéma des usages liés à la mobilité

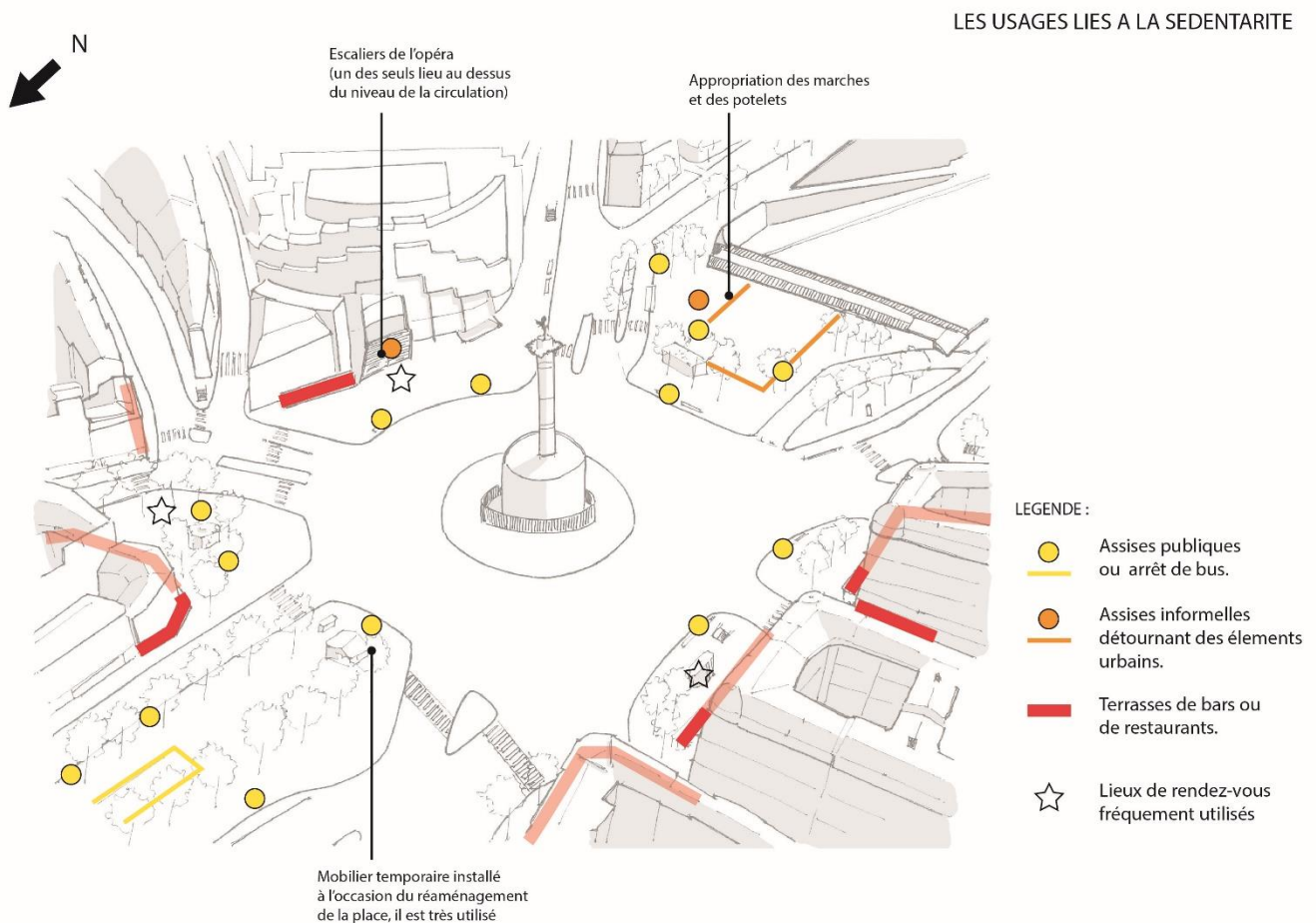
Deux types d'usages s'opposent place de la Bastille. Ceux qui sont liés à la sédentarité et ceux qui sont liés à la mobilité piétonne. Ces usages cohabitent parfois sans encombre, mais peuvent aussi mener à des conflits. Les étudier permet de révéler certains enjeux.

La place est au croisement de plusieurs axes et flux. C'est donc sans surprises que l'on y trouve de nombreux arrêts de bus ou de métro, correspondant à différentes lignes. De même, on compte trois stations Vélib', ainsi qu'une station de taxi qui est implantée devant le parvis de l'Opéra. Un arrêt de navette menant au IKEA situé à Villiers-sur-Marne est aussi présent sur ce parvis. Pour beaucoup de monde, la bastille n'est qu'un lieu où l'on prend une correspondance. La majeure partie de ces échanges se font en souterrain (métro). Mais lorsqu'il s'agit de changer de bus ou de moyen de transport, les transferts de « voyageurs » se font à la surface de la place. Les trottoirs canalisent ces flux, et on observe donc un mouvement circulaire, contournant le flux routier central in-traversable. Le parcours des piétons est conditionné par la voiture. En effet, les aménagements présents ne visent pas seulement à protéger les piétons de la voiture. Ils dévient et canalisent les individus, afin qu'ils n'entravent pas le trafic routier. Les aménagements en question (garde-corps, potelets ou la déclivité du trottoir), contraignent les libres déplacements et peuvent créer des conflits entre usagers. Ces conflits apparaissent lors des fortes influences, et quand différents modes de déplacements se rencontrent. J'ai pu observer ce cas de figure lorsque des deux-roues

quittaient leurs stationnements sur les trottoirs afin de rejoindre la chaussée. Et ce en passant par les ouvertures donnant sur les passages piétons. La gestion des flux est un enjeu considérable. On peut se demander comment concilier les flux de transits piétons, les flux piétons de « flânerie », et le flux routier. Il faut limiter les conflits créés par les aménagements censés partager l'espace entre ces acteurs. Travailler sur mobilité est donc essentiel pour influencer sur la sécurité ou la sûreté de la place de la Bastille.

Figure 6 : Schéma des usages liés à la sédentarité

Si la mobilité est très visible, les usages liés à la sédentarité occupent aussi une place importante. La place est un lieu de rendez-vous très prisé. Que cela soit sur les trottoirs (à proximité des bouches de métro), ou vers les marches de l'Opéra, qui sont un repère fréquemment utilisé. Ensuite, les assises sont très sollicitées. Que cela soit les assises publiques ou les assises plus informelles. Notons qu'à l'occasion du projet de rénovation de la place, le collectif Bastille a mis en place du mobilier comprenant assises et panneaux



informatifs. Ce type de mobilier est implanté sur la quasi-totalité des espaces cités, et est très utilisé. Les marches de l'Opéra sont aussi très sollicitées en tant qu'assises tout au long de la journée et de la soirée (hors représentations). De fait, c'est l'un des rares endroits accessibles de la place, qui surplombe le trafic automobile. Cela procure un sentiment de sécurité notable. Enfin, les terrasses des cafés et restaurants situés au nord de la place sont largement occupés. Elles sont plutôt préservées du mouvement piéton constant, du fait de leur position en retrait et du traitement de l'interface (plots, jardinières, vitres, etc.) qu'elles ont avec lui. En l'état, je

n'ai pas observé de conflits entre personnes « mobiles » et « sédentaires ». Cependant, étudier ces usages « opposés » permet de faire ressortir un enjeu notoire. Comment aménager l'espace pour assurer la sécurité des uns, sans que cela se fasse au détriment des autres. Lorsque l'on essaye d'intervenir sur des usages ou pratiques opposés, le risque est de ne pas proposer des solutions qui satisfassent tout le monde. Je n'affirme pas que cela se produirait forcément sur la place de la Bastille, mais l'idée est de mettre en garde contre cette possibilité.

3) Les usages liés aux événements temporaires

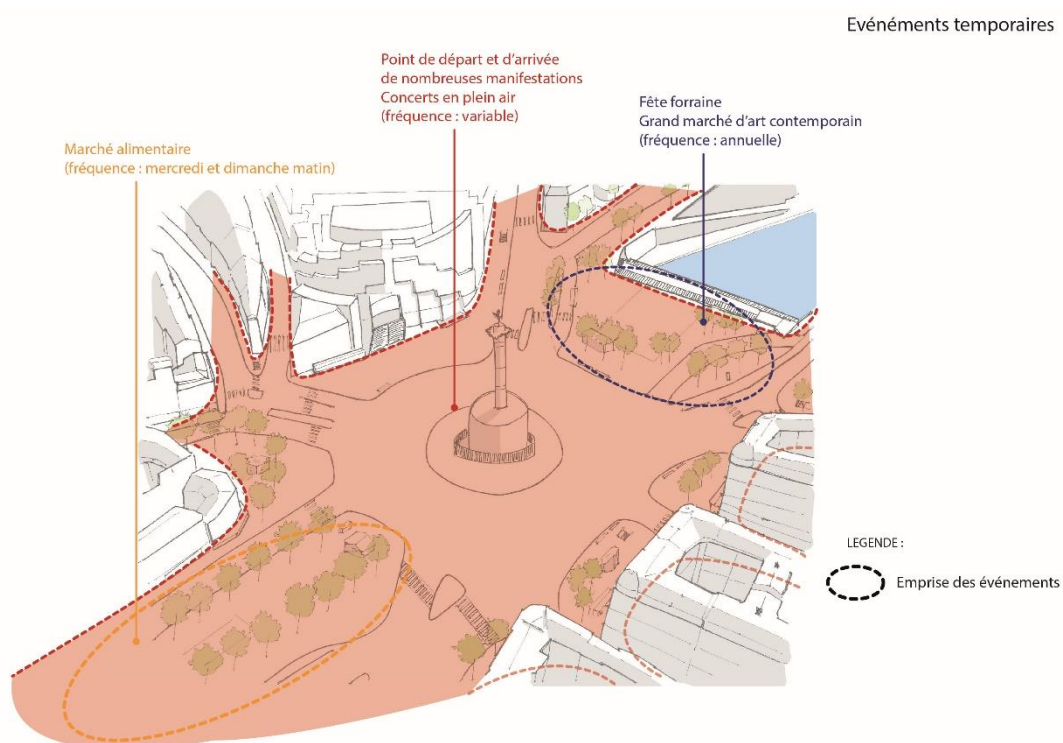


Figure 7 : Schéma de l'emprise des usages et événements temporaires

Les usages temporaires sont souvent liés à des événements. Sur la place de la Bastille ces événements ont souvent un large rayonnement, ce qui draine un grand nombre de personnes. Evidemment, cela varie en fonction de la fréquence de ces événements et de leur importance. Les événements impliquent une modification de l'organisation spatiale, ainsi que des règles d'usages de l'espace (ex : piétonisation de l'ensemble de la place lors de manifestations). Cela définit des enjeux bien différents. On ne retrouve pas les mêmes logiques lors d'un marché ou d'un concert.

Dans un premier temps, on compte divers événements hebdomadaires. Outre la randonnée en roller des dimanches après, dont il a déjà été question, la place accueille un marché les jeudis et dimanches matin. Ce marché s'installe sur l'emprise couverte du canal saint martin, le long du Boulevard Richard-Lenoir. Il est l'un des plus grands marchés de Paris et draine énormément de monde. Logiquement, de nombreux enjeux y sont liés. La foule importante et les étales peuvent être propices aux vols et aux pickpockets. Les patrouilles policières

régulières découragent cependant ces pratiques. Ensuite, ne s'agissant pas d'un parking en dehors des horaires de marché, l'accès pour la voiture y est difficile (du point de vue de l'organisation spatiale). Sans parler du mobilier temporaire installé pour l'occasion (barrières Vauban). Les risques d'incivilités (stationnement sauvage), voire de terrorisme sont ainsi grandement réduits. Cela sera d'ailleurs approfondi dans la partie qui va suivre.

En ce qui concerne les événements annuels, la place accueille une fête foraine en décembre ainsi qu'un marché d'art contemporain en mai. Tous deux ont lieu sur l'emprise actuelle du parvis sud du Bassin de l'Arsenal. Leur présence est un peu plus impactante que le marché pour la place. En effet, du fait de leur forte influence, les flux piétons débordent souvent sur la chaussée. On y retrouve des enjeux similaires à ceux observables lors des marchés. La lutte contre les vols (ex : pickpockets) en est un. Comme ailleurs, une forte influence peut attirer des pratiques malveillantes de ce genre. Mais là encore, le risque est minimisé par la présence de patrouilles policières et la vigilance collective. Le contrôle des flux devient important lors de ces événements. La forte fréquentation, couplée à la présence proche du trafic automobile rend cela primordiale. On note que du mobilier défensif (barrières mobiles) placé à l'entrée des espaces vulnérables, ainsi que les stands forment un écran en bordure du parvis, à l'interface entre voiture et piétons.

Aussi, plusieurs événements de fréquence variable ont lieu. Parmi ceux-ci, beaucoup sont engagés, et dépendent donc de l'actualité récente (ex : manifestations). La place de la Bastille est le point de départ ou d'arrivée de cortèges. L'occupation dans le temps est donc relativement réduite. Mais lors de concerts, la place peut être occupée plus longtemps. C'est généralement lors de ce genre d'événements que les règles d'utilisation de l'espace changent. En effet, la place devient entièrement piétonne, est pleinement occupée et le trafic routier est détourné. Et les usages deviennent « uniformes » sur l'ensemble de la place. Les différents espaces identifiés plus tôt deviennent alors moins lisibles (puisque les interfaces sont « gommées » et les usages tous identiques). Les enjeux qui en découlent sont liés à la gestion des foules et des flux (ex : gestion des accès, évacuation, mouvements de foules, etc.). Après, plusieurs incidents peuvent avoir lieu en marge des manifestations. L'actualité récente a fait l'état d'affrontements entre CRS et manifestants, ainsi que de dégradations de la part de casseurs. On peut se demander s'il est possible de diminuer ces effets négatifs, en proposant des solutions par l'aménagement urbain. A première vue cela paraît compliqué, car ce sont surtout l'espace disponible et la symbolique de la place qui encouragent l'accueil de ces événements. Et donc des externalités qui y sont liées.

L'étude des usages révèle plusieurs enjeux. Mais avant de les énumérer, j'aimerais revenir sur plusieurs constatations. Tout d'abord, hormis quelques appropriations problématiques et événements exceptionnels, les usages semblent adaptés à l'espace sur lequel ils ont lieu. Sur certains espaces ils sont encouragés (ex : mobilier urbain pour les sports de glisse sur le parvis sud). Et lorsque ce n'est pas spécialement le cas, ils entrent peu en conflit avec les autres, car ils sont conformes à l'environnement spatial. Bien sûr on observe des pratiques déviantes, mais celles-ci ne sont pas propres à la place de la Bastille et peuvent très bien se produire ailleurs. En règle générale, des risques pour la sûreté ou la sécurité des acteurs apparaissent à l'interface entre les espaces. Lorsque des usages différents entrent en

conflit, ou lorsqu'un usage empiète sur un espace qui n'est pas adapté à ce dernier (ex : événement). Mais mon diagnostic n'a pas permis de constater beaucoup d'incidents de ce type. Les points qui ont attirés mon attention sont surtout liés à la dualité entre flux routier et flux piétons. Cela mène à plusieurs enjeux, tel que le fait de concilier sécurité piétonne et sécurité routière. Gérer les flux par l'aménagement sans favoriser l'apparition de conflits. Ou assurer la sécurité et la sûreté des piétons (ex : allant du stationnement gênant à la voiture bélier), en empêchant la voiture d'entrer dans les espaces où elle n'est pas admise. Après, d'autres enjeux importants sont liés aux événements. La gestion des foules est importante (pour éviter les débordements ou les mouvements incontrôlés). Tout comme le contrôle des accès et des sorties. Même si la place de la Bastille est un espace relativement ouvert, nous avons vu qu'elle pouvait être occupée sur toute son emprise. Il convient alors de favoriser les évacuations, tout en limitant l'accès à des éléments perturbateurs. On peut se demander si seul l'aménagement défensif peut répondre à cet enjeu. Et si c'est le cas, est-il qualitatif et quel impact aurait-il sur l'urbanité de la place ?

C- GESTION ET LISIBILITÉ DES ESPACES

Dans cette partie, contrairement aux précédentes, les espaces identifiés seront étudiés séparément pour plus de précision. L'observation et le croquis ont largement été utilisés pour réaliser cette tâche. Le but premier est de comprendre l'organisation spatiale de ces espaces, afin de déterminer les configurations qui peuvent générer des risques, conflits ou actes malveillants. Une fois cette approche globale effectuée, je me suis intéressé à la gestion et à la lisibilité de ces espaces. À terme, l'objectif de cette partie est de déterminer les enjeux sécuritaires dans les différents espaces étudiés. Tout en observant dans l'état comment l'aménagement urbain permet d'y répondre. En notant les externalités positives ou négatives que cela produit.

Pourquoi travailler sur la gestion des espaces ?

J'ai tenté de me demander comment étaient gérés ces espaces (et pas seulement du point de vue de l'aménagement urbain). Même si le cœur de mon sujet porte sur la réponse des aménagements face aux enjeux sécuritaires, il est important de s'intéresser aux autres modes de gestion de l'espace (surveillance, présence humaine, entretien, etc...). Ce sont tant de facteurs qui peuvent être révélateurs sur les enjeux sécuritaires d'un lieu. En effet, les aménagements sont souvent pensés en fonction des autres modes de gestion. Le niveau de surveillance peut influencer sur la mise en place ou non d'aménagements. Par exemple, dans le cas d'une forte surveillance policière ou naturelle, des potelets ne s'avéreront pas forcément indispensable pour empêcher les voitures de stationner. A partir de cela, plusieurs questions sous-jacentes apparaissent. J'ai donc cherché si l'aménagement de l'espace facilitait sa gestion. Je me suis ensuite demandé quels étaient les aménagements spécifiques qui participaient à répondre aux enjeux de sûreté et de sécurité. Avec un soin particulier apporté

à l'étude des aménagements liés à la gestion des flux. Étudier ces aménagements de gestion me permettra d'abord d'identifier les enjeux sécuritaires déjà cernés par la ville. Et ensuite de constater l'impact qu'ils ont sur l'urbanité de la place.

Pourquoi travailler sur la lisibilité des espaces ?

Pour beaucoup de professionnels de l'aménagement, la lisibilité d'un espace est une condition déterminante en termes de sécurité. Dès lors qu'un espace est clair, il en devient plus facile à gérer et à arpenter. Autrement dit, la lisibilité permet une bonne orientation et limite les secteurs de conflits entre catégories d'utilisateurs. Il faut veiller à ne pas confondre lisibilité et visibilité. On peut avoir une bonne visibilité sur un espace sans pour autant que ce dernier soit facilement lisible. Un espace lisible permet non seulement une bonne orientation, mais aussi une définition claire des lieux qui le composent. L'objectif est de vérifier s'il existe une cohérence entre l'espace et son statut. Pareillement, l'organisation spatiale est-elle cohérente avec les usages que l'espace est censé accueillir ? Pour finir, j'ai essayé de déceler une hiérarchisation ou une affectation précise au cœur de chaque espace.

Pourquoi travailler sur les interfaces ?

En travaillant espaces par espaces, et en abordant gestion et lisibilité, la notion d'interface est apparue. Il me semble que c'est un élément majeur à prendre en compte lorsque l'on s'intéresse à la sécurité et à la sûreté d'un lieu. Comme affirmé précédemment, les interfaces marquent des limites entre espaces et sous-espaces. C'est donc à ces endroits que différentes catégories d'utilisateurs de l'espace sont susceptibles de se rencontrer. Ce sont des lieux stratégiques sur lesquelles on peut agir (notamment par l'aménagement), pour assurer la sûreté et la sécurité des individus. Qu'ils soient à l'intérieur ou à l'extérieur d'un espace. On peut agir aussi bien pour favoriser les accès, que pour les contraindre selon la situation. Ils peuvent inviter à s'engager, ou au contraire à ne pas le faire (par la dissuasion ou la contrainte physique). De fait, la lisibilité de ces derniers est décisive. Cela indique aux individus quand ils entrent ou sortent d'un espace. Et donc où les règles d'utilisation changent. Par « règles », j'entends des normes communes implicites ou explicites, qui sont à l'œuvre dans un espace donné. Je me suis donc demandé comment les interfaces entre les espaces étaient gérés physiquement, et de quelle manière ils étaient marqués, pour vérifier leurs lisibilités.

1) Le parvis du bassin de l'Arsenal

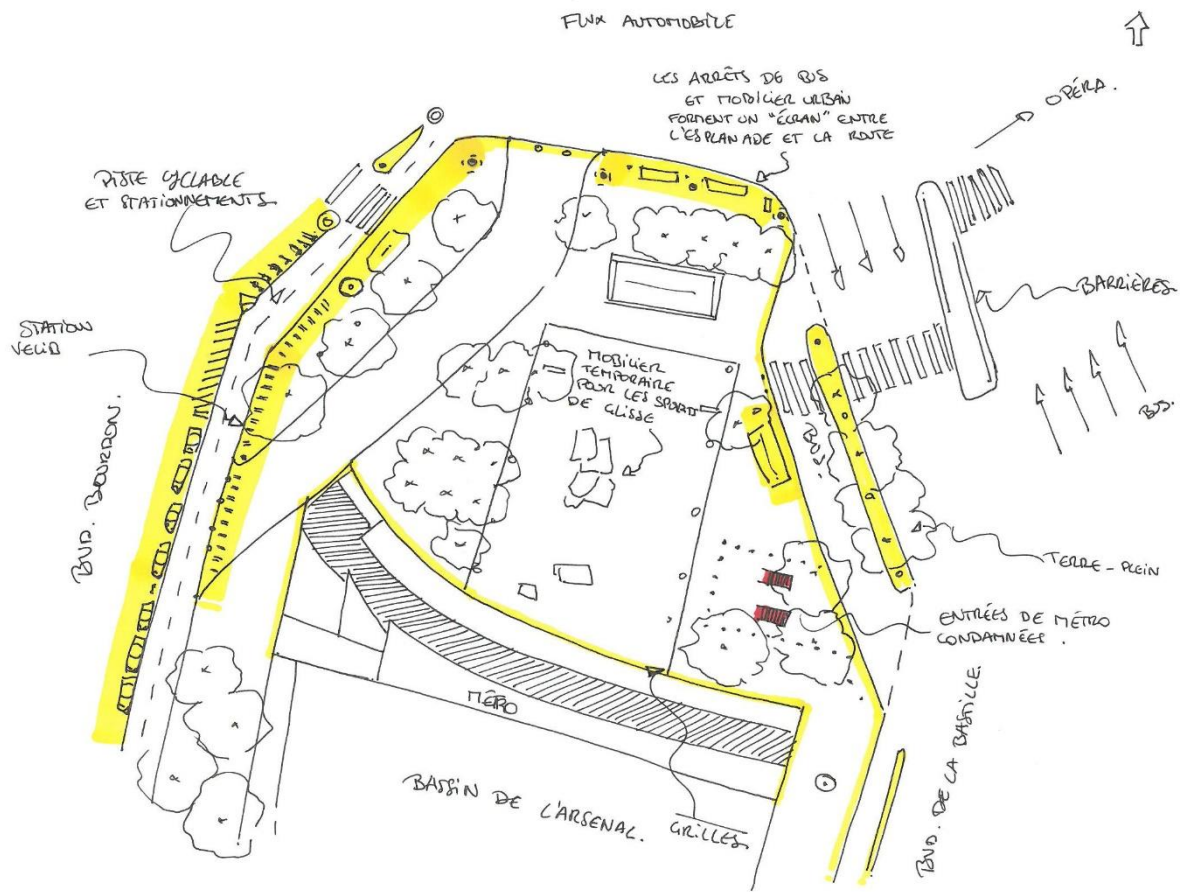


Figure 8 : Schéma de l'organisation du parvis du bassin de l'Arseнал

Concernant l'organisation générale, on constate que le site est cerné par un fort trafic routier. Sauf au sud où il « donne » sur la station de métro et le Bassin de l'Arseнал. A chaque fois, l'interface est traitée différemment, ce qui sera explicité juste après. On peut décomposer le parvis sud en plusieurs sous-espaces. On distingue une esplanade (largement utilisée par les sports de glisse). A proximité, des plots délimitent d'anciennes entrées de métro aujourd'hui condamnées. Cet espace est plus propice à la sédentarité (les plots sont utilisés comme assises). À l'ouest de l'esplanade passe une allée pacifiée. Celle-ci n'est utilisée que par les secours, et les services d'entretien ou de chantier. A l'est et au nord, les espaces sont surtout consacrés aux transports en commun, avec des arrêts de bus. Enfin, il ne faut pas oublier les trottoirs desservant le sud du parvis. Notons qu'il s'agit d'un zonage personnel, construit d'après des observations sensibles de l'organisation spatiale et une étude des usages.

a) Gestion du parvis et de ses interfaces

Le parvis sud est géré de différentes manières. Comme partout ailleurs sur la place, des patrouilles récentes de policier ou de militaires ont lieu. Outre les forces de l'ordre, l'espace est très fréquenté. Puis, en plus de la vidéosurveillance, il y a une surveillance naturelle due à une présence humaine tout au long de la journée. Malgré la présence de chantiers, l'espace reste bien entretenu.

Dans mon diagnostic, j'ai ensuite resserré mes observations autour des dispositifs de gestions assurés par les aménagements. Il faut noter que certains aménagements n'ayant pas pour vocation d'assurer la sécurité ou la sûreté de l'espace, participent tout de même à sa gestion. Comme c'est le cas avec le mobilier temporaire dédié aux sports de glisse ou avec l'éclairage urbain, qui en font un lieu attractif pendant toute la journée et la soirée. La présence humaine participe à rendre le lieu plus sûr (surveillance, limite des pratiques déviantes, etc.). Mais évidemment, d'autres enjeux, liés à cette même présence humaine peuvent apparaître. A l'intérieur du parvis, les aménagements sécuritaires sont difficilement perceptibles. Ils sont d'avantage visible aux interfaces.

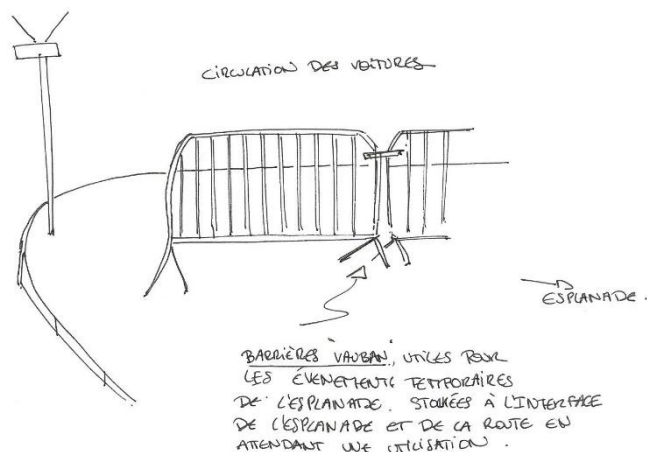


Figure 9 : Croquis « barrières Vauban ».

Des résidus d'aménagements liés aux événements temporaires sont perceptibles. C'est le cas de quelques « barrières Vauban » ou de plots, stockés en périphérie entre espace piéton et flux routier. Si ces aménagements n'assurent pas la sécurité de façon effective (protection), ils permettent d'accentuer la limite physique entre ces deux espaces. Lors des dits événements, leur utilité est plus large. En plus de marquer les limites de l'événement, ils canalisent les flux et facilitent le contrôle des accès. En temps normal ces aménagements ont peu d'impact, si ce n'est qu'ils peuvent être détournés (comme en étant déplacés à des endroits problématiques).

Le parvis partage une grande partie de son interface avec le trafic automobile, et les dispositifs de gestion sont assez variés selon l'endroit où l'on se trouve. En effet, par endroits la limite n'est marquée que par une simple surélévation de l'espace piéton par rapport à la chaussée (ainsi que par quelques panneaux de signalétique ou potelets éparses). A l'ouest, l'interface avec le Boulevard Bourdon est tout autre. Successivement ce sont des stationnements, une piste cyclable et une station Vélib' qui séparent le boulevard du parvis. Il y a une mise à distance entre flux routier et parvis donc. Mais il y a aussi une mise à distance de la piste cyclable par rapport à la chaussée et au parvis. Une configuration similaire se retrouve au sud-est du parvis, face au Boulevard de la Bastille.

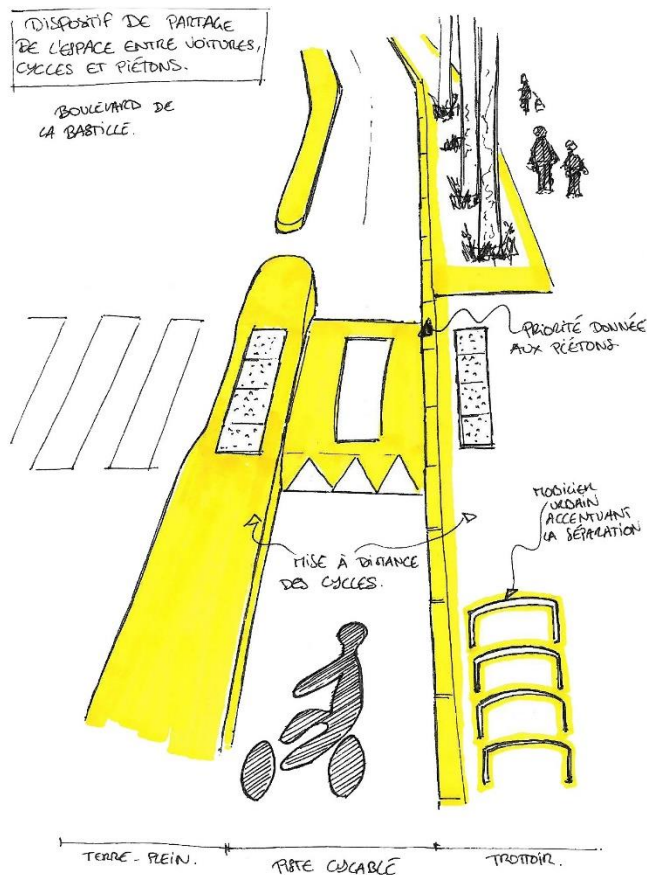


Figure 10 : Croquis des aménagements de partage de l'espace pour une piste cyclable.

Ici, on déduit la volonté de séparer l'espace entre différents types d'usages, pour fluidifier les flux. Cette logique de séparation est critiquée par certains, qui y voient une atteinte à l'urbanité du lieu. Le caractère urbain d'un lieu étant créé par les rencontres (même entre différents modes de déplacements), le gain de sûreté et de sécurité se ferait au prix d'un manque d'interactions. D'un autre côté, la cohabitation entre ces usages crée parfois des conflits ou soulèvent des enjeux sécuritaires (ex : accident). Dans les deux cas des points positifs ou négatifs apparaissent. Il faut alors étudier les lieux au cas par cas pour déterminer le dispositif le plus adéquat (entre canalisation des flux et partage de l'espace). C'est un questionnement important pour la suite du mémoire, et il sera développé plus tard. Notamment en m'appuyant sur la base de travaux réalisés par l'architecte Paul Landauer.

Le mobilier urbain et les aménagements nécessaires à la place participent aussi à marquer l'interface entre voiture et piétons. Ces derniers étant liés aux transports, à l'entretien ou à l'éclairage de la voirie, ils sont situés en périphérie du parvis. Que cela soit volontaire ou non, le fait est qu'ils créent une mise à distance.

Enfin, une deuxième interface est présente. Elle concerne cette fois la limite entre le parvis et les voies de station de métro (donnant sur le bassin de l'Arsenal). Ici l'interface est très nettement marquée par de grandes grilles, empêchant évidemment l'accès.

Les accès au parvis sont nombreux et de différentes natures. On y accède par les passages piétons en provenance du parvis de l'Opéra à l'est ou de Boulevard Henri IV à l'est. Les arrêts de bus constituent aussi un accès qu'il ne faut pas oublier. Au sud, le parvis est directement connecté par des trottoirs. Enfin, l'accès à la « voie pacifiée » est usuellement bloqué par des plots en béton. Le nombre d'accès ne ferme pas l'espace, sans qu'il soit totalement ouvert, comme c'est le cas sur d'autres espaces publics. Paradoxalement, de par son tracé et les aménagements qu'il a suscité (sécurité routière, mise à distances piétons, arrêts de bus, etc....) le flux routier est garant de cet équilibre. Mais cela n'est valable que pour le contrôle des accès. La cohabitation entre piétons et voitures reste créatrice de beaucoup de problèmes sécuritaires. Pour le reste, j'ai difficilement pu observer des difficultés de gestion liées à la configuration spatiale. Si ce n'est peut-être les anciens escaliers (aujourd'hui condamnés), menant à la station de métro. Car il s'agit d'un recoin peu visible.

b) Lisibilité du parvis et de ces interfaces

Le parvis est un espace assez lisible. Comme tous les espaces composant la place, il est plutôt ouvert, ce qui favorise une bonne orientation. Puis lors du diagnostic, il a été aisé de faire apparaître des sous-espaces, ayant une identité propre. On distingue clairement une hiérarchisation entre les espaces. Ces propos doivent cependant être nuancés par la présence actuelle de chantiers, qui diminuent quelque peu la lisibilité. L'organisation spatiale générale du parvis est cohérente avec son statut. Puis comme cela a été vu ci-dessus, les interfaces sont marquées physiquement. Les limites du parvis sont alors claires.

Pour conclure, les enjeux de sécurité ou de sûreté sont pour beaucoup liés à l'interface entre le parvis et la circulation automobile. Le fait qu'elle soit si marquée, confirme l'incompatibilité entre ces deux espaces. Si en tant que piéton on est « préservé » des risques liés à la voiture au centre du parvis (interface marquée et protecteur), on y est confronté à un moment ou un autre. En se déplaçant vers les périphéries pour quitter le lieu (traversées ou bus). La canalisation des individus au niveau des passages piétons est d'ailleurs souvent vectrice de conflits. Il faut veiller à rendre les traversées piétonnes plus apaisées. Ensuite, nous avons vu que les aménagements favorisaient la présence humaine au cours de la journée, voire de la soirée. Si cela peut être bénéfique pour la sûreté d'un lieu, cela soulève aussi d'autres enjeux. Comme par exemple le fait de faire cohabiter des usages différents ou d'éviter des pratiques déviantes (pouvant présenter un risque pour la sécurité et la sûreté). Enfin, sur le parvis du Bassin de l'arsenal, l'enjeu est de continuer à pouvoir accueillir des événements temporaires, de la meilleure manière possible. C'est à dire, en ne les restreignant pas, tout en assurant la sécurité des acteurs y participant et en limitant l'impact néfaste qu'ils peuvent avoir avec les espaces alentours (ex : débordement sur le flux automobile).

2) Le parvis de l'Opéra

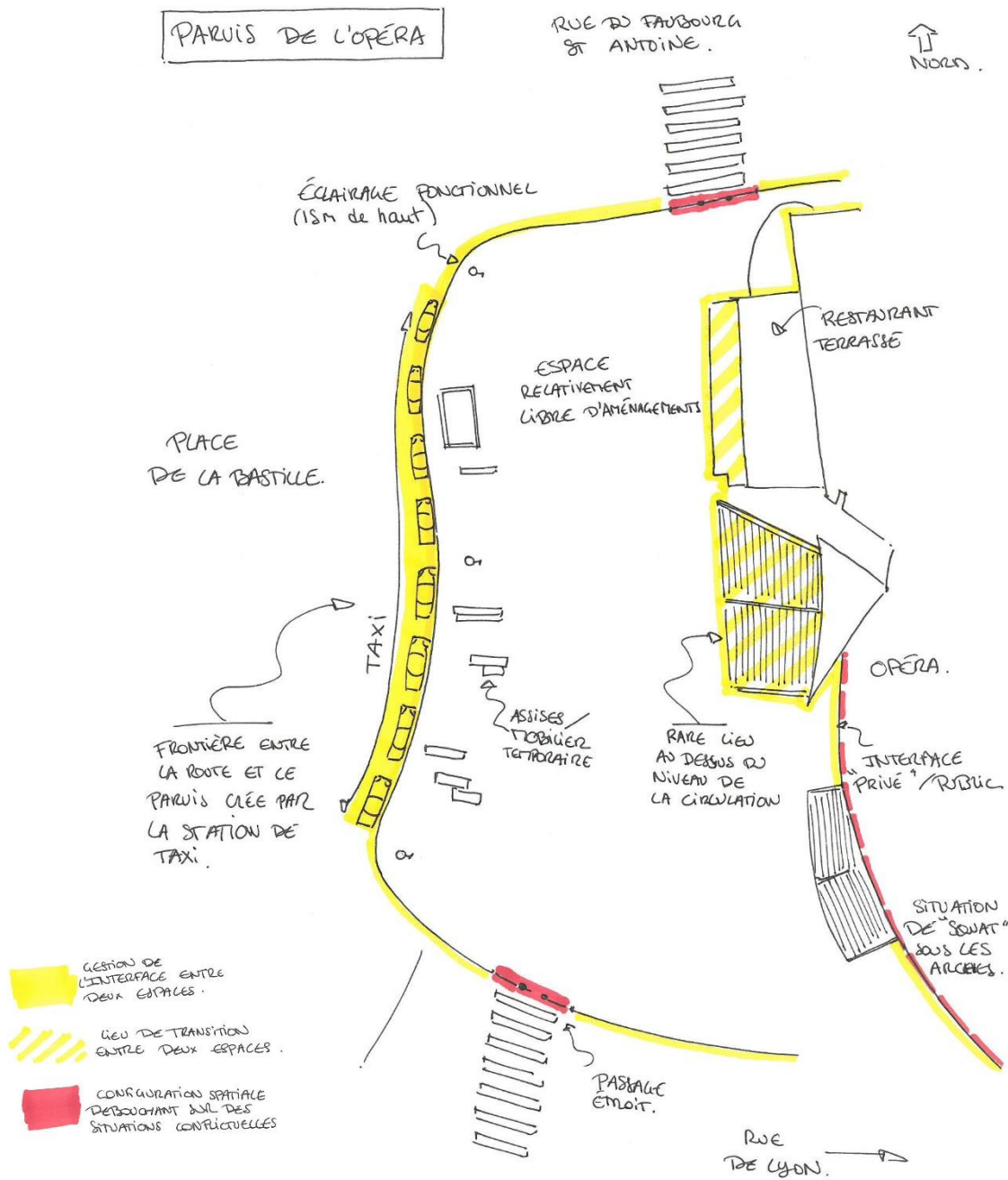


Figure 11 : Schéma de l'organisation du parvis de l'Opéra.

a) Gestion du parvis de l'Opéra et de ces interfaces

Le parvis de l'Opéra est situé comme son nom l'indique entre l'Opéra, la Rue de Lyon, le Faubourg Saint-Antoine et le centre circulé de la place. La configuration spatiale est assez proche de celle que l'on peut retrouver sur les autres trottoirs de la place. À ceci près qu'il est beaucoup moins encombré en mobilier ou aménagements. Même en prenant en compte les assises temporaires installées par le « Collectif Bastille ». Contrairement au parvis du Bassin

de l'arsenal, c'est un espace assez uni. Les marches de l'opéra, les escaliers menant au métro ou encore l'espace sous les arches de l'opéra viennent perturber l'unicité du site.

Comme pour le parvis du Bassin de l'Arsenal, on observe des patrouilles ou une proximité des forces de l'ordre. Puis il y a une forte présence humaine tout au long de la journée. On remarque que la surveillance vidéo est très présente sur cet espace. En effet, l'Opéra est un équipement majeur, qui attire beaucoup de monde et donc un espace sensible. Le croquis ci-dessous montre un exemple d'implantation de ce type de dispositif, sous les « arches » (corridors couverts en rez-de-chaussée) de l'Opéra. Ici la caméra permet de surveiller la zone couverte, mais aussi une grande partie du parvis à ciel ouvert. Elle est d'ailleurs volontairement assez voyante. Ainsi, outre le fait de surveiller une zone précise, cela peut dissuader d'éventuels actes malveillants. Ce type de dispositif fait penser au système du « panoptique ». C'était un type d'architecture carcérale qui permettait à un gardien (placé dans une tour centrale) de surveiller l'ensemble des prisonniers dans des cellules autour de lui, sans que ces derniers sachent quand ils étaient réellement observés. Dans le doute, les prisonniers restaient calmes. Mais ce principe n'est forcément appliqué à tous les autres espaces de la place de la Bastille. Dans d'autres cas, le but de la vidéo-surveillance n'est plus de dissuader de potentiels actes malveillants. Par exemple, au centre de la place, au sommet de la colonne de juillet se trouvent des dispositifs de vidéo-surveillance, qui offrent une vue en temps réel à 360 degrés. Cette fois-ci, ils sont peu perceptibles, voir camouflés en reprenant le style et la couleur de la colonne de juillet (même si c'est sans doute aussi dû à des prescriptions patrimoniale). Néanmoins, ici l'objectif est surtout d'avoir une vision globale, pour par exemple gérer les flux (voitures et piétons) plus aisément. Cela montre que le type d'aménagement ou de dispositif s'adapte à l'espace et au type de gestion voulu.

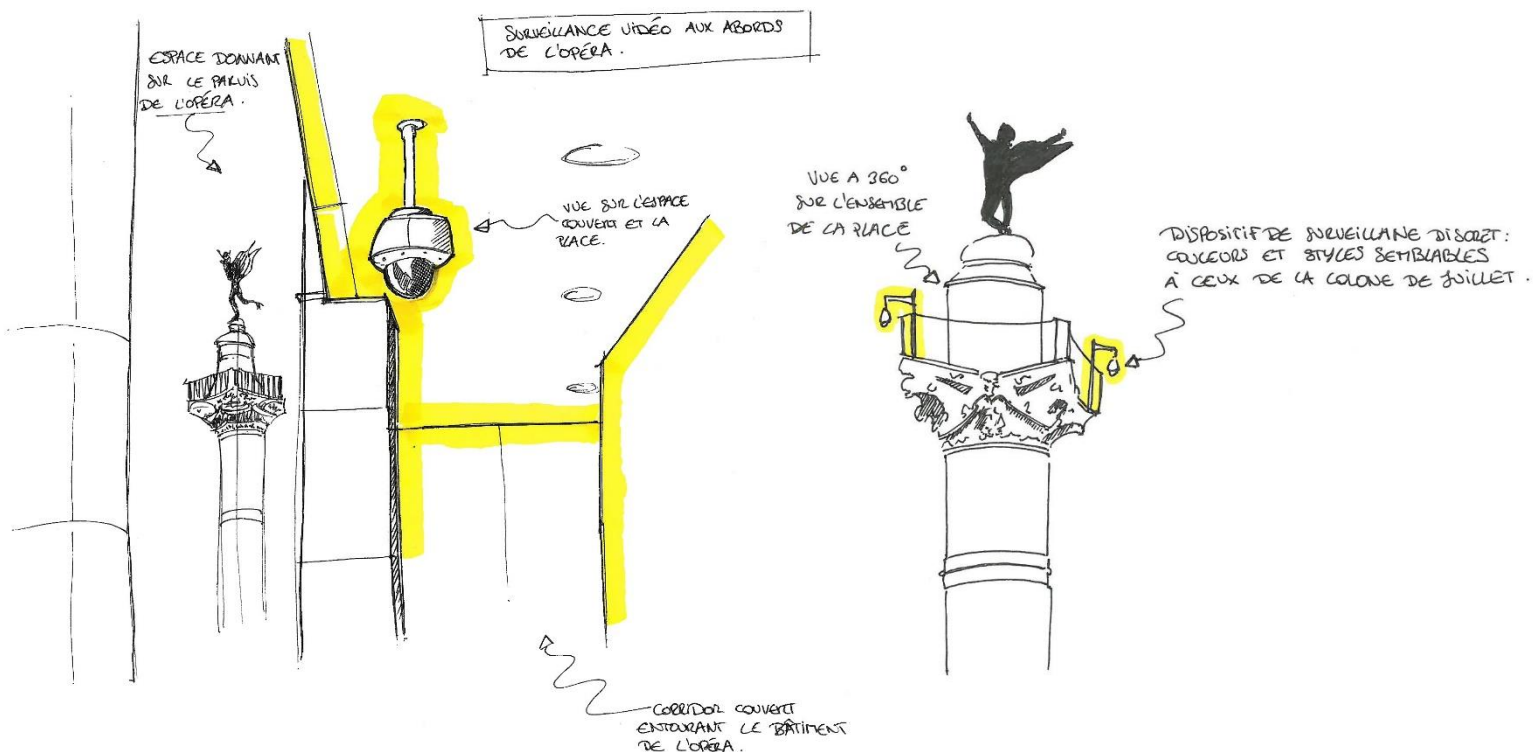


Figure 12 : Croquis de dispositifs de vidéosurveillance.

Les aménagements sécuritaires les plus visibles sont surtout liés à la présence de l'Opéra. J'aurais pu parler des portiques de sécurité et des sas, mais ne s'agissant pas d'aménagements de l'espace public à proprement parler, je ne m'y attarderais pas. Pour le reste, hormis les aménagements liés aux travaux, que j'évoquerais plus tard, peu d'aménagements spécifiquement sécuritaires sont visibles. Mais le fait que l'espace soit laissé assez libre est aussi une forme de gestion de l'espace. Effectivement, cela permet l'accueil des foules lors des heures d'affluences (pour les représentations de l'Opéra). Mais en plus de cela, c'est un espace qui répond aux méthodes d'interventions des forces de l'ordre ou des secours. On retrouve ce type d'aménagement devant la plupart des grands équipements. Comme le souligne l'architecte Paul Landauer, « les aménagements ne suffisent pas toujours ». Et il faut donc que ces derniers soient complémentaires avec les autres acteurs de la sécurité, en facilitant leur travail.

Ensuite, on remarque une volonté de lutter contre la sédentarité et l'appropriation de certains individus. Les corridors créent un espace abrité, potentiellement appropriable par des personnes sans-abris. Bien qu'ils n'y aient pas de risques à proprement parler (comme pour d'autres enjeux sécuritaires), l'objectif est d'empêcher des appropriations jugées incompatibles, voir « nuisibles » pour le lieu. Des aménagements défensifs ont donc été mis en place (grilles), empêchant l'installation pure et simple d'individus. S'agissant d'un sujet délicat, je ne commenterai pas la légitimité de tels dispositifs. Cette partie a uniquement pour objectif de constater les dispositifs et aménagements utilisés.

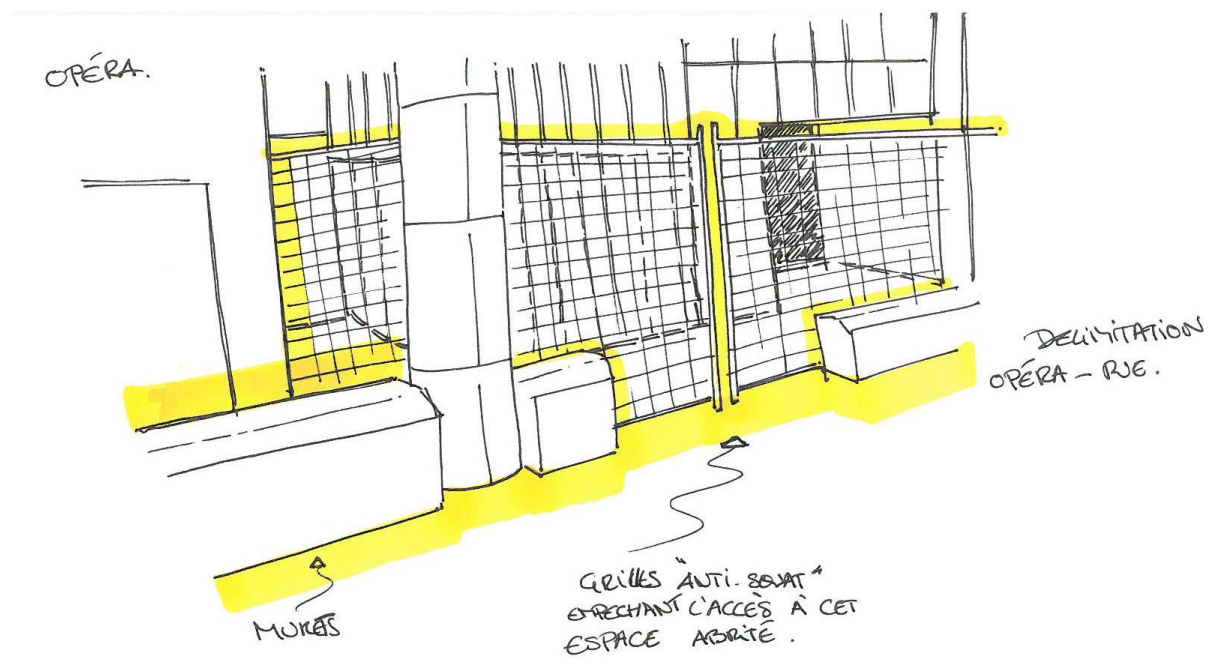


Figure 13 : Croquis d'aménagements anti-sédentarité aux abords de l'Opéra.

Le parvis de l'Opéra possède plusieurs interfaces de différentes natures. Premièrement, l'interface avec la voirie est principalement marquée par la présence d'un trottoir surélevant l'espace piéton de celui de la voiture. Par endroits, une concentration d'aménagements ou de

mobilier urbain en périphéries accentuent cette démarcation physique (ex : assises, éclairage public). Mais l'élément le plus marquant est la présence d'une station taxi. En effet, le stationnement des taxis le long du trottoir participe à marquer physiquement l'interface, et à mettre à distance les piétons de la voiture. La localisation de la station à cet endroit s'explique notamment par la présence de l'Opéra. Bien que je n'affirme pas qu'il y ait eu une volonté de l'implanter ici spécifiquement pour sécuriser le parvis. Je constate simplement que dans les faits, cela y participe. Même si d'un autre côté, cela peut créer d'autres nuisances. Les autres interfaces délimitent l'espace public de l'espace « privé », entre parvis et terrasses, ou parvis et Opéra. Dans certains cas, la limite n'est pas clairement marquée, et on devine un espace de transition. Dans le cas de l'Opéra, les escaliers en sont l'exemple. On a l'impression d'être toujours dans l'espace public, tout en étant déjà sur l'emprise de l'Opéra (même si l'opéra possède un statut particulier puisque c'est un équipement culturel public. On retrouve la même logique pour les terrasses. Le traitement de cette interface est quant à lui réalisé grâce à des panneaux et des vitres en plexiglass (logique de fermeture mais de transparence). La différence entre ces deux types d'espaces est marquée tout en invitant à s'y rendre. Enfin comme les corridors couverts sont situés au rez-de-chaussée, ils forment eux aussi un espace de transition.

Pour finir, on peut accéder au parvis par des passages piétons au nord et au sud, et par les trottoirs situés à l'est (venant de la rue de Lyon ou de la rue de Charenton). Les bouches de métro offrent aussi un accès direct au site, sans traverser le flux routier. Les abords des passages piétons peuvent créer certains conflits entre individus, dû à la déclivité des trottoirs et aux aménagements canalisant les flux. D'autres difficultés de gestions apparaissent justement au niveau des escaliers descendant vers la station de métro, ou sous les corridors couverts de l'opéra. La difficulté de gestion résulte surtout du manque de visibilité de ces lieux depuis le parvis.

b) Lisibilité

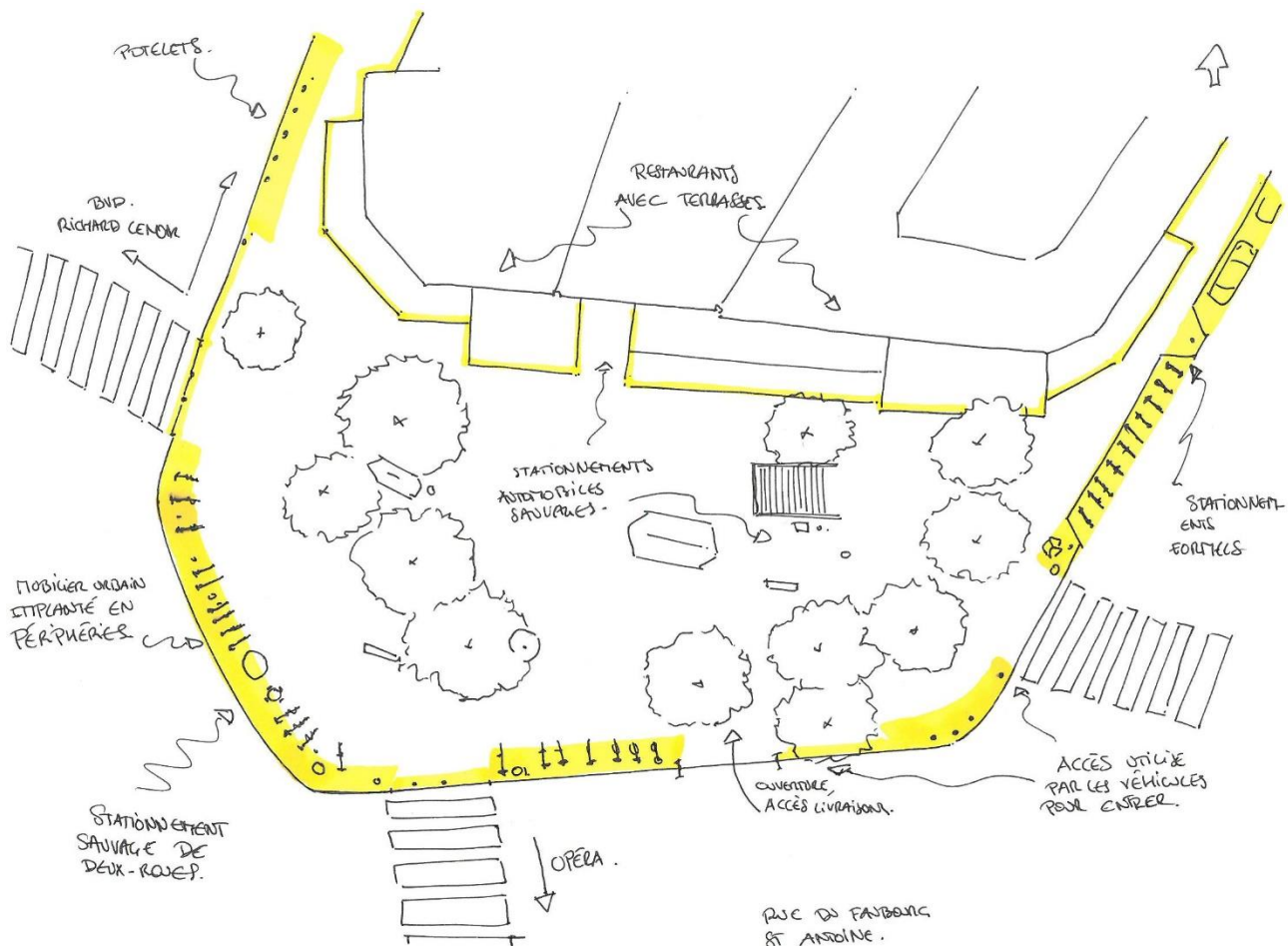
Cette partie sera beaucoup plus courte que la précédente, car la lisibilité dépend beaucoup de ce qui a déjà été présenté. Ainsi l'espace est relativement cohérent avec son statut. Du fait de la faible densité d'aménagements ou de mobilier urbain, permettant à l'opéra de fonctionner normalement. Il est très facile de s'y déplacer et de savoir où l'on veut aller. Avec un bémol concernant l'escalier menant au métro, qui est moins lisible. Ensuite les interfaces sont clairement identifiables, il est aisé de savoir quand on sort de l'espace du parvis ou quand on y rentre.

3) Les trottoirs

a) La gestion des trottoirs et de leur interface

Cette partie est valable pour l'ensemble des trottoirs entourant la place. Dans le cadre du diagnostic, je me suis concentré sur deux d'entre eux. Les logiques qui régissent ce type d'espace se répètent. On retrouve une configuration semblable à celle du parvis de l'Opéra, dans le sens où il s'agit d'un lieu cerné par la voirie, et une façade bâtie (généralement

commerciale en rez-de-chaussée). A ceci près que l'espace est beaucoup plus fourni en mobilier et en aménagements (ex : kiosques, arbres, bouche de métro). Puis la fonction attendue de ce type d'espace n'est pas la même. Ici l'objectif est surtout de permettre aux flux piétons de circuler facilement pour arriver à l'espace souhaité. Le trottoir en lui-même est rarement le lieu de destination des piétons, hormis dans certaines situations précises. Notamment pour les commerces ou accéder aux transports en commun (bouche de métro ou arrêt de bus). S'agissant d'espaces plus petits, l'étude sera moins longue que pour les espaces présentés précédemment. Puis la plupart des modes de gestion sont les mêmes sur l'ensemble de la place. Ainsi, pour éviter de me répéter je ne citerais que ceux qui ne l'ont pas

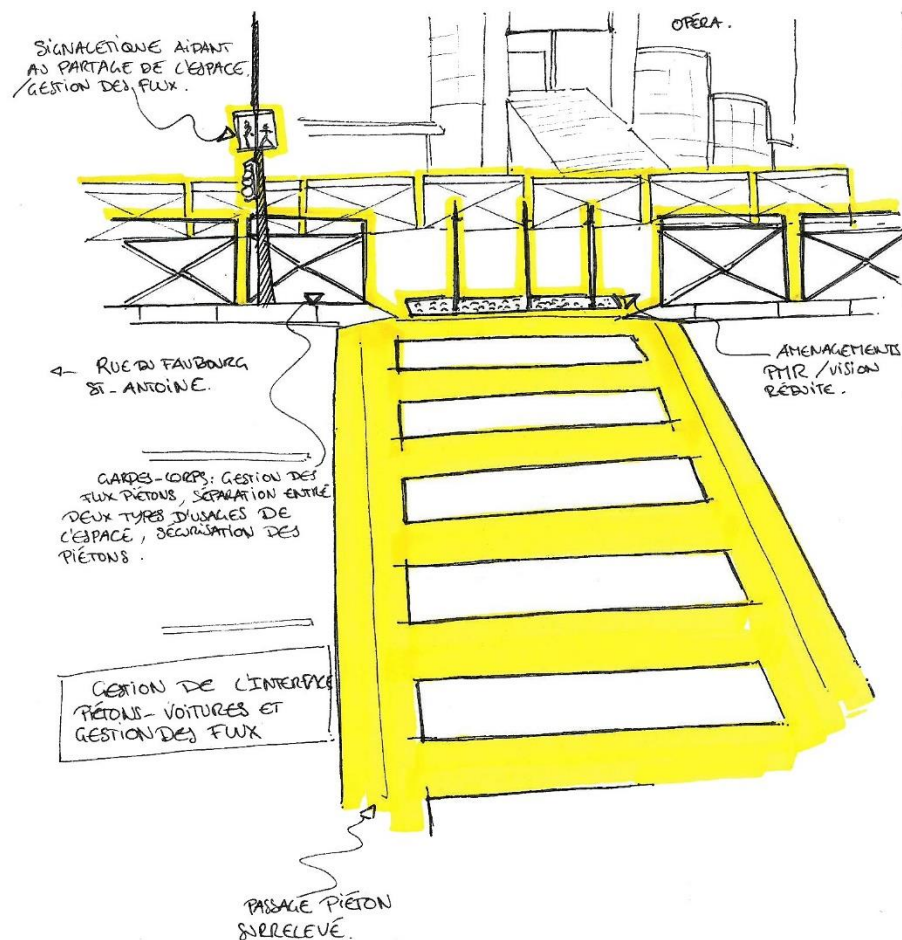


déjà été.

Figure 14 : Schéma de l'organisation spatiale du trottoir situé au nord du parvis de l'Opéra.

Le premier trottoir se situe au nord du parvis de l'opéra, entre la rue du Faubourg Saint-Antoine (au sud) et le Boulevard Richard-Lenoir à l'ouest. Même si contrairement aux autres trottoirs, celui-ci tend à favoriser la sédentarité par endroits (kiosques, assises, ombre des arbres). Les modes de gestions et les aménagements sécuritaires sont surtout orientés vers la gestion des flux. Les trottoirs étant des lieux très passant, cela se comprend. La gestion de ces flux se fait à l'intérieur des trottoirs, mais aussi à ces abords, au niveau des traversées piétonnes. Le croquis ci-dessous présente un type d'aménagement participant au partage de

l'espace, en « séparant » le flux piéton du flux routier. Cet îlot se trouve entre le parvis de l'Opéra et le trottoir en question. Ce type d'aménagement permet de répondre à plusieurs enjeux sécuritaires. Tout d'abord, il permet de protéger le piéton des voitures (ex : passage surélevé, garde-corps, îlot-refuge). Mais il traduit aussi une volonté de gérer les flux piétons. Les gardes corps, la déclivité du trottoir et les potelets, en plus d'assurer la sécurité des piétons, les empêchent de traverser n'importe où et d'entrer en conflit avec le flux routier. On distingue très clairement qu'un détour est imposé au piéton, qui ne peut pas prendre le chemin le plus court pour traverser la route. Dans cette logique de gestion des flux, il y a une réelle volonté de partager l'espace. Le passage surélevé couplé à la signalétique, permet à deux usages opposés de cohabiter. Mais comme cela a été dit plus tôt, ces aménagements de par le confinement qu'ils créent peuvent créer des conflits entre piétons, lors de fortes



affluences. Puis ces derniers sont souvent détournés, en attachant des vélos aux barrières par exemple.

Figure 15 : Croquis des aménagements sur une traversée piétonne.

Ce trottoir possède deux interfaces, l'un avec la route, et l'autre avec les terrasses en rez-de-chaussée des bâtiments. Comme pour les autres lieux l'espace est surélevé, et du mobilier urbain nécessaire au fonctionnement de la place est situé sur les périphéries. Cependant, on observe une variante. C'est une forme d'appropriation de l'espace, qui accentue le marquage

de cette interface d'une manière inattendue. En effet, de nombreux deux-roues sont stationnés sur les pourtours du trottoir, à proximité de la route. Si cela peut créer des conflits avec les piétons ou les services de la ville, cela participe à accentuer l'interface. Le long de la rue de la roquette (à l'est) ce sont cette fois des stationnements « légaux » qui assurent cette fonction. A propos de l'interface entre trottoir et façade commerciale, la logique est globalement la même que celle présentée pour le parvis de l'Opéra.

Les accès au site sont multiples. Les piétons peuvent y accéder grâce aux passages protégés, mais aussi par une bouche d'entrée de métro. Les possibilités d'accès pour les deux-roues sont également élevées, ce qui explique leur forte présence. En effet, ils peuvent entrer sur le trottoir par une ouverture permettant l'accès aux véhicules de livraison, mais aussi par les passages piétons (ce qui crée des conflits). Ainsi, les difficultés de gestion sont connexes aux accès. Ils sont nombreux et difficilement défendables. Par exemple l'ouverture permettant les livraisons ne dispose pas de dispositif de défense, permettant à certains véhicules de se garer sur le trottoir illégalement. Puis les autres difficultés de gestion sont liées aux recoins moins visibles ou accessibles, créés par l'angle des terrasses.

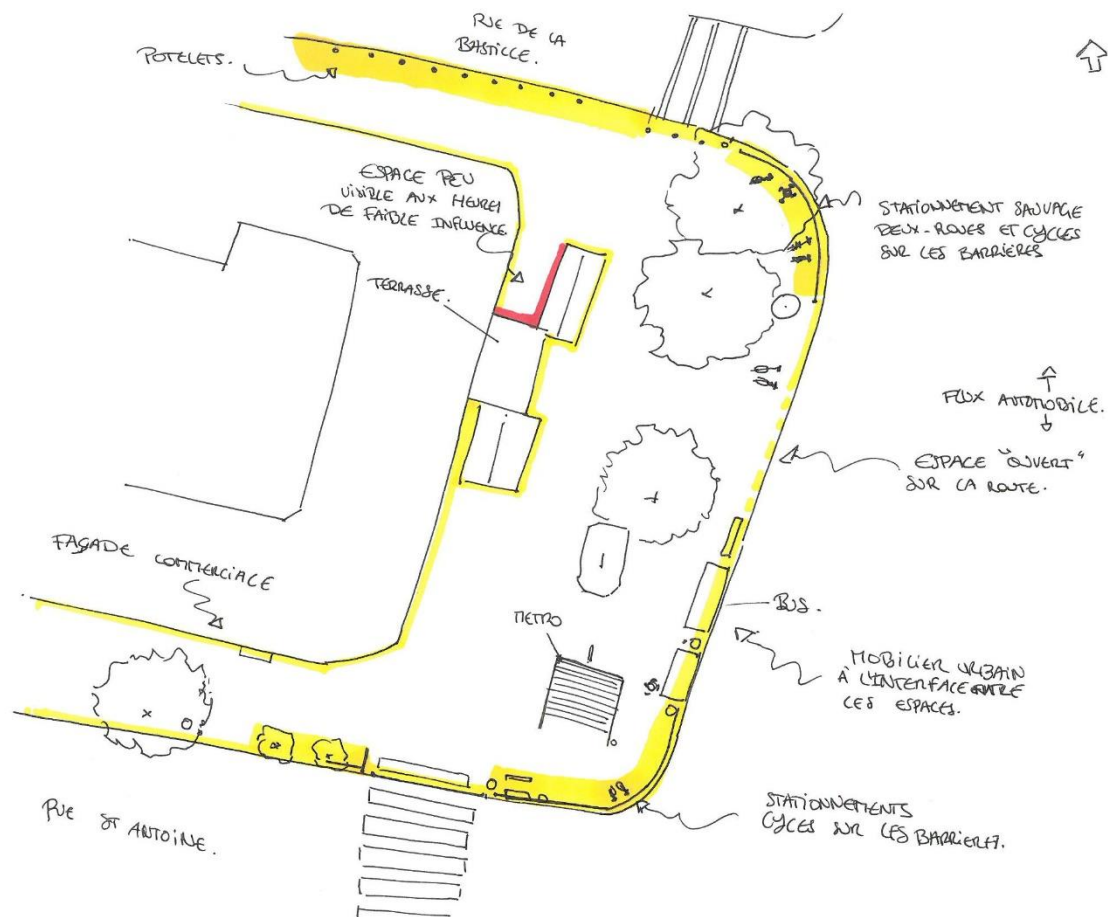


Figure 16 : Schéma de l'organisation spatiale du trottoir « est ».

Le deuxième trottoir est situé à l'est de la place (entre la Rue Saint-Antoine et la Rue de la Bastille), et reprend la même logique spatiale que celui qui vient d'être présenté. Malgré

tout, il est plus petit, et possède moins d'aménagements favorisant la sédentarité (à part la terrasse et les arrêts de bus). Il accueille aussi des stationnements sauvages de cycles et de deux-roues. Du fait du passage plus étroit qu'il offre, les aménagements visant à canaliser le flux piéton sont plus présents. On note par exemple la présence de barrières, empêchant de traverser n'importe où. L'objectif est plutôt de protéger la route de l'influence des piétons, que l'inverse. Par exemple, à la sortie des escaliers de la bouche de métro, une barrière oblige à faire un détour pour traverser sur le passage piéton. Ici l'interface entre route et trottoir est successivement marqué par des potelets, des barrières et du mobilier urbain (arrêt de bus). A un endroit donné, l'interface n'est plus marquée que par une surélévation des piétons par rapport à la route, car ceux-ci sont moins susceptibles de traverser à cet endroit. Mais cela pose potentiellement des problèmes de sécurité et de sûreté pour les piétons.

Le mobilier urbain permet dans certains cas de répondre à des enjeux de sûreté. C'est le cas des poubelles présentes sur les trottoirs et les autres espaces publics de Paris. Ce n'est pas par hasard que les sacs sont transparents. En effet, dans un contexte où la menace attentat est élevée, cela permet de vérifier (entre autres) qu'aucun colis piégé n'est à l'intérieur.



Figure 17 : Croquis de mobilier urbain répondant aux enjeux de sûreté.

b) Lisibilité des trottoirs et de leurs interfaces

La petite taille et leur aménagement confèrent aux trottoirs une bonne lisibilité. La volonté de gérer les flux induit des aménagements qui de fait participent à rendre l'espace très lisible (ex : barrières et signalétique indiquant où traverser). On pourrait s'attendre à ce que le passage constant rentre en conflit avec les usages sédentaires (assises, terrasses, etc.). Mais je n'ai pas pu l'observer pendant le diagnostic. Globalement il y a une cohérence de l'espace avec son statut.

4) Le Boulevard Richard Lenoir

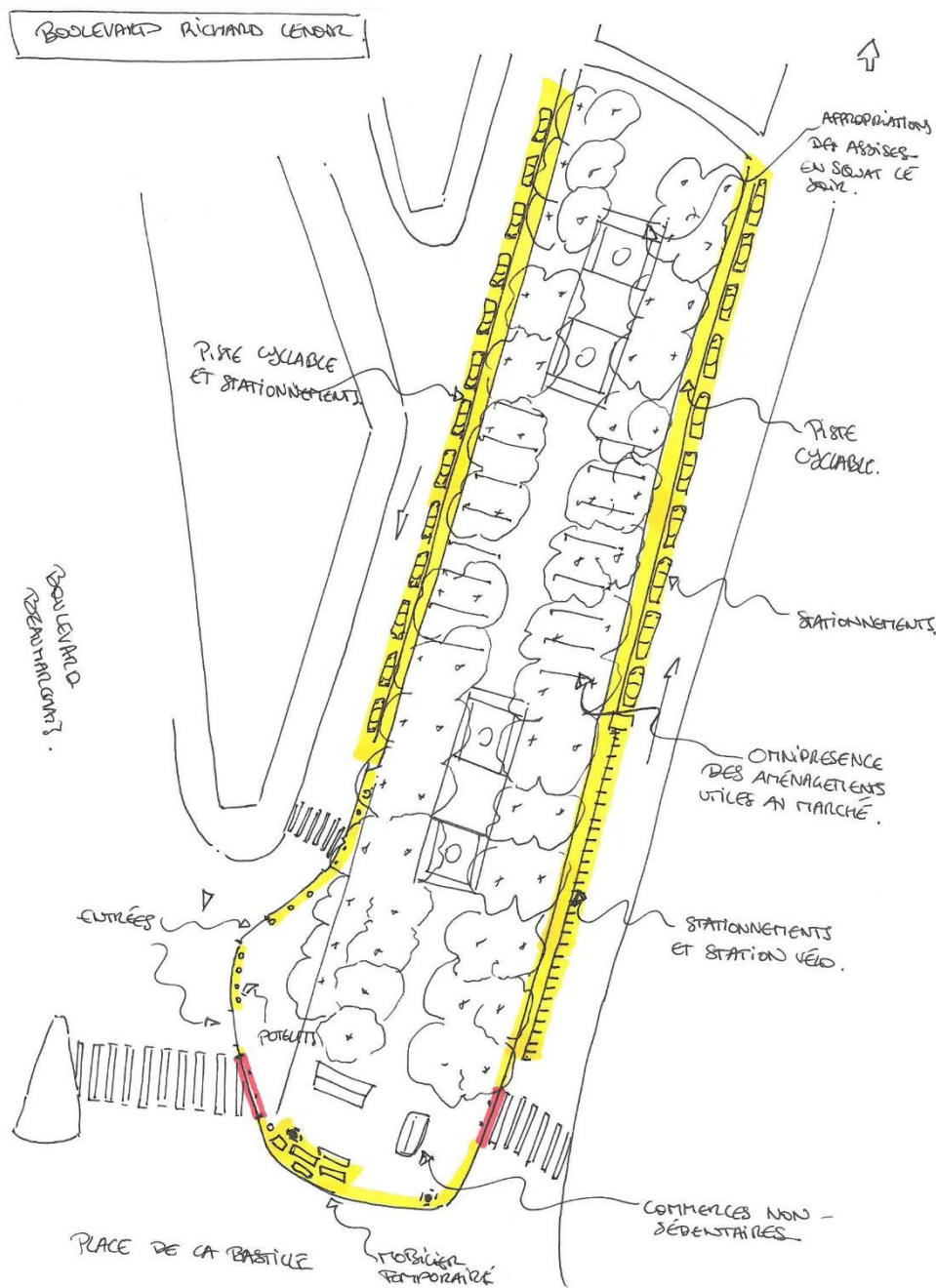


Figure 18 : Schéma de l'organisation spatiale de la partie piétonne du Boulevard Richard Lenoir.

Paradoxalement, l'espace central du Boulevard Richard-Lenoir est vaste mais assez uniforme sur toute sa longueur. On distingue deux types d'espaces. Le premier est situé proche du flux routier central. Il héberge certains commerces non sédentaires, du mobilier urbain (dont des assises et des panneaux informatifs temporaires). Et est très fréquenté, puisque le flux piéton le traverse dans un axe est-ouest. Le second sous-espace se situe au nord et occupe la plus grande partie. Il est enclavé entre les voies de circulation et des stationnements à l'est et à l'ouest, et des alignements d'arbres le parcourent. L'ambiance y est de fait beaucoup plus calme. Enfin, il faut spécifier qu'en plus des voies, parallèlement à ces dernières, des pistes cyclables desservent la place. Après, au centre de cet espace, on

trouve des aménagements comprenant plantations et assises. Ces derniers sont propices à la sédentarité et donc aux appropriations.

Comme pour les autres espaces, les aménagements répondant aux enjeux de sécurité et de sureté sont surtout présents aux interfaces. L'objectif est principalement d'empêcher la voiture d'interférer avec l'espace piéton. Mais si pour d'autres espaces l'objectif était de protéger les piétons de la voiture, ici la volonté est plutôt de l'empêcher d'y entrer ou d'y stationner par des aménagements spécifiques. En effet, la logique de protection est moins nécessaire puisque la disposition de la voirie et des sens de circulation ne permet pas à la voiture de prendre de la vitesse à cet endroit. En partant du principe que la voiture se comporte comme l'eau (elle entre là où elle le peut), des potelets ou plots en béton ont été installés en périphérie de l'espace. Au lieu d'interdire ou de la verbaliser, l'aménagement sert à empêcher cette pratique.

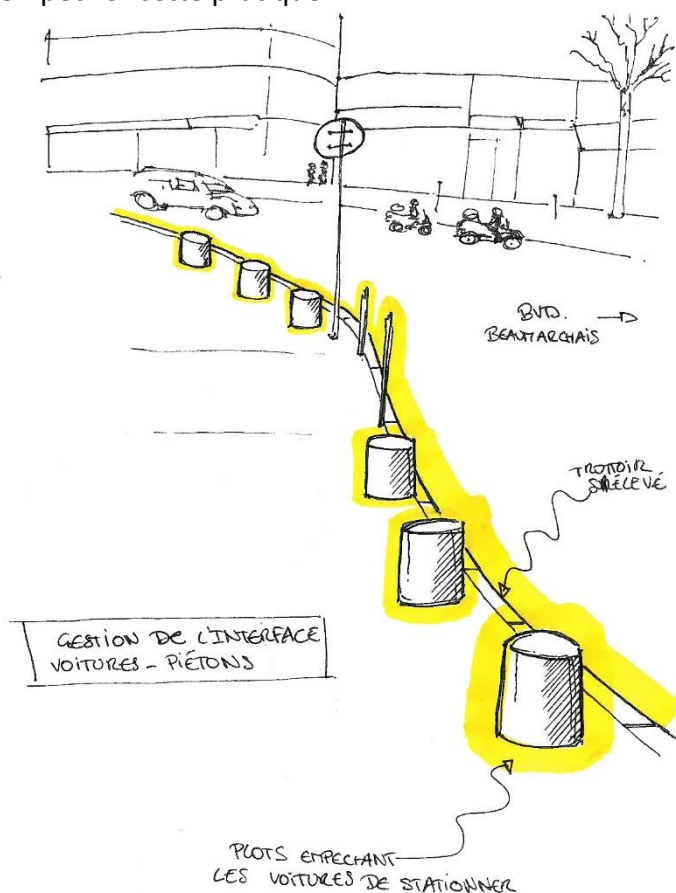


Figure 19 : Croquis d'un aménagement dissuasif.

Ailleurs, le long du boulevard, des stationnements et une piste cyclable mettent à distance les piétons de la voirie. Notons que les cyclistes y sont aussi « protégés », puisqu'ils sont séparés de la route par les stationnements. Cependant, cette relative protection disparaît lorsque l'on arrive aux abords de la place de la Bastille. L'interface au sud du site est moins marquée. Du mobilier temporaire en bois y a été installé. Hormis cela, peu d'aménagements

sont présents, ce qui permet d'avoir une vue dégagée sur la colonne de juillet, d'assez loin depuis le Boulevard Richard-Lenoir (lorsque les commerces sédentaires sont absents). Proportionnellement à sa taille, cet espace possède peu d'accès. Outre les trois passages piétons déjà cités, un accès pour les véhicules est possible au sud-ouest. Celui-ci est destiné aux secours et aux services d'entretien. Une seconde séparation est assurée entre cet espace et le reste du site, par des barrières mobiles. Enfin, il existe un autre accès par le nord, réservé aux piétons dans la continuité du boulevard Richard-Lenoir.

Plusieurs difficultés de gestion peuvent être soulignées. Tout d'abord, il s'agit d'un espace vaste, et donc plus difficilement appréhendable. Dans le même esprit, la limite entre cet espace et la route est très entendue. Ce qui multiplie les enjeux sécuritaires liés à la voiture. Ensuite, les aménagements au centre sont propices à une appropriation de la part de groupes potentiellement déviants. Et encore une fois les rétrécissements aux abords des passages protégés créent des conflits.

La linéarité de ce lieu favorise sa lisibilité. On y circule facilement, mais il est parfois compliqué de déterminer où traverser pour sortir de l'espace. En effet, les bandes de stationnements qui le longent sont difficilement franchissables. Cela empêche aux piétons de traverser n'importe où et de gêner les voitures. Il permet facilement d'accueillir des événements temporaires tels que les marchés.

Ce diagnostic, bien que non exhaustif a permis de faire ressortir plusieurs enjeux de sûreté et de sécurité cruciaux pour la suite du mémoire. Le but était de rendre compte du lien entre les caractéristiques de l'espace, et des « fragilités sécuritaires ». Mais avant de citer les enjeux définis, j'aimerais faire des remarques générales liées à mes observations. Ces remarques sont valables pour l'ensemble des espaces présentés. Tout d'abord, il est apparu que le mouvement perpétuel (à certains endroits de la place), empêchait l'installation durable de pratiques ou d'usages. Là encore, il est difficile de dire si cela est bénéfique ou non pour la sûreté et la sécurité des individus. Dans certains cas, le développement d'usages peut être néfaste, tandis que dans d'autres, c'est une chose recherchée par les aménageurs (animation, surveillance naturelle, etc...). Après, la place possède quelques espaces « abrités » des flux constants, pouvant accueillir différents usages. Ces usages (plus ou moins temporaires), sont généralement bien intégrés. Ils provoquent peu de nuisance ou de conflits, et sont peu susceptibles de favoriser des actes malveillants. Enfin, je me suis aperçu que les aménagements sécuritaires visaient le plus souvent à maîtriser les flux ou limiter les conflits, plutôt que d'agir contre de potentiels actes malveillants. Au final ce sont des aménagements non sécuritaires ou la configuration spatiale qui permettent de lutter contre. C'est le cas des stationnements qui mettent à distance le piéton des risques liés à la circulation automobile. Ou encore des aménagements favorisant des usages qui assurent à leur tour une vigilance naturelle.

L'étude a donc fait ressortir 7 principaux enjeux, chacun décomposé en plusieurs « sous-enjeux ». Chaque enjeu souligne plusieurs risques ou vulnérabilités de l'espace du point de vue de la sûreté et de la sécurité. La vulnérabilité caractérisant « ce qui se défend mal » ou

« ce qui peut être atteint facilement ». Pour commencer, la gestion des flux est un enjeu primordial afin d'éviter des conflits lorsque des flux différents se croisent. Dans cet esprit, rendre les traversées piétonnes plus apaisées est un des objectifs. Un second enjeu serait de réussir à concilier les pratiques et usages opposés qui ont lieu sur la place. On pense par exemple au clivage « voitures-piétons » ou « mobilité-sédentarité ». Puis comme cela a été vu, la place de la Bastille est très active la nuit, à cause de la proximité avec les boîtes et les bars du quartier de la Roquette. Cela favorise des usages qui ne sont pas compatibles avec la vie de quartier (regroupements abusifs, troubles à la tranquillité publique, trafics en tout genre, etc...). L'intention est donc d'éviter les conflits d'usages, mais aussi certains détournements d'usages. Le troisième enjeu est moins évident, mais très important. Il s'agit de contrôler les accès et les évacuations. A l'échelle de la place (surtout lors de grands événements) et à l'échelle des espaces étudiés. En effet, le diagnostic a montré que les accès jouaient un grand rôle dans la difficulté de gestion et la lisibilité des espaces. Le quatrième enjeu vise à rendre l'accueil des événements plus sûr et sécurisé. Que leur emprise soit étendue à toute la place, ou réduite à un espace. Cela implique de déterminer si et comment l'aménagement peut aider à la gestion des foules (ex : éviter des mouvements incontrôlables). Puis cela implique aussi de pouvoir lutter contre de possibles débordements en marge de ces événements (violences, dégradations). L'enjeu suivant est relatif à la présence d'équipements majeurs accueillant du public et la symbolique de la place. Même s'il ne faut pas dramatiser et voir le danger partout, la menace terroriste y est élevée. Différents aménagements et dispositifs de sécurité veillent déjà à rendre le lieu moins vulnérable (patrouilles, transparence des poubelles, etc...). Au contraire, le sixième enjeu vise à lutter contre des « risques » universels, qui ne sont pas intrinsèquement liés à la place de la Bastille. C'est le cas des atteintes aux biens ou à la personne sur l'espace public. Ou encore de dégradations ou de destruction de mobilier urbain par exemple. Enfin, la finalité du dernier enjeu est de composer avec les risques liés à un espace en mutation. Effectivement, des travaux sur les réseaux ont déjà commencé et sont déjà visibles sur plusieurs espaces (ex : parvis du Bassin de l' Arsenal et de l'Opéra). Les risques en question seront développés dans la partie qui va suivre.

Cette première partie a permis de rendre compte de la manière dont l'aménagement urbain pouvait répondre à ces enjeux. Il a pu être observé que beaucoup d'aménagements qui n'avaient pas de vocations sécuritaires à la base, étaient efficaces pour traiter des enjeux de sécurité et de sûreté (ex : mise à distance grâce aux stationnements. Ensuite, si l'aménagement permet de répondre à des enjeux, il en crée parfois. On peut reprendre l'exemple des rétrécissements aux abords des passages piétons qui répondent à des enjeux de sécurité, mais qui créent aussi des conflits. Cela illustre la complexité du sujet, car en améliorant une situation par l'aménagement, on peut en dégrader une autre. Dans cette logique, il a donc été compliqué de déterminer avec précision quel aménagement répondait à quel enjeu. En effet, un type d'aménagement peut répondre à plusieurs types d'enjeux différents en même temps.

PARTIE 2 - DÉTERMINER ET TRAITER LES ENJEUX SÉCURITAIRES D'UN ESPACE EN MUTATION

Le fait que la place de la Bastille fasse l'objet d'un projet de réaménagement a grandement guidé le choix de mon sujet. En effet, cela me permettait de proposer une réflexion, et potentiellement des solutions en amont de l'étape de conception. Puis cela me donnait aussi l'occasion de traiter des enjeux sécuritaires liés à la transformation de la place (ex : chantier, aménagement temporaires).

La partie précédente a permis d'identifier les enjeux d'ores et déjà présents sur la place, et à prospecter la manière dont l'aménagement urbain y répondait (par l'organisation spatiale ou des aménagements spécifiques). L'objectif de celle-ci est de déterminer comment ces enjeux vont évoluer au cours du processus de transformation de la place à court, moyen et long terme. C'est à dire pendant les travaux, et une fois que la place aura acquis sa nouvelle forme. Pour cela, j'ai d'abord réalisé une étude des enjeux liés au chantier selon le phasage des travaux. J'ai ensuite effectué une étude de cas de la place de la République qui a déjà fait l'objet d'un réaménagement similaire. Cela pourra donner des informations utiles sur le devenir de la place de la Bastille après son réaménagement. En fonction des informations dégagées, je serais plus à même de désigner les éléments importants à prendre en compte. Lesquelles me seront utiles lors de la dernière partie pour conceptualiser des éléments de réponse. Et enfin, dans la limite des informations à ma disposition (plan d'aménagement et échanges avec les habitants), j'ai tenté de déterminer les enjeux qui découleront du nouveau projet. En comparant l'organisation spatiale et les usages proposés avec ceux qui ont été identifiés dans la première partie.

A- GÉRER LES ENJEUX LIÉS A UN ESPACE EN MUTATION

La phase de transition entre l'état actuel de la place et la fin de son réaménagement est vectrice de plusieurs enjeux sécuritaires. Et le traitement de cette étape a donc toute sa place dans ce mémoire. L'objectif de cette partie sera de définir les enjeux, les risques qui y sont liés, et potentiellement d'apporter des éléments de réponses.



Figure 20 : Photo du chantier actuel

Depuis le dépôt du permis d'aménager en février 2018, des chantiers sont visibles à plusieurs endroits de la place et perturbent son organisation spatiale. D'ici la fin du projet de réaménagement, les travaux vont s'effectuer en trois temps. Tout d'abord des travaux concessionnaires ont été faits sur les réseaux (eau, électricité, etc....). Puis à partir du début de l'été 2018, ce sont les travaux de réaménagement de la place qui ont débutés. Tandis que les travaux d'ouverture vers le bassin de l'arsenal ne débiteront que

plus tard en 2019. Notons que plusieurs projets connexes ont commencés sur les axes menant à la place. Jusqu'en 2020 cet espace va subir de nombreuses modifications, non sans conséquences pour la vie du lieu. Pour informer la population, du mobilier temporaire (ex : assises) et des panneaux d'informations ont été installés. Ce qui permet aux usagers d'avoir une idée de la manière dont leur environnement va changer. En les informant et en orientant ce vers quoi va tendre le projet. Actuellement, des chantiers apparaissent sur l'ensemble des espaces mentionnés lors de la première partie, ainsi que sur la voirie (autour de la Colonne de Juillet). Ce sont donc l'ensemble des usages qui sont affectés. On observe une logique de protection autour des zones en chantier, assurée par plusieurs grilles ou barrières. Que cela soit pour protéger les individus des risques liés au chantier, mais aussi pour protéger le chantier et ses composants de potentielles intrusions.

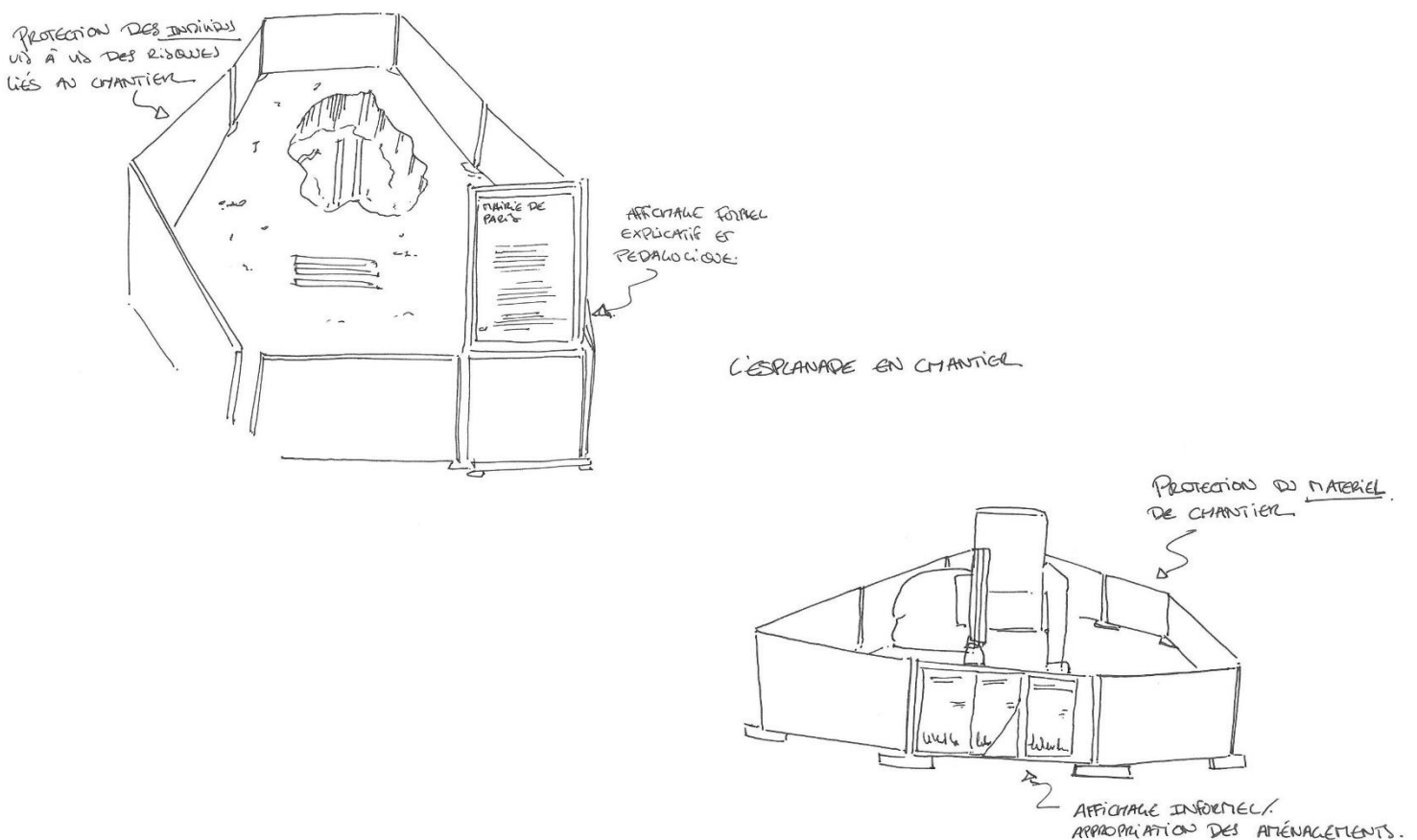


Figure 21 : Croquis des logiques de protection des chantiers

Cet impact sur les usages de la place induit certains effets et risques, desquelles se dégagent de nouveaux enjeux pour la sûreté et la sécurité de la place. On distingue des enjeux liés à la vie de quartier en phase transitoire, et des enjeux directement liés aux chantiers.

Tout d'abord, plusieurs externalités peuvent être observées dans un espace public lors de sa phase transitoire. La plus évidente est la dégradation des conditions de circulations (ex : saturation de la voirie en lien avec les véhicules du chantier ou inconforts d'usages pour les

transports en commun ou les modes doux). Dans ces cas-là on peut assister à une perte de lisibilité de l'espace (avec des cheminements piétons moins évidents). Cette baisse de la lisibilité peut elle-même entraîner des effets indésirables. De fait, cela peut favoriser les stationnements sauvages, à cause d'une hausse du niveau de tolérance et de mauvaises habitudes qui peuvent se prendre. La place de la Bastille étant très fréquentée et surveillée, cela concernerait surtout les deux-roues. Même si la place restera sans doute fréquentée, l'inconfort d'usage de l'espace peut mener à une baisse de l'animation. Cette même animation étant importante pour lutter contre la recrudescence des actes de malveillances et de vandalisme (ex : surveillance naturelle). Des réponses à ces effets sont néanmoins possibles. Plusieurs ESSP (dont celle du projet « Marne Europe » à Villiers-sur-Marne) préconisent d'animer les espaces dès leur livraison, de manière à enrayer toute appropriation négative. Que ce soit pour empêcher ce type d'appropriation sur les espaces achevés, ou ceux à côté qui ne le sont pas encore. Dans le cadre de la place de la Bastille, nul doute que l'espace sera rapidement animé et approprié du fait de son importance symbolique. Mais encore faut-il que cette appropriation soit positive, cohérente avec le projet, et donc avec les autres usages présents. Favoriser l'animation dans les premiers temps peut permettre d'orienter les usages vers ce qui a été souhaité à la base du projet. Ensuite, il faut anticiper le stationnement et le cheminement des flux en amont du début des travaux, pour limiter les risques de conflits d'usages. Après, plusieurs acteurs de la sécurité préconisent de protéger les espaces accessibles contre les stationnements sauvages. Dans ce cas-là, il me semble que la surveillance et l'interdiction seront préférables aux aménagements censés les empêcher. Car cela ne fera que réduire d'avantage l'urbanité de la place. Enfin, placer des éléments de repère et une signalétique forte permettra d'améliorer la lisibilité de l'espace.

Deuxièmement, certaines solutions existent pour rendre les chantiers plus surs et sécurisés. La manière de traiter l'interface entre les chantiers et le reste de la place est plus importante qu'il n'y paraît. En effet, il est nécessaire de rendre ces espaces visibles depuis la voie publique. Ainsi, les dispositifs de protection (grilles, barrières) ne doivent pas être opaques.



Figure 22 : Photo d'un chantier à Aubervilliers favorisant la surveillance naturelle

Dans cet esprit, traiter l'habillage des clôtures peut participer à faire oublier aux usagers qu'ils traversent une zone de travaux. Cela peut même être un atout dans le sens ou de l'affichage informatif et pédagogique peut y être affiché. De ce fait, en plus de tenir les usagers informés sur l'état d'avancement du chantier, cela peut permettre d'expliquer la finalité de ce dernier. Ce qui favorisera l'appropriation de l'espace dans les conditions souhaitées dès sa livraison. Puis, un certain nombre de contraintes fonctionnelles peuvent être ajoutées pour participer à la sécurisation des chantiers (matériel de surveillance, éclairage, attitude à avoir, etc...). Ne s'agissant pas de mesures liées à la sécurisation par l'aménagement (dans la plupart des cas), je ne m'étendrais pas plus sur le sujet.

B- ÉTUDE DE CAS : LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE

Comme souvent, il est intéressant d'apprendre de projets déjà réalisés. Dans ce cas, une étude de cas de la place de la République s'avérera utile pour tenter d'avoir des indications sur l'état futur de la place de la Bastille. Cette étude s'appuiera sur des observations personnelles, des récits d'usagers ou de concepteurs, ainsi que sur des recherches bibliographiques. Eric Amanou (socio-urbaniste) m'a quant à lui apporté de nombreux éléments d'analyse qui m'ont été utiles.

Pourquoi une étude sur cette place ?

Le choix de la place de la République n'est pas anodin. Ces deux places sont similaires sur bien des aspects. La place de la République se situe, comme la place de la Bastille, à la limite de 3 arrondissements (mais cette fois-ci se sont le 3^e, 10^e et 11^e). Ces deux places se trouvent à la jonction de plusieurs axes structurants. En comptant l'espace circulé et les trottoirs périphériques, la place fait 34 000m² de superficie. La place de la Bastille actuelle fait quant à elle 40 000 m² (mairie de Paris), et connaîtra une configuration spatiale assez similaire à celle de la République malgré une forme différente lors de son réaménagement. La place de la République est une des premières grandes places parisiennes à avoir connue un réaménagement à partir de 2008. Cette initiative a été motivée en partie par le lancement de la rénovation de 7 autres grandes places parisiennes (« réinventons nos places ») dont la place de la Bastille fait partie. À l'image du projet voulu pour la Place de la Bastille, (en simplifiant), l'objectif était de reconquérir l'espace central, pour donner plus de place aux piétons et à de nouveaux usages. Ainsi, le « rond-point » a été supprimé, et le flux de voiture emprunte un nouveau tracé, en contournant l'espace alloué aux piétons. L'espace piéton est d'ailleurs resté assez unitaire. Bien que certains aménagements spécifiques aient été installés (pavillon, miroir d'eau), la place est assez homogène. Les concepteurs ont créé des sous espaces avec leur identité propre, mais ils ont essayé de ne pas les démarquer clairement afin de ne pas figer des usages. La présentation des changements physiques amenés par le projet sera volontairement brève, pour laisser plus de place à l'étude de l'évolution des usages, et de la sécurité sur la place.



Figure 23 : Comparaison avant et après le réaménagement de la place de la République. (Source :TVK)

On observe des pratiques et usages similaires à ceux ayant lieu place de la Bastille. Tout comme cette dernière, la place de la République est un lieu de passage où de nombreux flux se croisent, cernée par de larges trottoirs où cohabitent commerces et restaurants avec terrasses. C'est aussi un lieu de rassemblements (manifestations, concerts, etc...). Mais surtout, au centre de la place de la République, on observe des usages semblables à ceux présents sur la place de la Bastille sur le parvis du bassin de l'Arsenal (aussi appelé esplanade). L'espace y est approprié par les sports de glisses, et des petits groupes écoutant de la musique.

Si la configuration spatiale et les usages de la place de la République font beaucoup penser à ceux de la Bastille, cette ressemblance s'accroît au vu du projet de réaménagement voulu pour cette dernière. En effet, une reconquête de l'espace central dans le prolongement de l'esplanade est proposée, afin d'y permettre l'implantation de nouveaux usages (Cf. Partie présentation du nouveau projet Bastille).

Ainsi, il est légitime de penser qu'au vu de ces ressemblances, une partie des évolutions observées pour la place de la République, puissent se reproduire place de la Bastille. De même, il est intéressant d'étudier la manière dont l'espace a été approprié et quels problèmes de sécurité ou de sûreté ont été soulevés depuis ce réaménagement. L'objectif est d'apprendre du passé pour pouvoir intervenir en amont, lors de la conception de la nouvelle place de la Bastille. Il est important de préciser que dans cette étude, même si beaucoup de similitudes existent entre les deux places, de nombreuses différences demeurent. La place de la

République témoigne d'un urbanisme particulier qui « permet plus qu'il ne contraint ». Et malgré des ressemblances dans la configuration spatiale, il n'est pas sûr que le même choix soit fait pour la place de la Bastille. Les éléments mis en avant devront alors être nuancés et replacés dans leur contexte.

Dans un premier temps je me suis intéressé à constater l'évolution des usages (initialement recherchés ou non) sur la place. Puis j'ai ensuite tenté de trouver de nouveaux enjeux ou difficultés de gestion, favorisés par la nouvelle organisation spatiale.

1) L'évolution des usages



Figure 24 : Les usages de la place de la République réaménagée.

Comme le souligne l'agence d'architecture et d'urbanisme TVK (concepteurs de la place), « c'est une occasion rare d'observer les processus d'appropriation d'un espace nouveau ». Cela confirme que la place de la République est un espace idéal pour constater les usages potentiels qui deviendront ceux de la Bastille. Et comme cela a déjà été justifié plus tôt dans le développement, il est primordial de s'intéresser aux usages issus de nouvelles dispositions spatiales, car ils déterminent par la suite de nombreux enjeux sécuritaires.

La nouvelle configuration spatiale de la place de la République (vaste esplanade contenant que très peu d'aménagements), couplée à sa valeur symbolique en a fait un des principaux lieux de rassemblements pour les manifestations ou événements à Paris. De nombreux enjeux de sécurité en découlent (ex : gestion des foules). De même, la gestion des externalités négatives liées aux manifestations est à prendre en compte (vandalisme, affrontements, etc.). L'exemple du mouvement « nuit debout » est beaucoup revenu. La place était occupée jours et nuits. Les nuisances provoquées par cet événement (bruits, dégradations, entraves aux autres usages etc...) ont créés de nombreux conflits avec les habitants et les commerçants. Après, lors de manifestations, les vitrines des enseignes attenantes à la place et d'autres équipements ont fait l'objet de dégradations de la part de casseurs.

Il faut néanmoins préciser que pour d'autres, même si la configuration de la place permet ces événements (et les problèmes qui y sont liés), elle permet aussi de limiter leurs impacts. Antoine Viger-kohler (architecte-urbaniste et associé de l'agence TVK) défend cela. Selon lui, l'espace, de par sa composition permet le partage de l'espace entre les usagers. Il soutient que les événements similaires à « nuit-debout » (hors affrontements violents), n'impactent que très peu les autres usagers malgré certains conflits inévitables. Il attribue cela à la flexibilité et à la mobilité offerte par la place, qui ne permettrait pas aux événements exceptionnels susceptibles de rentrer en conflit d'autres usages, de durer. Notons que l'on observe déjà ce type de pratiques et d'événements Place de la Bastille. On peut se demander si la création d'un vaste espace piéton central ne favorisera pas l'augmentation ce genre de manifestations et des externalités qu'elles engendrent.

De nombreuses activités « sportives » se sont développées sur la nouvelle place. On constate une surreprésentation des sports de glisse urbains, permis par une vaste surface lisse. Ces derniers, bien que nombreux entrent rarement en conflit avec les autres usages. En effet ils sont concentrés au centre de la place, tandis que les flux préfèrent emprunter les périphéries de cette dernière. On constate aussi d'autres activités pratiquées en groupes. Des enjeux sécuritaires apparaissent lorsque ces activités ont lieu à l'interface entre espace piéton et circulation automobile. Bien que la place de la voiture ait été réduite, et que le flux ne traverse plus la place, ce dernier reste très présent. Et il est difficile de ne pas y être confronté. Une fois encore, on ne peut que remarquer les similitudes entre la configuration spatiale de la place de la République, et celle qui est actuellement proposée place de la Bastille. Il y a donc de grande chance que le même type de pratiques s'y développe. Sachant que l'on observe déjà une forte pratique des sports de glisse sur le parvis sud du bassin de l'Arsenal.

Ce qui caractérise la place de la République, c'est qu'elle permet une relative libre appropriation de l'espace. On peut y retrouver des formes d'appropriations de l'espace moins timides qu'ailleurs. Par exemple, les larges bancs en bois présents autour de la place n'ont pas été créés de manière à empêcher la sédentarité (et des sans-abris peuvent y passer la nuit).

2) Prospection d'enjeux de sureté et de sécurité liés à l'organisation spatiale et recherche d'éléments d'aménagements visant à y répondre.

Cette partie de l'étude est plus délicate. En effet, si les usages s'observent facilement et font l'objet de plusieurs écrits, il est plus compliqué de déceler des enjeux liés à l'organisation spatiale. Ces éléments sont rarement clairement explicités, exceptés concernant la capacité de la place à accueillir de grandes foules. Je me suis donc reposé sur des témoignages de la part d'habitants ou de policiers (presse), pouvant traduire certaines réalités. Je me suis aussi appuyé sur l'observation d'aménagements spécifiques pouvant souligner certaines faiblesses de l'espace du point de vue sécuritaire.

Tout d'abord, les renforcements créés par les terrasses sont assez critiqués par les habitants. Car selon eux, ils sont peu visibles et propices à des pratiques « illégales ». Cette constatation est issue du blog habitant « vivre le marais ». Ici l'utilisation de cette source n'a d'autre but que de traduire le ressenti de certains utilisateurs du lieu. Bien sûr, il faudra relativiser ces propos, car il s'agit de dires d'habitants très engagés dans la tranquillité du quartier. Puis il ne s'agit pas d'une configuration spatiale propre à la place de la République. On retrouve ces configurations spatiales surtout sur les périphéries de la place. Ces recoins à l'abri des regards étaient déjà présents avant le projet de réaménagement. Il est fait mention de ce cas de figure puisqu'on le retrouve sur quelques terrasses place de la Bastille.

Après, la place de la République témoigne d'un urbanisme bien particulier, qui permet plus les usages qu'il ne les contraints. L'ouverture de l'espace piéton et ses nombreux accès en font un lieu difficile à sécuriser (du point de vue de la protection). Le réaménagement de ce lieu, couplé à sa capacité à accueillir de nombreuses personnes (sans parler des événements) à créé de nouveaux enjeux. Après les attentats de Nice, de nombreux événements ont d'ailleurs été annulés. En effet, l'accès à la voiture y est relativement facile contrairement à d'autres espaces publics parisiens.

A ce sujet, on constate que certaines solutions ont été apportées. A l'interface entre le flux automobile et l'espace piéton de la place, du mobilier urbain a été implanté. Il s'agit d'imposantes assises en bois qui accentuent la limite physique entre ces espaces (surtout sur les zones non couvertes par les arbres). Cette dernière étant initialement marquée par une différence de niveau assez faible entre la chaussée et la place réaménagée (facilement franchissable pour un véhicule fou). Ces aménagements semblent bien s'intégrer aux usages de la place et sont très utilisés tout au long de la journée. Cela dit, ils peuvent constituer des entraves lors de certains événements temporaires impliquant des rassemblements. En effet, lorsqu'une foule conséquente commence à s'amasser, ces aménagements en travers de certains accès peuvent devenir des obstacles (Cf. Photographie). Ensuite, les accès nécessaires aux secours et aux véhicules d'entretien ont été placés à contre sens de la circulation, pour limiter les risques d'intrusion. Puis, un important système de vidéo-surveillance permet de dépêcher les forces de l'ordre à l'endroit où un véhicule est entré illicitement (pour éviter les stationnements sauvages). La voiture peut néanmoins s'introduire sur la place à d'autres endroits. Je pense par exemple l'accès à la voie pacifiée, depuis l'Avenue de la République.

Enfin, une dernière remarque porte sur cette voie pacifiée, qui longe le nord de la place. Sur cette voie se côtoient piétons, taxis, bus, ou encore vélos. Mon expérience personnelle prouve que le piéton n'est pas réellement prioritaire, et qu'il doit sans cesse faire attention lorsqu'il traverse.

Cela me permet d'aborder le fort flux routier « contournant » l'espace piéton de la place, débouchant de grands axes tel que l'avenue de la République ou le Boulevard de Magenta. Même si celui-ci occupe en apparence une place moins importante qu'auparavant (puisqu'il ne traverse plus la place en son centre), il demeure très présent. Et en pratiquant cet espace, on est quasiment obligé d'y être confronté à un moment (en le longeant ou le traversant). La place de la République étant initialement un lieu de trafic automobile important, le réaménagement l'a « canalisé », mais ne l'a que très peu diminué. Et le même cas de figure se reproduira place de la Bastille. Même si le projet vise à reporter la circulation sur d'autres artères, (notamment en réduisant l'emprise allouée à la voiture), un flux constant demeurera. Ainsi, les enjeux de sécurité liés à la circulation automobile changeront peu. Les réponses apportées par l'aménagement devront (entre autres) traiter de l'interface entre ces espaces, de la façon la plus valorisante pour l'urbanité de la place de la Bastille.

Conclusion

L'étude avait comme principal objectif d'analyser ce qui a changé (au niveau physique et donc aussi des usages) et quelle incidence cela avait sur les enjeux de sécurité. On remarque que c'est un espace relativement sûr de par son utilisation quasi-constante. Le changement principal amené par le projet est l'accentuation de l'ouverture de cet espace. Cela en fait un espace difficilement sécurisable (nombreux accès), même si l'on observe certaines logiques de protections (assises en bois). En ce qui concerne les usages, ils sont globalement ceux désirés par les concepteurs et la ville. La place devait être un « espace appropriable, rendu aux citoyens » et posséder sa propre urbanité. Et en cela le projet fonctionne. Mais comme souligné dans l'étude, certains usages ou événements n'ont pu être prévus (ex : nuit débout). Une importante réflexion sur les usages lors de la conception d'un lieu est alors de mise. L'exemple de la place de la République confirme qu'il est compliqué de prévoir les pratiques et usages qui auront lieu dans un espace. Même s'il est possible de les orienter et de créer l'espace en fonction des usages désirés, il y aura toujours des imprévus. Et ces imprévus sont parfois à l'occasion de conflits, et peuvent mener à des problèmes de sûreté ou de sécurité. Pierre Alain Trevelo (Architecte-urbaniste associé de l'agence TVK), à l'occasion d'une interview aux Inrockuptibles en 2016, disait d'ailleurs ceci : « On a essayé d'imaginer beaucoup de choses. Nous sommes des concepteurs, nous avons bien conscience que l'on ne pouvait pas décider de la façon dont l'espace allait être utilisé ».

Un questionnement utile pour la suite du mémoire émerge de ce constat : Faut-il créer des sous-espaces au sein de la place pour figer des usages ? C'est une chose que l'atelier TVK a volontairement évité place de la République. On peut se demander si cela permettrait d'éviter les conflits qui y sont à l'œuvre, ou si au contraire cela en créerait d'autres. Mais ici aussi, les usages effectifs dans ces sous-espaces ne pourraient pas être ceux voulus. Cette réflexion ne pourra pas être développée ici, car elle constitue un autre vaste sujet.

Ensuite, nous avons vu que la nouvelle configuration de la place de la République favorisait l'accueil d'événements. Au vu de la configuration spatiale proposée sur la place de la Bastille et du fait de sa valeur symbolique, on peut à juste titre se demander si son réaménagement

ne participera pas à une augmentation du nombre d'événements s'y déroulant. Et donc à une augmentation des enjeux qui y sont liés. Selon Eric Amanou ce ne sera peut-être pas le cas. En effet, la place de la République témoigne d'un urbanisme bien particulier, antérieur à la menace attentat à la voiture bélier (14 juillet de Nice). Ce type de place où l'on permet une grande liberté des usages semble aujourd'hui révolue. Dans cet esprit, on peut se demander si les politiques de la ville ne vont pas profiter du réaménagement de la place pour restreindre sa capacité à accueillir des événements. En l'état, au vu des informations à disposition il est compliqué de statuer sur cet élément.

C- DE NOUVEAUX ENJEUX LIÉS AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE

La partie qui vient n'a pas seulement pour objectif de décrire le projet de réaménagement de la place de la Bastille. Elle devra permettre de faire ressortir les points forts en matière de sécurité, ainsi que les points de vigilance amenés par le projet. Tout cela sur la base des précédentes observations et conclusions sur l'état actuel de la place. A terme, le but est de déterminer comment les enjeux de sûreté et de sécurité vont évoluer. L'analyse se fera sur la base des seules informations à ma disposition. A savoir ceux fournis au public par « atelier cap » (maitrise d'œuvre) et la mairie de Paris. Ainsi, le plan d'aménagement et les documents présentés lors de concertations avec les habitants serviront de base à cette étude. Bien sûr, cette analyse ne pourra pas être exhaustive et tous les éléments soulevés n'auront pas forcément de réponses liées à l'aménagement.

1) Présentation générale du projet de réaménagement.

D'après le plan d'aménagement proposé, la place de la Bastille va connaître de grands changements au niveau de sa forme et donc de son organisation. En premier lieu, ce qui interpelle est la création d'un vaste espace central, rendu aux piétons. Celui-ci s'étendra dans la continuité du parvis du bassin de l'arsenal, jusqu'à englober la Colonne de Juillet. Ce qui est aujourd'hui impossible car elle est située au centre d'un « rond-point » autour duquel circulent les voitures, avant de se répartir sur les différents axes. Actuellement, la chaussée occupe 52% de la place tandis que l'espace dédiée aux piétons en couvre 48%. Le projet vise à déséquilibrer ce partage, en consacrant 69% de l'espace aux piétons et 31% à la chaussée. La voirie va donc être modifiée pour réduire son impact. La largeur des voies va être réduite, en passant de 30m à environ 20 et les sens de circulation adaptés. Puis, comme énoncé précédemment, celles-ci ne feront plus le tour de la colonne de juillet, mais contourneront l'espace central.

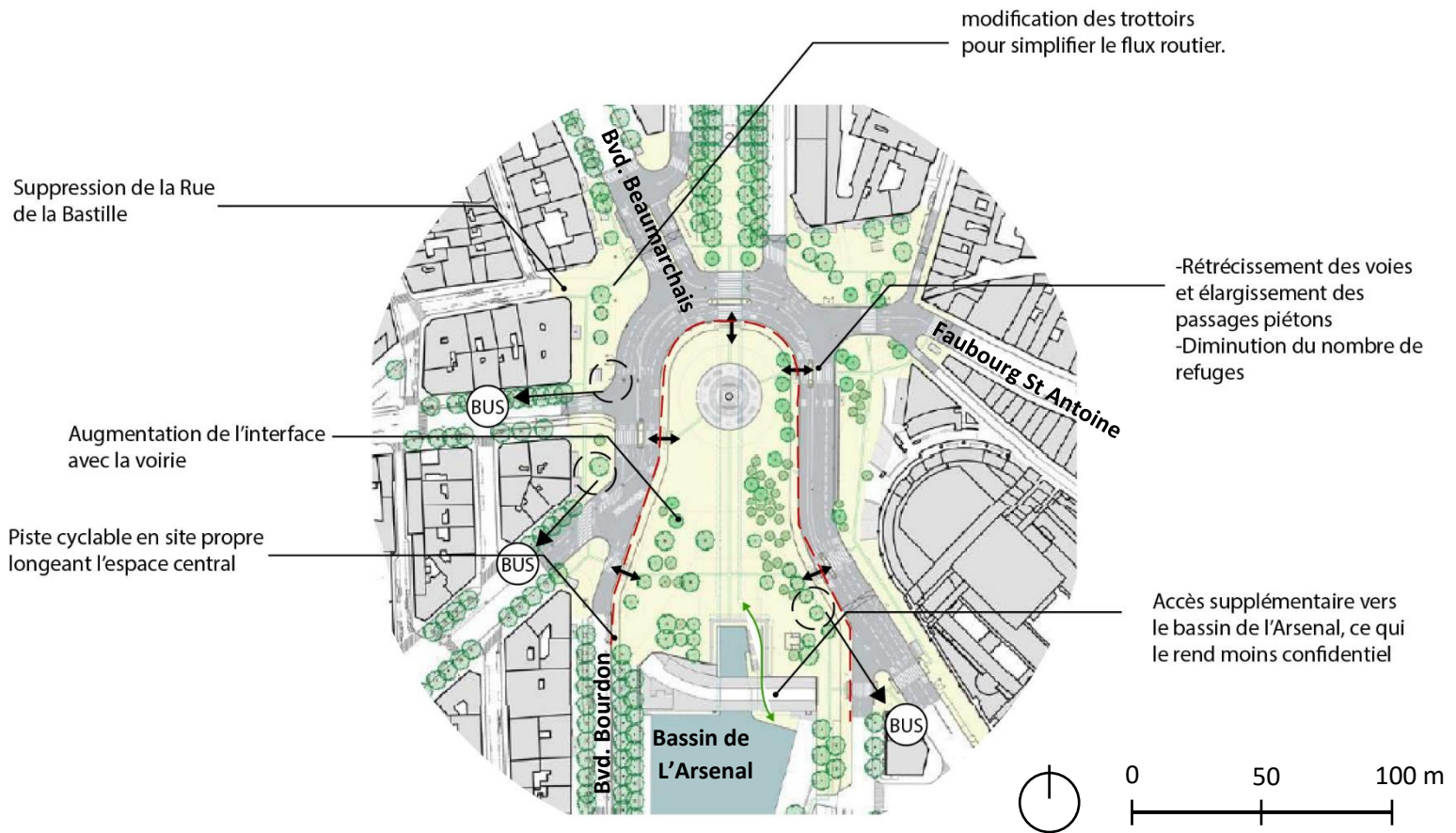


Figure 25 : Plan d'aménagement du projet. (Base : Mairie de Paris et atelier Cap)

Cela va d'abord avoir un impact sur tous les types de circulations, qu'elles soient internes ou externes à la place. Même si, la voiture occupera toujours une place conséquente (malgré la réduction des voies et le report de circulation programmé avec le projet), ce changement donnera aux modes doux (et plus particulièrement aux piétons) une plus grande liberté dans leurs déplacements. En effet, actuellement le piéton ne peut pas traverser la place de part en part (du fait du flux automobile central), et les déplacements s'effectuent de manière circulaire, en « périphérie » sur les trottoirs. Ce type de circulation sera toujours possible, mais le projet bouleverse ce fonctionnement en permettant des traversées directes d'est en ouest, mais aussi du nord au sud. Toujours dans cette logique de donner plus de place aux piétons, les traversées seront élargies, et le nombre d'îlots de refuge (souvent vecteurs de conflits) ont été réduits. Notons que des pistes cyclables en site propre (à double sens) seront implantées autour de l'espace central (à l'interface entre piétons et voitures), ainsi que le long de la Rue Saint Antoine. Le but affiché par la ville est de créer des continuités entre les pistes cyclables existantes débouchant sur la place, et dont la jonction est actuellement coupée par le flux automobile. Comme mentionné plus tôt, le tracé de la voirie va connaître de grandes modifications du fait de la création de l'espace public central. La rue de la Bastille va par exemple être supprimée, et l'accès au faubourg sera simplifié. Les aménageurs souhaitent donc pacifier le trafic tout en le simplifiant. Les trottoirs ont donc été rectifiés en conséquence. C'est notamment le cas du parvis de l'opéra (qui sera un peu réduit), mais aussi des autres trottoirs qui seront pour la plupart agrandis, grâce au nouveau tracé de la chaussée. Bien que

réduit, on peut se demander si la simplification et la réduction des obstacles auxquels sont aujourd'hui confrontées les voitures, ne va pas favoriser leur prise de vitesse. Il est raisonnable de penser que ce ne sera pas le cas. En effet, de nombreux croisements pour accéder aux axes transversaux existeront toujours, ce qui, lors des heures de pointes, ralentira le trafic. Ici, la simplification du réseau routier servira certainement à diminuer les conflits entre les usages motorisés. Quoi qu'il en soit, malgré la pacification du flux routier, il faudra penser à des solutions pour traiter l'interface entre voitures et piétons. Car des nombreux enjeux en découlent. La remarque suivante porte sur les transports en commun. Si l'objectif est de préserver le caractère multimodal de la place, certains changements majeurs sont à énoncer. Les arrêts de bus quitteront leur position actuelle (sur les trottoirs, à l'interface avec la voirie), pour migrer vers les rues adjacentes. Là encore, des changements dans les usages et l'aménagement de l'espace sont à prévoir.

Parmi les changements apportés, il faut mentionner la création d'une percée reliant l'espace central, à la balade du bassin de l'Arsenal. La liaison se fera grâce à la construction d'escaliers monumentaux, passant sous l'actuelle station de métro. Ce changement est important puisqu'il permettra de rendre ce lieu moins confidentiel. Effectivement, la balade du jardin de l'arsenal est surtout fréquentée par un public d'habitues, et son accès est restreint à partir d'une certaine heure de la journée. Il est donc intéressant de se demander comment les enjeux de sécurité au sein de cet espace vont évoluer après la réalisation de l'ouverture. Il est légitime de penser que cela provoquera une hausse de la fréquentation. Et par rapport à cela des thématiques telles que le rapport à l'eau devront être abordées. A l'inverse, comme cet espace ne sera (à priori) plus fermé à partir d'une certaine heure, il faut réfléchir à sa gestion lors de périodes de faibles affluences. Pour éviter toutes pratiques déviantes ou la facilitation de passages à l'acte malveillant. Notons que la création de cet accès se fera dans un second temps.

Certains changements pourront modifier les ambiances sur les différents espaces identifiés. Or, en matière de sécurité, la question des ambiances est importante puisqu'elle influe sur de nombreux facteurs. Le sentiment de sécurité ou le développement d'usages spécifiques peuvent être influencés par les ambiances. Premièrement, la présence ou non de végétation produit des types d'ambiances différentes. Le plan d'aménagement de la place prévoit d'insérer un grand nombre d'arbres, et ce sur des espaces qui en étaient jusqu'alors dépourvus. Le parvis de l'Opéra, dont la surface va être modifiée, accueillera donc plusieurs arbres. Ce changement n'est pas si anodin qu'il n'y paraît et mérite qu'on s'y attarde. En effet, comme cela a été vu dans la première partie de ce mémoire, le parvis de l'Opéra se caractérisait par une faible concentration en aménagements. De ce fait, (outre les assises temporaires et les marches de l'Opéra), peu d'éléments favorisaient le développement d'appropriations de cet espace. Les usages étaient surtout liés aux transports et à la circulation piétonne. Mais la présence d'arbres risque de changer les logiques d'utilisation de cet espace. La présence d'arbres, de par l'ambiance qu'elle crée, favorise le développement d'usages plus sédentaires. En développant ce cas de figure, je ne prétends pas que ce changement rendra le parvis plus vulnérable à certains risques. Mais l'objectif est de montrer que certains aménagements peuvent amener à des changements d'ambiances, elles-mêmes vectrices de nouveaux usages, qui amènent à leur tour à de nouveaux enjeux. Si la question de la

végétation est importante, celle de l'éclairage l'est tout autant. A ce sujet, le projet n'apporte pas de grands changements par rapport à l'état actuel. Comme aujourd'hui, l'ensemble des espaces seront assez bien éclairés, ce qui encouragera l'animation de l'espace à plusieurs temporalités. Ajoutons que le type d'éclairage n'est pas uniforme sur toute la place et qu'il varie selon le type d'usages que les espaces sont censés accueillir.

Enfin, on remarque que le projet vise à améliorer la lisibilité de l'espace. Cela passe d'abord par un traitement de la visibilité (qui participera elle-même à rendre l'espace plus lisible). Même si la visibilité sur une place est généralement assez bonne, des solutions sont proposées pour continuer dans ce sens. Par exemple, le projet prévoit un dégagement de la perspective centrale donnant sur la colonne de Juillet. Outre l'aspect paysager et de mise en valeur du monument, cela permettra de créer une continuité visuelle entre le boulevard Richard Lenoir, et le bassin de l'Arsenal. Il sera alors plus simple pour le piéton de se repérer, puisqu'il aura une perception directe de l'espace dans lequel il veut se rendre. Toujours dans cette volonté de rendre l'espace plus lisible, un marquage au sol est prévu pour guider les piétons. Il s'agit d'un « fil d'Ariane », indiquant le chemin à emprunter pour traverser la place. Ce type d'aménagement est important à souligner dans le cadre de mon sujet. Puisqu'il marque une différence entre l'espace dédié à la circulation des modes doux et l'espace de « flânerie ».

2) Analyses thématiques

Dans cette sous partie, je m'attarderais sur quelques thèmes, dont l'étude est nécessaire pour tenter de déterminer les enjeux sécuritaires qui seront à l'œuvre à l'issue du projet. Le premier thème concerne la question des circulations (douces ou motorisées) et des accès.

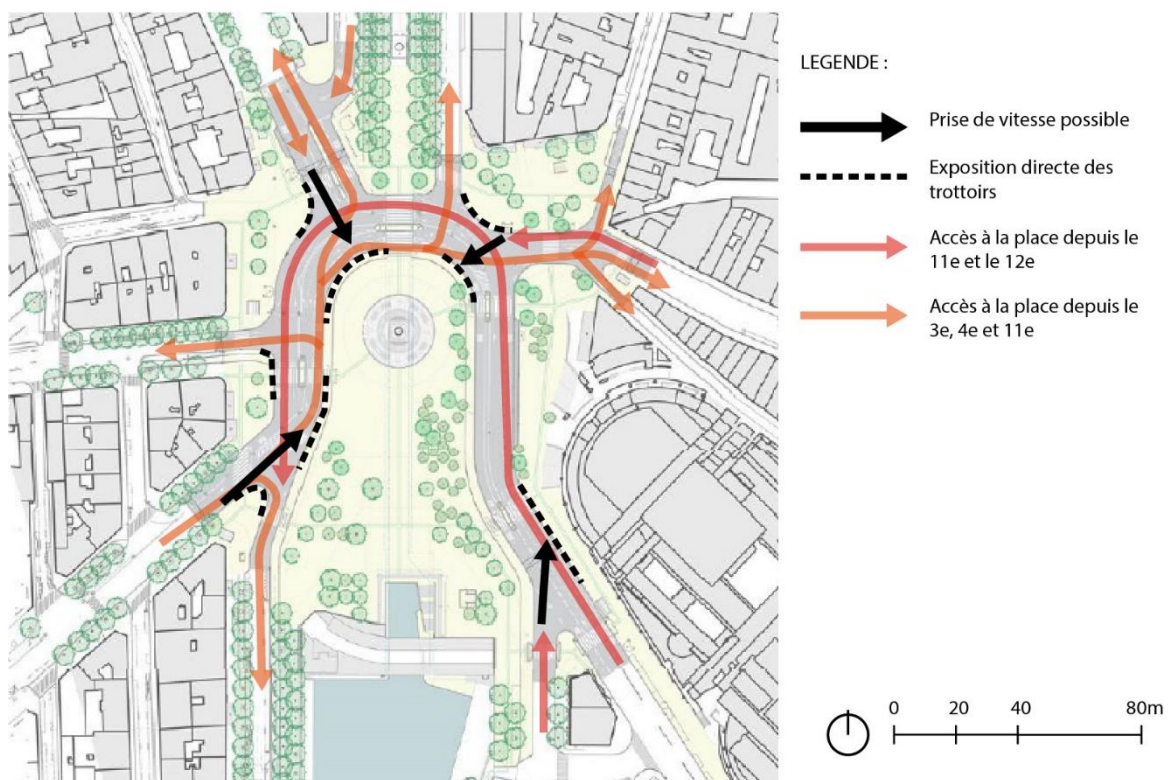


Figure 26 : Schéma des faiblesses du site par rapport à la voiture.

J'ai d'abord tenté de définir les faiblesses du site, quant à son exposition à la voiture. A partir du plan d'aménagement et de plans présentant les sens de circulations, j'ai essayé de déterminer les tronçons où la voiture pouvait potentiellement prendre de la vitesse et où elle pouvait déboucher frontalement sur l'espace piéton. Cela m'a permis d'identifier des secteurs plus fragiles que d'autres de ce point de vue. Il ne faut pas cacher que quand on parle de vulnérabilité de l'espace piéton par rapport à la voiture, on pense surtout au risque d'attentat à la voiture bélier. Même s'il ne faut pas dramatiser et entrer dans une paranoïa, l'animation et la symbolique de la place de la Bastille font qu'il s'agit d'un lieu sensible. Evidemment, cette première prospection s'avère très limitée du fait du peu d'informations à ma disposition. En effet, dans ce cas-là je me base uniquement sur l'organisation spatiale, alors que des informations sur l'implantation du mobilier urbain, ou sur les élévations de la place par rapport à la voirie m'auraient été utiles.

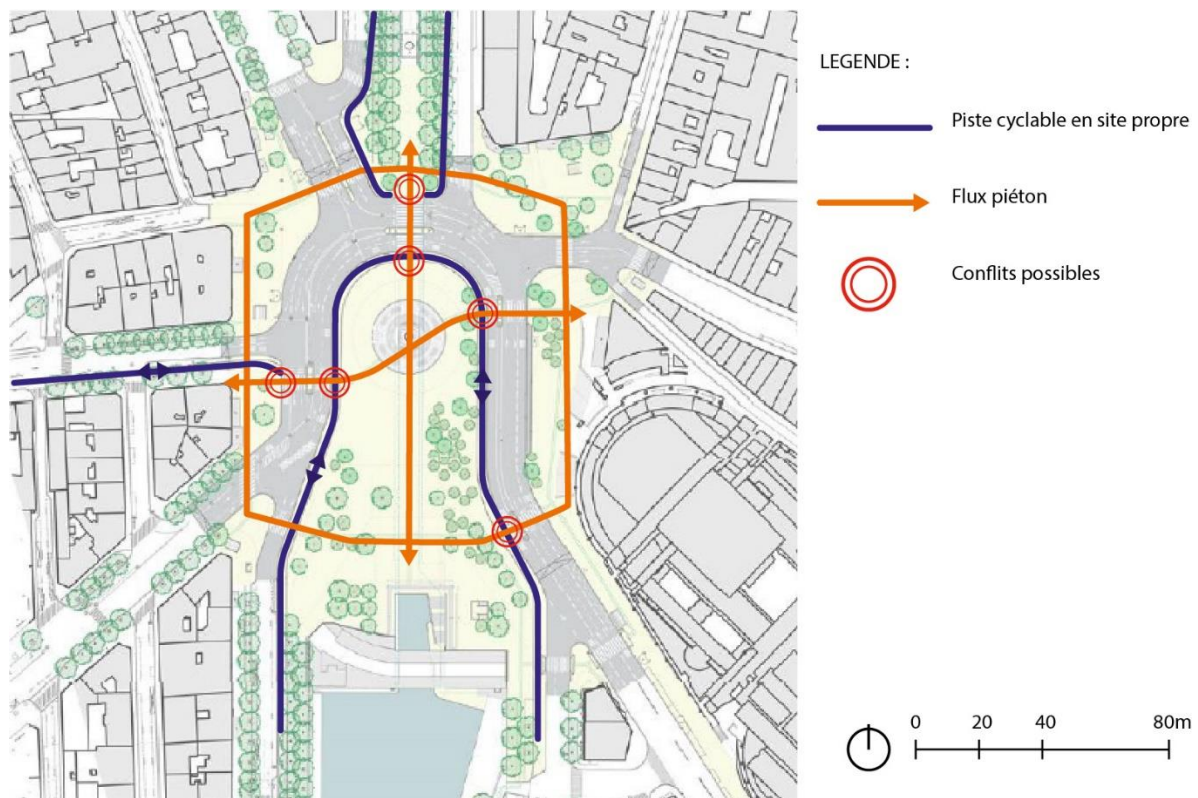


Figure 26 : Schéma des potentiels conflits d'usages liés aux circulations des modes actifs.

Dans le même esprit, je me suis intéressé à la place que tiendraient les futurs modes doux. Lors du diagnostic sur l'état actuel de la place, il est ressorti que les « risques » liés aux modes doux relevaient surtout de leur vulnérabilité par rapport à la voirie, et des conflits qu'ils étaient susceptibles de causer. Comme évoqué précédemment, du point de vue sécuritaire, la situation tend à s'améliorer pour ces modes de déplacement. En effet, les pistes cyclables qui étaient coupées en arrivant sur la place sont maintenant prolongées le long de l'espace central. Les seules coupures subsistantes se trouvent au niveau des passages piétons, lorsqu'il faut traverser la chaussée (pour passer des pistes cyclables de la place, à celles qui longent le

boulevard Richard Lenoir). Pour les piétons, les déplacements deviennent aussi plus aisés, que cela soit dans la sécurisation de leurs parcours (passages piétons plus larges) mais aussi dans les choix de déplacement à leurs dispositions. Si une mobilité « circulaire » autour de la place reste possible, il y aura dorénavant la possibilité de la traverser de part en part (selon un axe nord-sud ou est-ouest). Même si l'organisation de ces modes s'avère être plus lisible qu'actuellement, des croisements seront toujours possibles entre ces derniers. Il est donc crucial de s'intéresser à la manière de traiter la rencontre de ces différents flux (souvent liés à des usages différents). Car des situations de croisement peuvent naître des conflits. La partie qui suivra (conceptualisation d'éléments de réponses) devra débattre de la manière dont il est possible de traiter ces situations. Enfin, concernant les accès à l'espace central, on peut noter 5 accès piétons majeurs, permettant de relier les trottoirs à ce dernier. Auxquelles il faudra ajouter la nouvelle ouverture menant au bassin de l'Arsenal et les trottoirs débouchant du Boulevard Bourdon et du boulevard de la Bastille. Sans oublier les accès permis par les pistes cyclables arrivant dans la continuité de ces mêmes boulevards. Mais là encore, les données manquent pour réaliser une analyse précise. Sans indices sur la manière dont ils seront traités ou sur les accès prévus pour les secours et services d'entretien, on ne peut que spéculer sur le rôle qu'ils joueront. Cette manne d'information sera néanmoins utile dans la prochaine partie, car cela me laissera une grande liberté pour présenter des dispositifs de gestion des accès. Etant donné que pour l'instant rien n'est clairement défini et figé.

La prochaine remarque porte sur les usages. Dont la pertinence de l'étude a déjà été explicitée dans la première partie. Ici la finalité est de tenter de définir les futurs usages de la place, qu'ils soient souhaités ou non. Pour ensuite formuler des enjeux qui y sont liés. La mairie de Paris a déjà fait part des usages qu'elle aimerait intégrer à la place. L'organisation spatiale présentée dans le plan d'aménagement va d'ailleurs dans ce sens. Dans un premier temps, il y a une volonté de conserver certains usages initialement présents sur l'actuel parvis du bassin de l'arsenal. A savoir les sports de glisses, ou permettre l'installation de petits groupes. En règle générale la sédentarité est encouragée du fait des aménagements prévus. De nombreuses assises seront disposées au sein de l'espace centrale, dont un grand nombre en périphéries. Comme c'est actuellement le cas pour la place de la République. Ces assises seront disposées à l'interface entre l'espace piéton et les pistes cyclables en site propre. Même si on ne connaît pas encore leur composition et leur taille, on peut déjà avancer que cela reflète une volonté de traiter cette interface. Ensuite, la nouvelle place assume son importance historique et symbolique en prévoyant plusieurs aménagements culturels autour de la colonne de Juillet (ex : panneaux explicatifs). Si je mentionne cet exemple, c'est qu'il montre que « la flânerie » occupera une place importante. Ce qui est d'autant plus intéressant lorsqu'on sait que la place de la Bastille restera un lieu de passage, ou de nombreux flux circulent. La conciliation de ces usages (flânerie et circulation) s'avère donc être un enjeu décisif pour traiter des questions de sûreté et de sécurité. A propos des événements, il est difficile de déterminer si la place accueillera plus ou moins d'événements qu'aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, certains aménagements montrent la volonté de continuer à en accueillir, avec notamment la présence d'emplacements pour des stands. Reste à savoir de quelle nature seront ces événements. La place continuera-t-elle à pouvoir accueillir des événements de grande ampleurs (ex : manifestations, concerts), ou les événements en question seront-ils plus restreints et localisés

sur l'esplanade centrale ? L'étude de la place de la République tend à indiquer que des usages semblables puissent s'y développer (ex : manifestations, ou événements nécessitant une appropriation de l'espace) du fait de la superficie disponible. Il n'est pourtant pas inintéressant de penser que ce ne soit pas le cas. En effet, comme mentionné plus tôt, la place de la République témoigne d'un urbanisme particulier, d'un urbanisme « qui permet plus qu'il ne contraint » (Cf. Éric Amanou). Et il n'est pas certains qu'aujourd'hui, compte tenu du niveau de vigilance, on conçoive des espaces publics aussi permissifs. Il est donc compliqué de statuer sur la capacité qu'aura la place de la Bastille à accueillir des événements de grande ampleur. Cependant, des usages imprévus peuvent s'y développer. Et il est primordial de s'y intéresser, car puisque l'espace n'a pas été imaginé pour les accueillir, ils risquent d'être vecteurs de problèmes de sécurité ou de sûreté. Encore une fois, l'analyse sera limitée compte tenu du manque d'informations sur la programmation précise de l'espace central. Cela peut changer selon s'il est sectorisé ou au contraire assez continu. Pour rester large, on peut s'attendre à certaines appropriations du mobilier urbain autres que celles attendues (sans qu'elles soient pour autant déviantes). Prenons l'exemple des sports de glisses qui détournent souvent les aménagements pour illustrer ces propos. Ensuite, la place de la Bastille pourrait héberger malgré elle des événements imprévus qu'il serait difficile de contrôler. Ce fut le cas de « nuit débout », qui a beaucoup fait parler d'elle sur la place de la République. Puis, avec l'ouverture vers le canal et la promenade du bassin de l'Arsenal, de nouveaux usages pourraient apparaître. Dont certains seraient directement liés à la proximité avec l'eau. Si aucun aménagement ne met à distance les individus de l'eau, on pourrait s'attendre à des usages similaires à ceux que l'on observe actuellement le long du canal Saint-Martin. Outre l'aspect de la sécurité des individus (ex : noyade), cela est susceptible de créer des pratiques pouvant entrer en conflit avec les usagers actuels du lieu (ex : jet de déchets dans le canal). Pour finir, il est possible que des usages s'étendent au-delà de l'espace qui leur a été assigné. Par exemple, si l'aménagement de la place le permet, les sports de glisse pourraient très bien se développer sur l'ensemble de l'esplanade centrale. Ce qui se ferait potentiellement au détriment d'autres usages.

Pour résumer, le projet possède de nombreux points forts en matière de sécurité. Déjà, une plus grande place est accordée aux piétons (esplanade, traversées plus larges, etc...). Ce qui diminuera les risques liés à sa confrontation avec la voiture (sans qu'ils disparaissent pour autant). Ensuite, la percée vers le bassin de l'Arsenal est une véritable plus value pour le projet. En effet, cela créera une évacuation supplémentaire par le sud et rendra la balade moins confidentielle le long du canal (en provoquant de l'animation). Le plan de réaménagement montre un espace plus lisible, que cela soit pour les piétons ou le trafic routier. Enfin, la végétation et de multiples aménagements permettront le confort des usages, et donc l'animation de la place. Notons que la présence d'une piste cyclable en site propre, des stationnements deux-roues, ou divers d'autres aménagements (ex : assises) permettront de marquer l'interface entre esplanade piétonne et voirie. Cependant, cela peut mener à des conflits entre piétons et cyclistes quand les deux flux seront amenés à se croiser. Et il reste à savoir comment traiter l'interface entre piste cyclable et piétons. Faut-il canaliser et séparer les flux, ou mutualiser l'espace ? Autrement dit, faudra-t-il isoler hermétiquement les cyclistes des piétons ? La dernière partie de ce mémoire se chargera de débattre de cela. Des points de

vigilance sont donc aussi à souligner. L'accès à l'eau ouvre une nouvelle dimension jusqu'alors inexistante depuis la place de la Bastille. Et la piste cyclable étant très exposée à la voiture, on peut se demander comment rendre la pratique du vélo plus sécurisée sur ce tronçon. Enfin, l'esplanade centrale étant un grand espace ouvert, la question de la gestion des accès se pose. Encore une fois, cela sera à nuancer en fonction des usages et des événements présents.

A l'issue de cette partie, on constate que les enjeux de sécurité et de sûreté sont semblables à ceux présentés dans le diagnostic. Cependant, ils se manifestent de manières différentes. Auparavant concentrés sur les périphéries, ces enjeux occupent maintenant une place plus centrale. Le premier enjeu concerne la capacité de la place à accueillir des événements. L'objectif est de permettre la réception d'événements d'envergures, en assurant la sécurité de ces participants, tout en évitant les externalités négatives qu'ils pourraient avoir sur les autres usages. Mais encore une fois, la présence future d'événements tels qu'on les connaît sur la place reste en débat. L'enjeu qui suit est plus que jamais vital. Il s'agit de pouvoir concilier les différents usages qui animeront la place, du point de vue de la sécurité et de la sûreté. C'est-à-dire de permettre une cohabitation entre des pratiques opposés et qui entrent actuellement en conflit. Notamment lorsque la « flânerie » se confronte à la circulation. De cet enjeu en découlent d'autres, un peu plus classiques. A savoir la gestion des flux, pour les sécuriser, mais aussi pour éviter qu'ils entrent en conflits entre eux ou avec d'autres usages plus sédentaires. Après, l'espace centrale étant vaste, il s'agira de rendre l'accès plus difficile à de potentielles cibles (humaines ou matérielles). Tout en ne fermant pas l'espace, et en le laissant accessible aux usagers. Pour finir, il faudra prendre en compte le risque d'attentat, en protégeant les individus vulnérables, lorsque le risque est connu et spatialisé (ex : voiture bélier). Cela passera par un travail sur l'interface entre le piéton et la voiture. Bien sûr, si on exclue les agressions venant de la route, il s'agit d'une menace assez difficile à prévoir, et donc à empêcher.

PARTIE 3 - COMMENT ASSURER LA SURETÉ ET LA SÉCURITÉ DES USAGES DE LA PLACE PAR L'AMÉNAGEMENT, TOUT EN PRESERVANT L'URBANITÉ DU LIEU.

L'objectif de cette dernière partie est de conceptualiser des éléments de réponses aux enjeux dégagés à l'issue de la partie précédente. Les enjeux étant nombreux, j'ai décidé de me concentrer sur un type d'enjeu, identifié comme prioritaire : pouvoir accueillir les différents usages qui animeront la place, du point de vue de la sécurité et de la sureté. Ainsi, je me suis demandé comment permettre aux différents usages présents sur la place d'exister, et surtout de coexister de manière sûre et sécurisée. Les autres enjeux sont alors devenus un moyen de traiter cette question. En effet, la gestion des flux, le contrôle des accès ou des évacuations, ainsi que la prise en compte du risque attentat devront donc être abordés. Les « menaces » auxquelles il faudra répondre pour traiter ce sujet seront vastes, en allant de la limitation des conflits, à la protection physique des individus.

Cette partie n'est pas à voir comme la présentation d'un projet figé et « parfait ». Le but sera de proposer divers dispositifs d'aménagements cohérents avec le plan d'aménagement de la place, et de les discuter. Plusieurs types d'aménagements répondant à un même enjeu pourront être mentionnés. Cette mise en débat devra permettre d'identifier les situations dans lesquelles lesdits aménagements sont les plus adéquates, et quelles externalités ils induisent. Notons que la conceptualisation concernera aussi bien des aménagements purement sécuritaires, que des aménagements plus classiques qui participent indirectement à rendre l'espace plus sûr et sécurisé.

Le plan d'aménagement présenté plus tôt devient une scène, un support sur lequel appliquer des réponses aux enjeux identifiés. Ce qui permettra de les débattre plus facilement que si elles étaient posées « dans le vide ». La finalité est de montrer que la sécurité constitue une entrée dans le projet. Pour beaucoup, il s'agit d'un élément annexe, mais cette conceptualisation devra montrer que l'on peut bâtir un projet cohérent à partir de la question sécuritaire, si on la traite en amont.

Pour finir, il faut déjà s'interroger sur la situation dans laquelle intervient le réaménagement de la place de la Bastille. Près de 5 ans après l'inauguration de la place de la République, on peut se demander si le « même chemin » sera emprunté. Autrement dit, faut-il penser que l'aménagement final de la place de la Bastille et que les politiques de la ville seront aussi permissifs que pour son « aînée » ? Ou qu'au contraire, du fait du climat de tension actuel (post attentats de Nice), tout sera fait pour contrôler d'avantage l'espace ? Il est difficile de statuer sur cette question. Néanmoins, cela peut avoir une grande incidence sur les usages de la place, les enjeux, et donc les solutions à apporter.

A- PRESENTATION DES PRINCIPES D'ACTION.

Si les aménagements interrogés seront variés, ils devront répondre à un certain nombre de principes. Ces principes sont issus de recherches, d'échanges avec des concepteurs

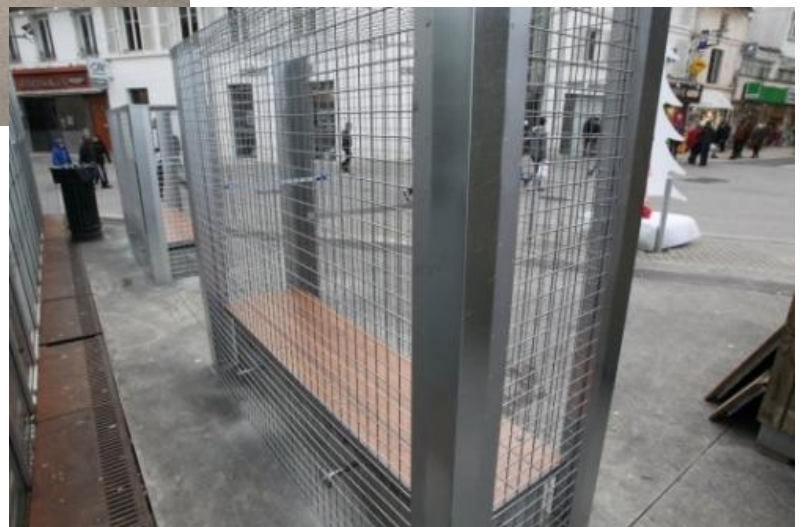
ou un spécialiste de la sécurité, et de réflexions personnelles (alimentées par des observations).

1) Préserver l'urbanité de la place.

Le premier principe a été précisé dans la question qui anime cette troisième partie du fait de son importance. Les solutions apportées devront donc tenter de répondre aux enjeux identifiés, tout en préservant l'urbanité du site. Selon le géographe Jacques Lévy, « l'urbanité apparaît comme un caractère propre de la ville dont l'espace est organisé pour faciliter au maximum toutes les formes d'interaction ». Il s'agit d'un élément essentiel, qui a motivé le sujet de mon mémoire. En effet, je parlais du postulat que certains aménagements sécuritaires étaient privatifs de libertés, ou pouvaient nuire à la vie urbaine d'un lieu. Dans ces cas-là, les aménagements défensifs reviennent régulièrement dans l'esprit des gens. Notons qu'il existe plusieurs types d'aménagements défensifs : certains visent à limiter l'accès à un lieu, tandis que d'autres empêchent des usages sédentaires. Ces derniers, souvent installés à la hâte, n'ont pas été pensés en amont d'un projet et répondent à des enjeux bien définis (ex : lutte contre la sédentarité). Généralement, ils ne sont pas intégrés à l'environnement urbain dans lequel ils interviennent. Et c'est comme cela que l'on peut arriver à des aberrations tels que celles présentées ci-dessous. Ce qui amène à une autre remarque. Certains aménagements sécuritaires, de par leur caractère brutal et voyant, provoquent ironiquement un sentiment d'insécurité ou de malaise. En quelque sorte, ils peuvent confirmer aux visiteurs qu'ils sont dans une zone « à risques ». Le sentiment de malaise étant un facteur pouvant amener les individus à éviter un lieu.



Figure 27 et 28 : Aménagements défensifs. Sur les grands boulevards à Paris (à gauche). Et à Angoulême (ci-dessous).



Outre les dispositifs défensifs, d'autres types d'aménagements peuvent eux aussi participer à la baisse de l'hospitalité des villes. Dans son livre « l'architecte, la ville et la sécurité », Paul Landauer revient à plusieurs reprises sur un aspect « de la nouvelle ère de la sécurité », à savoir la différenciation et la spécialisation des parcours. Ici, « la spécialisation des parcours se substitue à leurs contrôle ». On observe que l'empêchement des croisements et le partage de l'espace nuisent à l'urbanité, en ne permettant plus aux individus d'être encore ensemble dans un même lieu. Le partage de l'espace entre différents modes de déplacement favorise le mouvement perpétuel, en réduisant les possibles lieux d'immobilité, et donc les rencontres. Paul Landauer ajoute que cela participe à la déresponsabilisation des usagers. En effet, « au lieu de règles de politesse, et de partage de l'espace à l'initiative des citoyens, ce sont les aménagements qui jouent ce rôle à leur place ». Ici l'urbanité se perd du fait d'un oubli de règles communes, permettant de vivre ensemble.

Enfin, l'urbanité elle-même est un facteur qui participe à la production d'un espace sûr et sécurisé. Au-delà du devoir des concepteurs de préserver une ville vivante, créer de l'urbanité favorise l'animation des espaces du fait du caractère qui s'en dégage. L'animation d'un lieu peut s'avérer très utile, puisqu'elle permet (entre autres) de la surveillance naturelle et des appropriations positives. Qui traitent à leur tour un certain nombre d'enjeux. C'est d'ailleurs le parti qu'à choisit de développer Eric Amanou avec « La Condition Urbaine », en tâchant de concilier sécurité et urbanité. Il énonce à ce sujet que « réunir les conditions d'une sécurité durable sur des espaces urbains ou résidentiels suppose un autre pari, celui de l'urbanité, de l'animation, du confort d'usages »

Voilà donc certains écueils dans lesquelles il faudra veiller à ne pas tomber, pour tenter de préserver l'urbanité de la place de la Bastille. Cependant, j'ai conscience qu'aucune solution n'est évidente et complètement favorable à la vie urbaine. De plus, certains aménagements tels que le partage de l'espace sont parfois inévitables pour assurer la sûreté et la sécurité des individus. Il faudra donc (comme pour les autres principes) traiter les situations au cas par cas et discuter chaque solution apportée.

2) La flexibilité des aménagements.

La flexibilité des aménagements est un principe précieux pour répondre à certains enjeux, tout en préservant l'urbanité d'un lieu. Il ne sera pas toujours possible d'appliquer ce principe, car tous les enjeux présentés ne s'y prêtent pas. Mais lorsque la situation le permet, cela s'avère souvent être une solution favorable à la vie urbaine. La flexibilité est surtout utile pour s'adapter quand le risque est indistinct et mobile, selon le principe de précaution. Le principe de précaution énonce « qu'aucune donnée n'étant stable, il convient de ménager une modification des protocoles en fonction de l'évolution des connaissances et des risques à venir ou susceptibles d'être découverts ».

Cela dit, il ne faut pas confondre flexibilité des aménagements (adaptabilité) et flexibilité de l'espace. La flexibilité de l'espace peut elle aussi répondre à certains enjeux de sécurité, comme par exemple pour éviter que certains usages ou appropriations (jugées néfastes) ne s'installent. La réorganisation constante de l'espace casse les repères et ne laisse pas le temps à certaines pratiques déviantes de prendre leurs marques durablement. Mais de ce fait, et

comme le souligne Paul Landauer, la flexibilité de l'espace peut quant à elle nuire à l'urbanité. Quelques fois c'est d'ailleurs l'effet qui est recherché. D'après lui, « l'adaptabilité des espaces publics limite la sédentarité, voir les appropriations prolongées ». L'ouverture des voies sur berge le dimanche à Paris permettent d'illustrer ces propos.

3) Le test.

Le principe suivant peut-être nommé « le test » et a été suggéré lors d'un échange avec Éric Amanou. Il s'inscrit dans la lignée de la flexibilité dans le sens où les aménagements ne restent pas figés et doivent s'adapter aux risques et à l'environnement dans lequel ils interviennent. L'objectif de ce principe est d'augmenter l'impact des aménagements avec souplesse, uniquement lorsque c'est nécessaire. L'espace public devient alors « un laboratoire », où l'on tente de trouver un juste milieu entre sécurisation idéale et diminution de l'impact des aménagements sur la vie urbaine.

Toujours est-il que le principe du test n'est pas applicable dans tous les cas de figure. Il me semble que l'on ne peut pas faire cela face à un risque connu et spatialisé, qui menace la sécurité physique des individus.

4) Une protection forte et assumée face aux risques connus et spatialisés.

Comme énoncé dans le dernier point, il est à mon sens important de ne pas prendre à la légère les risques menaçant directement la sécurité physique des individus (ex : interface piéton-eau ou piétons-route). D'autant plus que la place de la Bastille est amenée à accueillir un grand nombre d'individus en temps normal ou à l'occasion d'événements. Il est évident que l'on ne peut pas régler tous les enjeux par des méthodes « douces » (ex : animation). La plupart des risques menaçant la sécurité physique impliquent des aménagements à la hauteur, capables de lutter contre ces derniers. Sans tomber dans la paranoïa, le risque d'attentat à la voiture bélier est présent comme sur la plupart des espaces publics. Il faudra donc des aménagements assez imposants pour le contrer. Même si cela peut parfois paraître contraignant, c'est la seule exception qui semble importante en termes d'aménagement sécuritaire. Le défi est alors de réussir à intégrer de la meilleure manière possible ces dispositifs indispensables.

5) La ruse.

La ruse s'avère être une solution pour limiter les impacts pouvant être induits par le principe précédent, en intégrant les aménagements de la meilleure manière possible. Toujours selon P. Landauer, la ruse permet « de déployer une intelligence des situations pour tirer avantage de l'art de sécuriser la ville, tout en préservant sa nature ». Alors même que les interventions actuelles sont de mettre en place une gestion des flux et une modulation des limites de l'espace public, ce qui peut le rendre stérile. La ruse est utile pour « maintenir l'ouverture, le partage et le droit à l'immobilité » (P. Landauer). L'objectif est de parvenir aux mêmes résultats, sans que cela soit néfaste pour l'urbanité, voir que cela la serve.

Pour cela, il est important d'intégrer la sûreté et la sécurité en amont, lors de la phase de conception des projets urbains. La sécurité devient alors une manière à part entière d'entrer dans le projet. Chose que la plupart des concepteurs évitent, en abordant le thème de la sécurité uniquement quand ils y sont contraints. Rares sont ceux qui revendiquent la sécurité comme thème de leur projet, ou du moins la traitent avec finesse (ex : Jean Nouvel).

6) Interdire plutôt qu'empêcher.

Au final, même si mon projet traite des aménagements, je me suis rendu compte qu'il ne s'agissait pas toujours de la façon la plus qualitative pour sécuriser un lieu. Le constat est qu'il est souvent préférable d'interdire par des règles (et des contrôles), plutôt que d'empêcher par des aménagements. En effet, certains aménagements dissuasifs (ex : bornes anti-stationnement) ne participent pas à préserver l'urbanité d'un lieu, bien au contraire. Un dispositif dissuasif étant par définition, « destiné à empêcher certains comportements, plutôt qu'à les interdire ». L'interdiction permettrait d'éviter les aménagements défensifs présentés juste avant. Cependant, on constate que dans les faits, la contrainte spatiale est mieux admise que la répression policière. La question est de savoir dans quels cas, il est préférable pour les villes de substituer les aménagements à la présence policière.

Cette réflexion me permet d'aborder rapidement un autre thème qui y est lié. Les aménagements dissuasifs servent souvent d'intermédiaires aux villes pour lutter contre des appropriations jugées déviantes ou « nuisibles ». Là où une intervention humaine indignerait une partie de l'opinion publique (ex : évacuation de squats). Et donc, si la ville défensive nuit à l'urbanité (ce qui concerne tout le monde), elle stigmatise et vise surtout certaines minorités de la population (à savoir les personnes les plus défavorisées). Il me semble que ces aménagements défensifs participent à donner l'image négative d'une sécurité privative de liberté.

B- DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSES MIS EN DÉBAT

Pour tenter de répondre aux enjeux présentés, plusieurs moyens interviennent. Ces « moyens » sont tous assez différents et inspirés de divers « courants » croisés lors de mes recherches. Ainsi, je n'ai pas cherché à prendre parti et à consacrer le développement qui suit à l'un d'entre eux. A ce sujet, je me suis parfois retrouvé face à des « méthodes » opposées. Ce fut par exemple le cas, en empruntant à la fois à la prévention situationnelle (aménagements statiques), mais aussi à l'espace modifiable. En effet, l'espace modifiable se situe à l'opposé de la prévention situationnelle au sens le plus stricte du terme. Avec « l'espace modifiable, l'essentiel n'est plus d'organiser des lieux pour déterminer des comportements, mais il s'agit de constituer un espace adaptable à toutes les situations » (Cf. P. Landauer). A chaque fois, l'idée était de prélever des principes ou raisonnements pouvant servir mon sujet de quelque manière que ce soit. Piocher dans l'ensemble des méthodes de mise en sûreté et sécurité de l'espace est selon moi cohérent pour essayer de répondre à ma

problématique. Ayant conscience qu'aucune solution n'est parfaite, cela m'a permis de les mettre en débat et de faire émerger des questionnements.

Ayant mentionné la prévention situationnelle plusieurs fois déjà, et s'agissant d'un principe incontournable en matière de sécurité et d'aménagements, il me semble important de la définir. Selon l'agence Cronos conseil, la prévention situationnelle est « l'ensemble des mesures architecturales, mécaniques, techniques, organisationnelles et humaines dont l'objectif est de dissuader une personne de transgresser les règles de la loi pénale ou de la civilité, en rendant l'acte plus difficile, en mettant des conditions plus risquées, en laissant espérer moins de gain à la personne malveillante ». Mais au sein même de cette manière de concevoir la sécurité de l'espace public, on compte divers courants. La prévention situationnelle pouvant faire l'objet d'un sujet de mémoire à lui tout seul, je ne m'étendrais pas plus dessus.

Pour finir, toutes les réponses que je présenterais ne seront pas systématiquement spatialisées sur la place. Certaines le seront d'office, puisque cela sera nécessaire leur présentation (pour les enjeux localisés). Mais d'autres, répondant à des enjeux plus généraux, le seront moins. Encore une fois, l'objectif n'est pas de présenter un projet figé, mais de se servir du plan d'aménagement comme support pour les discuter. Puis, je me concentrerais essentiellement sur le nouvel espace central, car cela bouleverse l'organisation de la place. Bien que les trottoirs changent, leur configuration et composition restera sensiblement la même.

Pour répondre au questionnement posé dans cette partie, les moyens présentés relèveront de deux registres spécifiques. A savoir, le traitement de l'interface entre le piéton et les éléments qui y sont extérieurs (voiture, eau, etc.). Et la mise en sureté et en sécurité des usages au sein même de l'espace central créé.

1) Traiter l'interface entre l'espace piéton et « l'extérieur ».

Le but abordé par ce registre est non seulement de mettre à distance le piéton des nuisances et risques extérieurs, mais aussi de l'empêcher de perturber les usages qui s'y déroulent (ex : circulation des véhicules ou des cycles).

a) Mettre à distance le piéton

Le premier moyen identifié pour répondre aux enjeux décrits, est de mettre à distance le piéton par rapport à la chaussée ou tout autre élément pouvant présenter un risque (ex : l'eau du bassin de l'arsenal). Cela permet non seulement de sécuriser les usages internes de l'espace piéton (en évitant l'intrusion des véhicules). Mais aussi de limiter les conflits entre plusieurs types d'usages, en évitant au maximum qu'ils n'entrent en contact (pour éviter que les piétons ne s'aventurent sur la voirie et ne perturbent le trafic routier par exemple). Nous verrons plus tard que séparer les différents types d'usages n'est pas toujours la solution la

plus appropriée. Mais dans ce cas précis, cette cohabitation induit des risques connus et spatialisés pour la sécurité physique des piétons. Il est alors important d'établir une protection forte pour ces derniers.

La première solution présentée (proposée par E. Amanou), illustre le fait que la sécurité peut être un élément à part entière pour basculer vers le projet. Cela consisterait à aménager l'ensemble de l'esplanade centrale sur un plan oblique, confrontant sa partie haute face à la voirie, où l'espace piéton serait le plus exposé à des intrusions (ex : voiture bélier). Une pente douce descendrait alors en direction du bassin de l'arsenal. Les parties hautes, comme une sorte de proue, seraient orientées vers les principales zones à risques. Identifiées en fonction des sens de circulation et des tronçons permettant aux véhicules de prendre de la vitesse et d'arriver frontalement sur l'espace piéton.

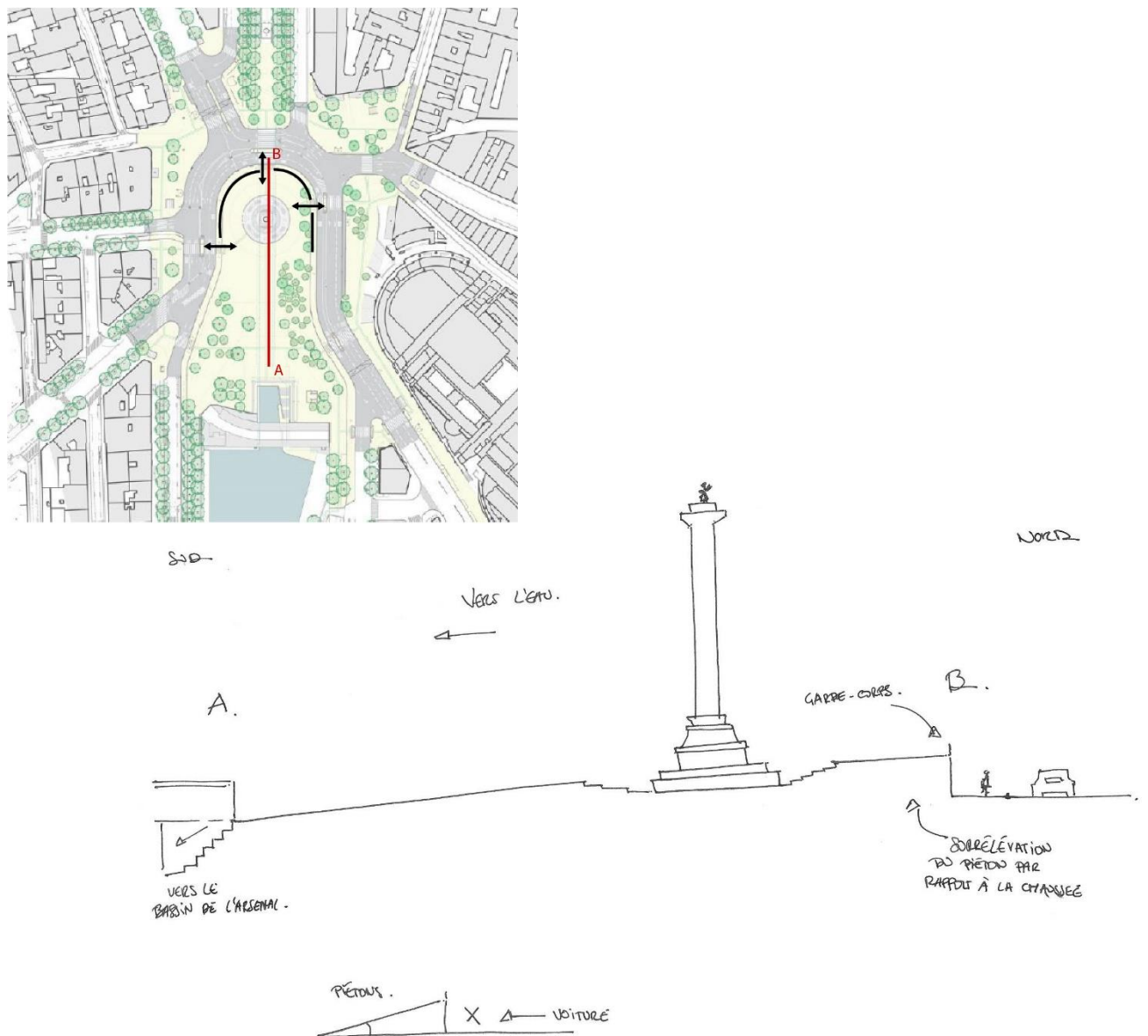


Figure 29 : Coupe schématique de « la place oblique ».

Cela permettrait de répondre à plusieurs enjeux. Comme il vient de l'être présenté, ce dispositif permet de mettre à distance le piéton face à la voirie. En réduisant d'abord les risques liés à une intrusion de la voiture. Mais aussi en empêchant les piétons d'interférer avec celle-ci en traversant n'importe où. En effet, la hauteur à certains endroits de la place ne rendrait pas le franchissement de cette interface aisée. Par conséquent, les individus seraient encouragés à traverser via les accès prévus. Ceux-ci seraient bien évidemment encaissés pour descendre jusqu'au niveau de la voirie et du passage piéton. Cela amène à la question des accès, qui est aussi traitée par cet aménagement. De par leur caractère encaissé, ils favoriseraient la canalisation des groupes pour éviter une trop forte dispersion de leur part. En les incitant à accéder ou à quitter l'espace par un endroit précis, cela limiterait l'impact sur les autres usages. Comme par exemple sur la piste cyclable en site propre qui contournera l'esplanade centrale. Néanmoins, il ne faut pas que cet encaissement soit lui-même vecteur de conflits, comme cela a pu être observé dans la première partie avec des aménagements actuels. Le traitement des accès aura alors toute son importance. Enfin, le fait que la place soit oblique ne sera pas anodin sur les usages ou les manières de pratiquer l'espace. Les incidences sur les enjeux de sûreté et de sécurité deviennent alors nombreuses, puisque la logique d'utilisation de l'espace est changée. L'architecte Claude Parent a d'ailleurs consacré une partie de sa carrière sur le sujet, en développant le concept de « fonction oblique ». Tout d'abord, l'oblique déséquilibre le corps et le met en mouvement. Car « elle induit de nouvelles sensations et de nouveaux efforts ». Bien que la pente ne soit pas très forte, on peut imaginer que des types d'usages différents puissent s'y développer, par rapport à un espace avec une surface plane. Le maintien de l'immobilité devient alors difficile, et les individus sont « invités » à descendre naturellement vers le sud de la place.

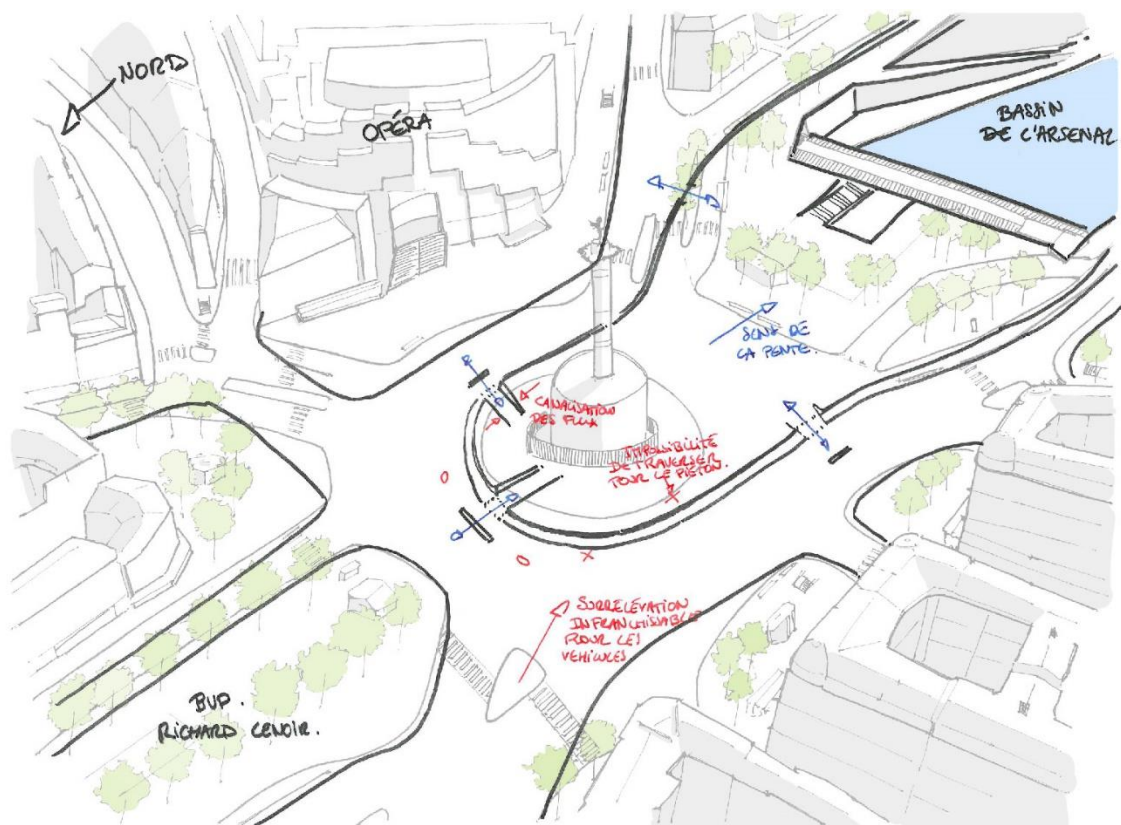


Figure 30 : Transposition schématique de « la place oblique » sur l'existant.

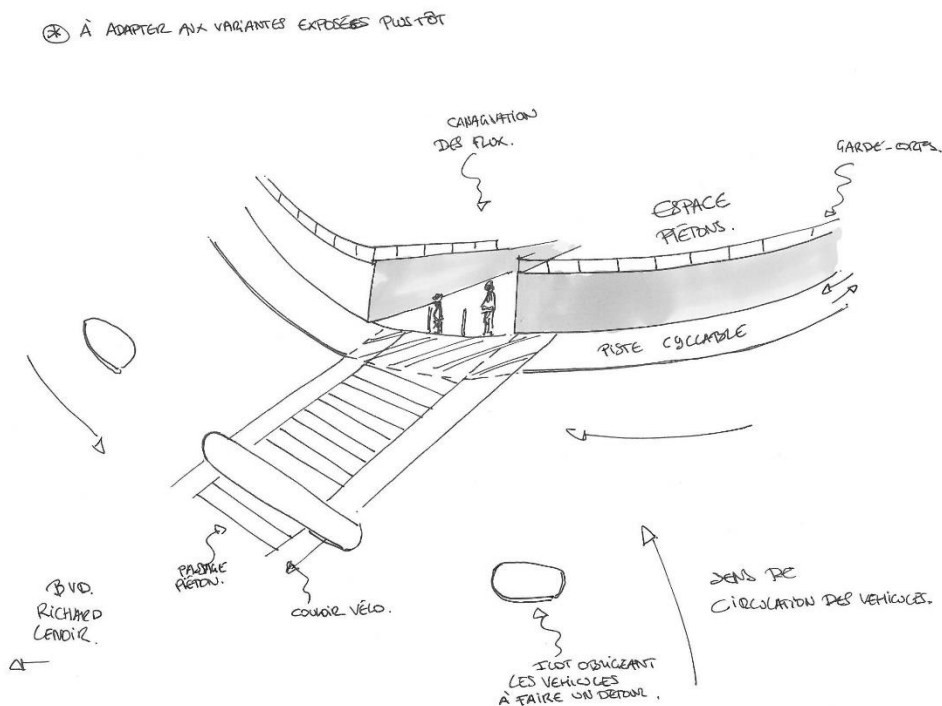


Figure 31 : Croquis du principe de fonctionnement des accès de « la place oblique ».

Notons qu'une piste cyclable en site propre contournera l'espace central. La question est de savoir s'il faut l'intégrer à l'espace piéton (en la protégeant des influences de la voiture), ou au contraire la laisser du côté des circulations. Dans chaque cas, cela influera sur les enjeux sécuritaires. Toujours est-il que cela amène à se demander comment traiter physiquement l'interface entre la voirie et les piétons. Ce traitement est important puisqu'il déterminera pour beaucoup la capacité de cet aménagement à sécuriser l'esplanade, mais aussi à préserver son urbanité. La figure ci-dessous présente différentes variantes, présentant toutes des avantages et des désavantages. La visée est plus de discuter de l'impact de chaque traitement, plutôt que de faire un choix. Les premiers traitements de l'interface assument l'exclusion de la piste cyclable de l'espace piéton, en plus d'assurer une protection forte. On peut par contre se poser des questions sur la « brutalité » de la structure qui marque une coupure nette et restreint les continuités visuelles. Ces dernières étant des composantes essentielles pour la sûreté et la sécurité d'un lieu. La deuxième alternative s'apparente au traitement réalisé sur la place de la république. Elle paraît plus propice à la vie urbaine dans le sens où elle laisse plus de libertés aux piétons (qui peuvent franchir l'interface plus facilement). Cependant cela se fait au prix d'une protection plus faible. Enfin, la troisième proposition est une sorte de compromis. Permettant à la fois un franchissement, tout en mettant à distance les piétons, les cycles et la voiture.

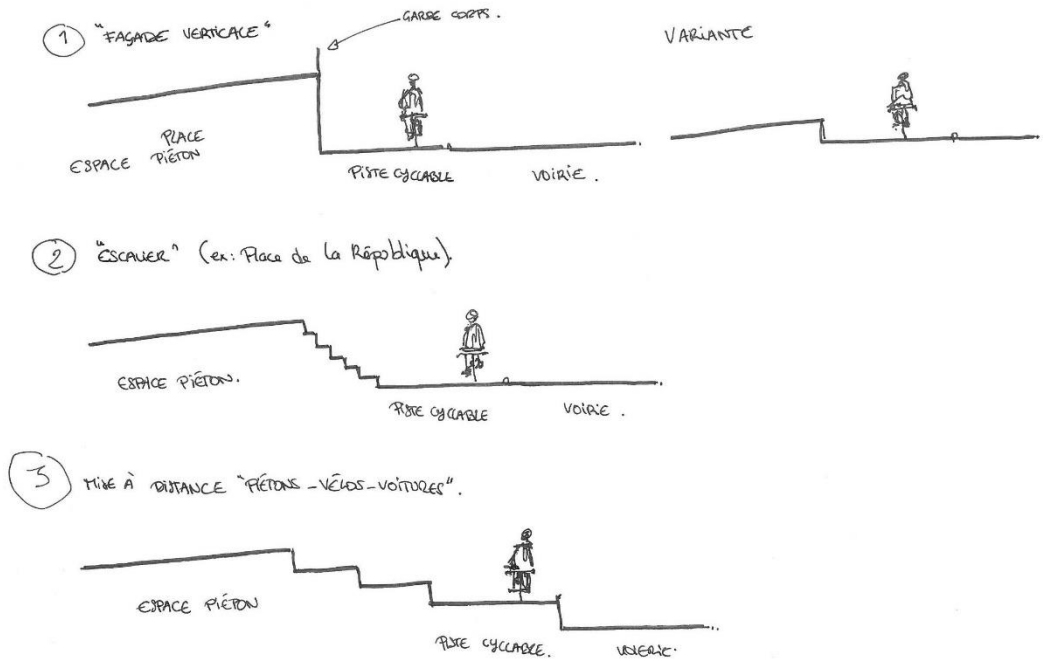


Figure 32 : Variantes du traitement de l'interface « piétons-voirie ».

Après, d'autres types d'aménagements plus ponctuels et « moins lourds » sont possibles pour mettre à distance le piéton d'éventuels dangers liés à la circulation automobile. Le végétal peut être un moyen efficace pour faire cela. Son traitement paysager permet d'assurer une fonction sécuritaire, sans que cela soit perçu comme tel par les passants. Pourtant, qu'il soit traité comme un bandeau ou une noue plantée, il est très difficilement franchissable. En plus de donner une plus-value esthétique aux lieux, le végétal contribue au bien être des usagers de la place (ombre, humidité, etc...). Dans le deuxième cas présenté ci-dessous, cela permet même de préserver une continuité visuelle, ce qui atténue le sentiment de coupure (ex : jardin des grands moulins à Paris).

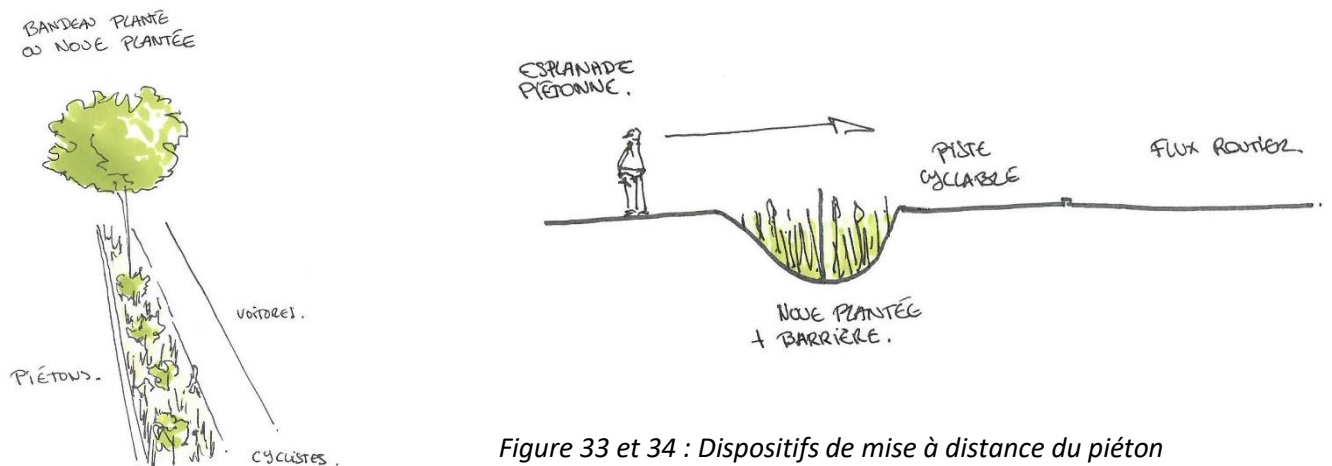
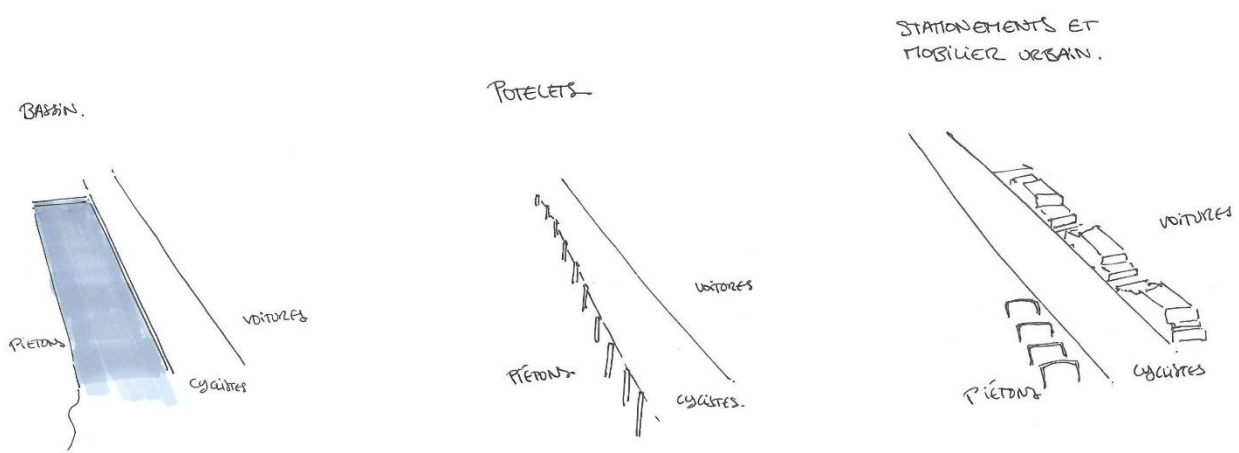


Figure 33 et 34 : Dispositifs de mise à distance du piéton par rapport à la voirie. Bandeau planté (à gauche). Et noue plantée (ci-dessus).

L'eau peut aussi être utilisée aux mêmes fins. Même si dans le cadre de la place de la Bastille réaliser des douves est évidemment démesuré, l'idée générale est la même. Un bassin plus ou moins large et peu profond peut très bien assurer la fonction de mise à distance, en empêchant les éléments extérieurs d'entrer violemment sur la place. La combinaison entre le végétal et l'eau est également efficace. Ensuite, on peut citer des aménagements de filtrage comme les potelets, qui permettent l'accès des modes doux, tout en empêchant l'accès des véhicules motorisés. Mais avec ce type de dispositif, le piéton peut très bien traverser ou bon lui semble et interférer avec les autres modes de déplacements. Enfin, la première partie de ce mémoire a mis en évidence le fait que le mobilier urbain ou les stationnements remplissent eux aussi un rôle de mise à distance. Bien que cela soit moins esthétique que les aménagements déjà présentés, cela permet d'allier fonctionnalité et sécurité.



Figures 35, 36 et 37 : Dispositifs de mise à distance du piéton par rapport à la voirie.

b) Le contrôle des accès

S'il est important de mettre à distance les piétons de certains risques externes, il faut tout de même pouvoir permettre d'accéder à ces espaces. Le traitement des accès prend donc toute son importance, pour ne pas restreindre l'accès aux usagers, tout en réduisant l'accessibilité à des cibles potentielles ou à des usages « incompatibles ». Ici, deux types de logiques de contrôle des accès sont possibles : la canalisation et le filtrage. Et dans les deux cas, le contrôle des accès peut être temporaire et flexible, ou au contraire permanent. En matière d'espaces publics, on cherche généralement à empêcher la voiture (ou parfois les deux-roues motorisés) à pouvoir entrer sur un espace réservé aux piétons. Concernant la canalisation, l'objectif affiché est de pouvoir gérer les foules en plus de limiter l'accès à des usages déviants ou malveillants. On remarque que la logique de gestion des accès par la canalisation est particulièrement utilisée lorsqu'il faut « sécuriser » une zone accueillant des événements temporaires. Ou quand il faut accéder à un équipement accueillant du public. Les événements impliquent souvent une forte influence, une modification de l'organisation spatiale d'un lieu, et donc une vigilance accrue. La canalisation facilite le contrôle et la gestion

des foules, pour éviter un accès anarchique. De plus, cela permet de concentrer les dispositifs de contrôle en des points précis, ce qui les rend plus efficace, plutôt que pour un accès dispersé. Reste à déterminer quels aménagements sont les moins impactant pour les individus. Comme nous l'avons vu, les aménagements canalisant les flux sont parfois vecteurs de conflits. Voici ci-dessous plusieurs exemples de gestion des accès par la canalisation des flux. Le cas le plus extrême est visible autour de la pyramide du Louvre à Paris. Ce dispositif emprunté aux files d'attente, permet de contrôler les foules en les faisant passer par un point précis, afin d'accéder à un équipement majeur. Notons qu'ici la situation est particulière puisque le dispositif de contrôle des accès permet le passage d'un espace public déjà réservé aux piétons jusqu'à un équipement. La situation est tout autre lorsque les accès se trouvent à l'interface d'espaces accueillant des usages différents, voir « incompatibles ». Ce qui sera le cas pour la place de la Bastille. Dans ces cas-là, des dispositifs de protection sont nécessaires pour éviter certaines intrusions (notamment celles de la voiture). La photo ci-dessous présente d'ailleurs des blocs de bétons temporaires prévus à cet effet. Enfin, les barrières Vauban sont un dispositif couramment utilisé lors d'événements. En plus d'être très flexibles, elles sont assez polyvalentes. Elles permettent de marquer une limite physique et visuelle entre deux types d'espaces, mais offrent aussi la possibilité de contrôler les accès en canalisant les flux.



Figures 38, 39 et 40 : Dispositifs de contrôle des accès par la canalisation des flux.

Une autre méthode de gestion des accès relève du filtrage plutôt que de la canalisation des flux. Ce type d'aménagement est surtout utilisé pour les usages permanents. Comme son nom l'indique, il a pour vocation de ne laisser passer que les usages qui sont souhaités sur un espace. Cela peut aller de l'implantation de portiques (proches de la logique de canalisation), à celle de blocs de bétons. Les photos ci-dessous illustrent bien cela. Les lettres en béton, aux abords du stade d'Arsenal permettent l'accès des piétons à un espace qui leur est dédié, tout en stoppant toute charge d'un véhicule. Là où le dispositif est malin, c'est qu'il est appropriable et esthétique tout en assurant sa fonction protectrice.



Figures 41 et 42 : dispositifs de gestion des accès par filtrage. (En haut), les abords de l'Emirate Stadium d'Arsenal, (en bas), l'accès à l'esplanade piétonne de la pyramide du Louvre.

Pour finir, la question de l'accès des services de secours et d'entretien à la place doit se poser. En effet, comment permettre l'accès à ces services vitaux pour la place, sans pour autant donner l'occasion à des pratiques non désirées d'y pénétrer. Encore une fois, c'est surtout l'accès à la voiture que l'on cherche d'empêcher dans ce cas-là. Hormis les traditionnelles barrières et potelets rétractables, la place de la République donne une autre solution possible. Il s'agirait de placer cet accès comme uniquement accessible à contre sens de la circulation, sur une portion de voie peut fréquentée.

2) Assurer la sécurité et la sûreté des usages au sein même d'un espace ouvert, induit par la création de l'esplanade

Le deuxième registre s'intéresse quant à lui à assurer la sûreté et la sécurité des usages au sein même de l'esplanade centrale, et non plus en « protégeant » les individus de possibles agressions extérieures. Mais en réussissant à concilier les usages qui y ont lieu. Tout en évitant les opportunités de passage à l'acte malveillant.

a) Le confort : Un cadre apaisé et clair pour le développement des usages.

Au sein de la notion de confort, plusieurs éléments entrent en jeu (selon moi). Tout d'abord les ambiances peuvent participer à la mise en sûreté des espaces publics, pour des raisons que je détaillerais juste après. Ensuite, un travail sur la lisibilité de l'espace est primordial pour établir une définition claire et hiérarchisée des espaces, afin de permettre une bonne orientation et de limiter les conflits entre différents statuts d'usagers. Puis, préserver une bonne lisibilité est appréciable (pour voir et être vu).

Travailler sur les ambiances est plus important qu'il n'y paraît en matière de sûreté. Premièrement, l'esthétique générale d'un lieu joue sur le sentiment de sécurité de ce dernier. Le sentiment de sécurité influençant lui-même les usages et donc la sûreté effective d'un lieu. Ensuite, différencier les ambiances au sein d'un même espace permet de développer des usages et des appropriations différentes. Dans cet esprit, un cadre agréable favorisera le développement d'usages, et donc l'animation du secteur concerné. Un grand nombre de facteurs entrent en jeu pour traiter des ambiances. Parmi eux, on peut évoquer l'aérothermique. L'exposition au soleil, à la chaleur ou au vent détermine en grande partie (selon la saison) les usages qui se développeront à un endroit. Evidemment, plus l'endroit est tempéré, plus il sera confortable de le pratiquer. A l'image de la place du tribunal à Chambéry, certains espaces deviennent impraticables du fait des conditions qui peuvent y régner à une époque de l'année. En effet, certaines personnes s'y évanouissent à cause de la chaleur qui est reflétée par les dalles de la place lors des journées d'été. Par la suite, le sonore a toute sa place dans la conformabilité des espaces publics. De même pour la texture et la pente du sol qui facilite plus ou moins les usages. Ensuite, même si c'est un vaste sujet, on peut évoquer l'éclairage. La manière d'éclairer change radicalement les comportements. Mais un site urbain fortement éclairé ne gagne pas forcément en sécurité. C'est donc la qualité de la lumière qui est importante et non sa quantité. Selon Yves Adrien (concepteur lumière), « il s'agit de doser, de baliser un parcours et d'installer des repères sécurisants ». Laurent Fachard (éclairagiste), dit quant à lui « que plus on éclaire, moins on voit ». Ce sont donc les ambiances dégagées par l'éclairage qui priment, plus que le fait de voir et d'être vu. Par exemple, éclairer les voiries en bleu limite leur importance, lorsque le parti pris est de donner plus de place aux piétons. Puis, l'entretien et la maintenance de l'espace sont très importants. Un espace bien entretenu encouragera les individus à être respectueux vis-à-vis de l'espace qu'ils pratiquent. Ce qui, lui permet de rester en bon état. Cela provoque un sentiment de bien-être et de sécurité chez les usagers, qui ont alors la sensation d'être dans un espace contrôlé, où les règles sont respectées. L'hypothèse de la vitre brisée peut être rattachée à ces propos. En quelques mots,

les petites détériorations subies par l'espace public encouragent un délabrement plus important encore, si l'on omet de les réparer. Les ambiances sont alors un moyen utile pour sectoriser des usages au sein de différentes zones. Ou pour créer un sentiment de sécurité et favoriser l'appropriation (qui nous le verront plus tard est importante).

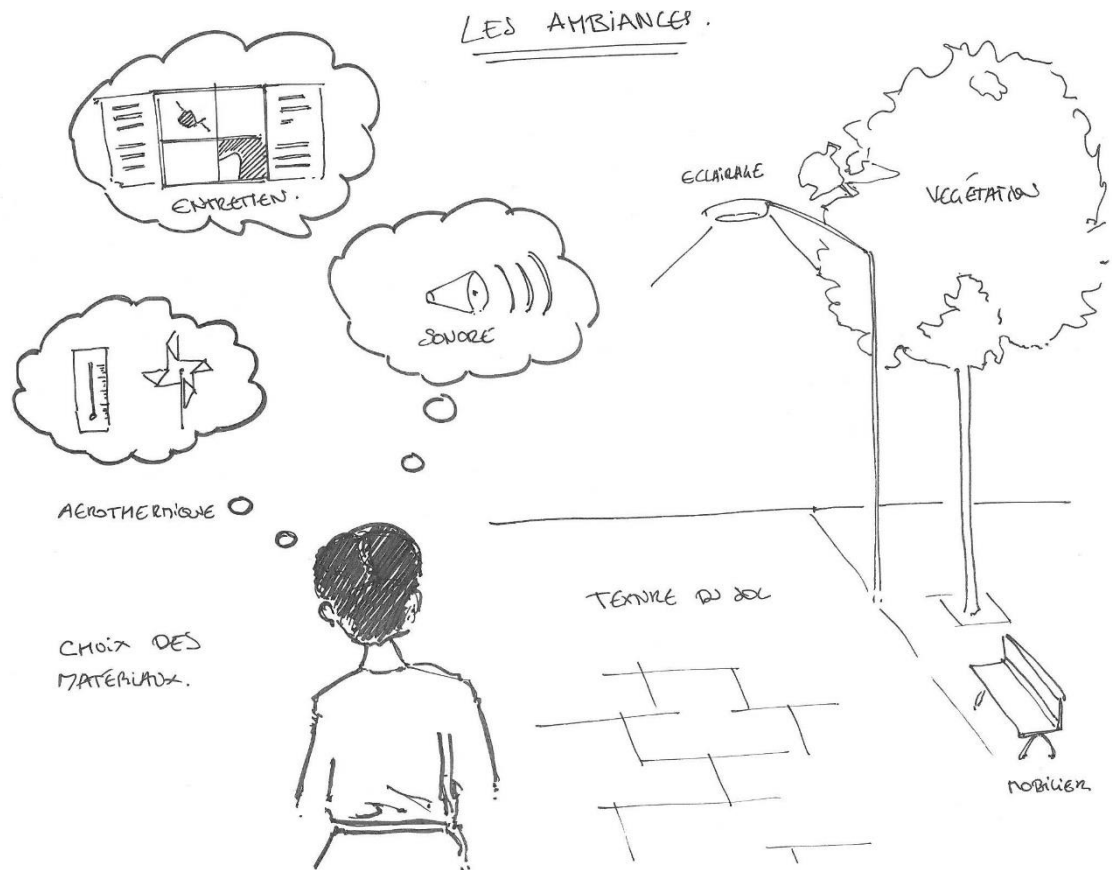


Figure 43 : « La question des ambiances ».

Après, la lisibilité participe tout autant au confort des utilisateurs. Que cela soit en permettant une bonne orientation, ou en délimitant clairement les différents types d'espaces, et donc en évitant les conflits entre différents statuts d'usagers. Car la place de chacun devient mieux définie est appréhendable. Ceci passe par une hiérarchisation et une délimitation claire des cheminements, entre les piétons et les autres modes de déplacement. Je n'affirme cependant pas que cette délimitation doit être marquée physiquement. Ensuite, les individus doivent être en mesure d'avoir une pleine conscience du type d'espace qu'ils sont entrain de pratiquer. Par conséquent, les espaces de transition doivent eux aussi être marqués

Enfin, la visibilité est induite de la lisibilité. La configuration spatiale doit permettre de voir et d'être vu. Afin d'encourager les usagers à savoir où ils s'engagent, et à faciliter la surveillance (qu'elle soit naturelle ou policière). A ces fins, il est préférable de privilégier la clarté des espaces (vues dégagées, éviter les recoins, etc.). Il est aussi nécessaire de dégager les vues sur les accès aux espaces fermés (ou privés) depuis l'espace public. Le passage constant dissuadera l'installation de pratiques déviantes ou le passage à l'acte malveillant. Ce

cas de figure se retrouvera plus sur les trottoirs en périphérie de la place, là où se trouvent les interfaces entre espace public et espace privé.

b) L'animation

Influer sur le confort d'usage de l'espace est un moyen efficace de créer (ou non) de l'animation. L'animation étant elle-même un élément important pour participer à la production de lieux sûrs. Que ce soit en favorisant la surveillance naturelle, ou en encourageant les appropriations positives. Pour Eric Amanou, cela se traduit dans l'émergence de la « Prévention urbaine », qui peut se définir par la devise : « On n'a pas trouvé mieux qu'animer pour sécuriser ! ».

L'animation encourage l'appropriation positive de l'espace public. Cette même appropriation permet de faire naître un sentiment d'appartenance et de responsabilité chez les usagers. Ce qui mène à renforcer le sentiment de sécurité et l'animation elle-même. De plus le sentiment de responsabilité dégage participe à l'entretien et aux maintiens de règles sur l'espace public. Ainsi une personne dont les usages ne seront pas dans la norme, ce verra être exclue du lieu par les autres individus. C'est pour cette raison que participer à la création d'une appropriation positive est vital. Car dans le cas contraire, si l'appropriation est négative, les usages déviants peuvent exclure les usages « jugés » positifs et non déviants.

Ensuite, l'animation permet une surveillance naturelle entre les individus. La fréquentation régulière de l'espace public par des usages différents donne lieu à un contrôle réciproque. Ce qui, couplé à l'appropriation positive, peut dissuader les actes malveillants. Il est important de planifier une mixité des programmes (et des aménagements les accueillants), pour assurer l'animation sur une large plage horaire. La surveillance naturelle peut être issue d'usages sédentaires, comme de la circulation continue.

Pour créer de l'animation, plusieurs moyens existent. Favoriser la rencontre en évitant de sectoriser les usages au sein même de l'espace piéton central peut y participer. Il est utile de créer des lieux de partage. Evidemment, l'espace public doit lui-même être appropriable. En cela, le mobilier ou les ambiances jouent un grand rôle. Dans un premier temps, certains aménagements sécuritaires, en apparence austère peuvent devenir appropriables (comme sur la figure ci-dessus). Ensuite, le mobilier doit être appropriable par plusieurs types d'usages pour éviter d'en exclure certains. Il se doit aussi d'être implanté de manière à limiter les conflits d'usages, tout en étant facile à entretenir, robuste et ludique. Et surtout, il doit être évolutif pour s'adapter à l'évolution perpétuelle des pratiques. De nombreuses autres méthodes pour créer de l'animation existent, mais s'agissant d'un sujet annexe, je ne le développerais pas plus ici.

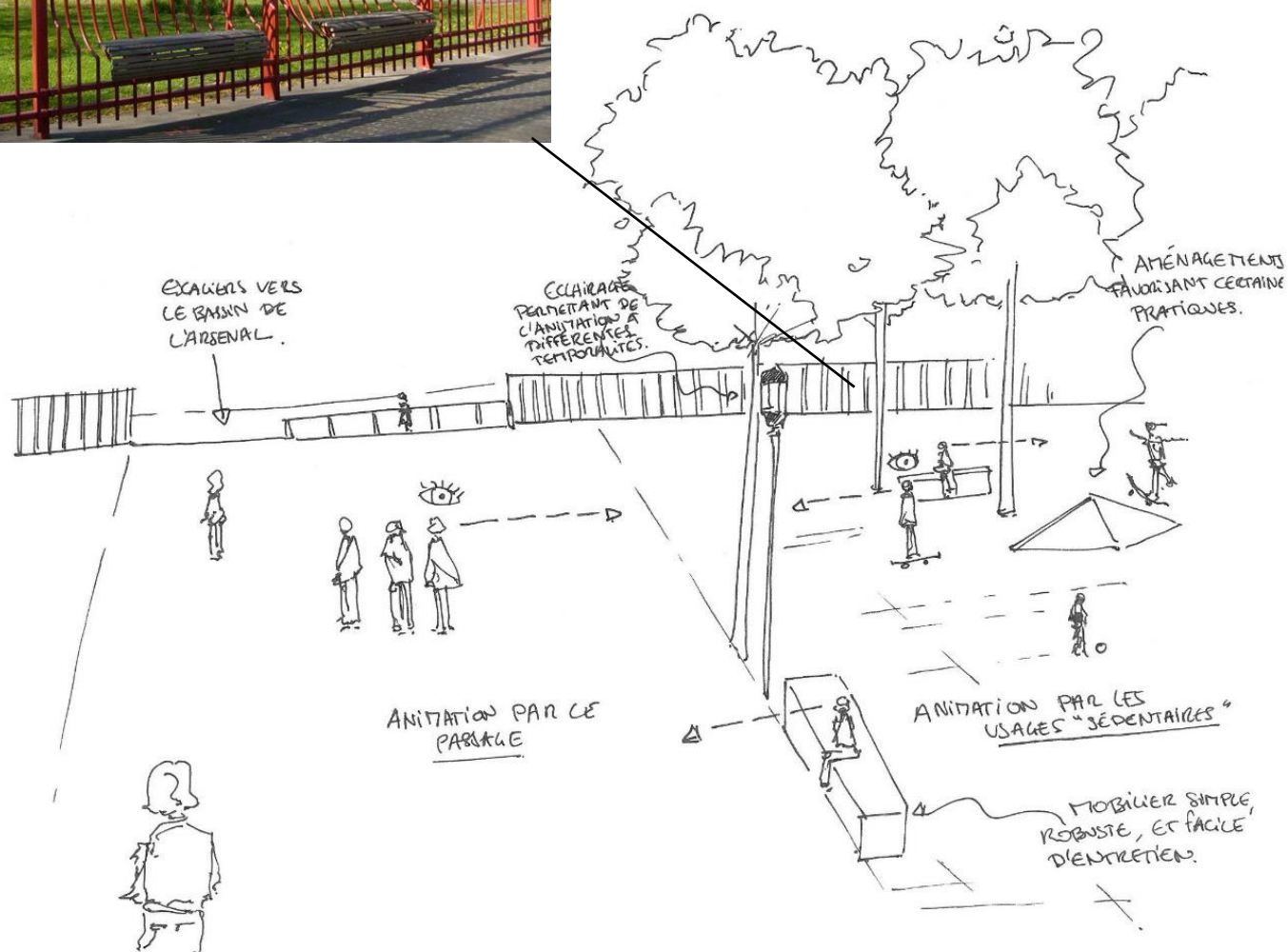


Figure 44 : « Comment favoriser l'appropriation positive ? » et l'exemple du détournement d'un aménagement sécuritaire visant à favoriser l'appropriation.

c) Séparer espace de flânerie et espace circulant.

Même au sein d'un espace piéton ouvert, tous les usages ne sont pas les mêmes. Certains sont plus statiques que d'autres. Et pour certains individus, l'esplanade centrale ne sera qu'un lieu de passage pour se rendre à une autre destination. On est alors en droit de se demander comment concilier ces usages amenés à se rencontrer, mais qui ne partagent pas

les mêmes intentions. Faut-il alors séparer les flux piétons spatialement, ou au contraire ne rien faire ? D'un côté, la différenciation et la séparation des parcours pourrait nuire à l'urbanité. Mais de l'autre, cela pourrait mener à des conflits. C'est une problématique délicate que je ne pourrais que discuter. Séparer les parcours reviendrait à créer un mouvement perpétuel, ce qui ne serait pas propice aux croisements et aux rencontres. Or comme le souligne P. Landauer, c'est ce qu'on est en droit d'attendre d'une place ou d'une esplanade. Puis cela impliquerait une déresponsabilisation des usagers. Dont les règles de politesses et de partage de l'espace seraient dictées par les aménagements.

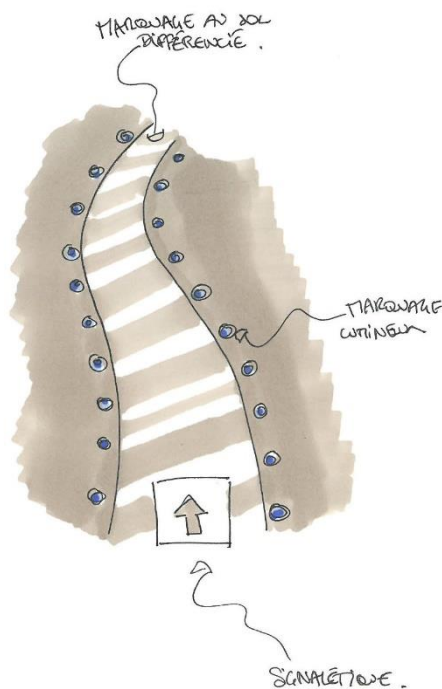


Figure 45 : Séparation de l'espace circulant de l'espace de flânerie par le marquage au sol et la signalétique.

Chaque situation étant différente, il n'existe pas de solutions évidentes. Néanmoins, dans le cadre de la place de la Bastille, il est possible de proposer un aménagement qui se situe à la frontière de ces deux raisonnements. Un traitement léger du marquage au sol pourrait suffire à rendre les cheminements plus lisibles, sans pour autant créer une séparation trop forte. Une signalétique et des voyants lumineux peuvent être ajoutés pour assurer cette fonction à différentes temporalités. Cette logique peut être appliquée au franchissement d'une voie de desserte empruntée par les véhicules. Cela permet de l'intégrer à l'espace qu'elle traverse, tout en limitant son impact sur les piétons. Ce cas de figure serait plus à même d'être trouvé sur les trottoirs de la place.

Voici une autre question issue de mes recherches, à laquelle il est difficile de répondre en l'état. Cette fois-ci elle s'étend à l'ensemble des usages et plus seulement aux circulations. Est-il préférable de figer les usages en constituant des sous espaces par l'aménagement ? Ou au contraire faut-il laisser une grande liberté à ces derniers (ex : place de la République) ? La difficulté réside dans le fait que c'est une place ouverte, et non un parc que l'on pourrait clôturer par exemple (ex : jardin du Luxembourg à Paris). Séparer spatialement les usages

pourrait limiter les rencontres et donc par extension l'urbanité. D'autant plus qu'il n'est pas certains que les espaces pour lesquelles ont été pensés des usages spécifiques, les reçoivent effectivement. Ceci dit, en laissant libre recours aux usages, certains pourraient entrer en conflit, ou s'étendre à l'ensemble de la place. Ce qui chasserait d'autres potentiels usages, et participerait à rendre la place stérile.

Dans cette dernière partie, je me suis attaché à présenter des aménagements assurant la sûreté et la sécurité des usages de la place et en tentant de préserver son urbanité. Mais l'objectif était aussi de montrer que la sécurité pouvait constituer une entrée dans le projet. Pour beaucoup, il s'agit d'un élément annexe, souvent éludé à des fins « commerciales ». Mais il est toujours possible de rendre un lieu accueillant tout en le viabilisant d'un point de vue sécuritaire. La sécurité ne doit plus être considérée comme un frein au projet, mais au contraire comme une plus-value. La perspective de projet ci-dessous donne une image vendeuse mais peu honnête (sécuritairement parlant) de ce que seront les abords du bassin de l'arsenal, une fois l'ouverture créée.



Figure 46 : Perspective de projet de l'ouverture vers le bassin de l'Arsenal.

Il est tout d'abord étonnant qu'aucun garde-corps ne soit illustré. Or, cela est nécessaire du point de vue de la protection physique (face aux dangers liés à l'eau), mais aussi pour éviter des usages déviant (baignade) ou des pratiques susceptibles de créer des conflits (pollution du bassin). Ici les concepteurs ont voulu donner l'image permissive qu'ont actuellement les abords du canal Saint-Martin. Mais la ville de Paris ne pourrait actuellement pas aménager l'espace de la même manière, pour toutes les raisons que je viens d'exposer. Mais à mon sens, ce lieu peut être « sécurisé » et rendu plus sûr par de petites interventions qui n'affecteraient pas son caractère urbain. Pour préserver la sûreté du lieu à toutes heures de la journée, et y compris de la nuit, l'éclairage à toute son importance afin de permettre l'animation. Dans ce cas précis, il faudrait encourager les individus à s'engouffrer sur cette promenade, mais aussi à la poursuivre le long des quais du bassin (à ne pas stagner à un endroit précis). Et ce, pour

favoriser l'animation continue sur l'ensemble de la balade. Des aménagements ludiques, des œuvres ou une continuité visuelle peuvent être proposés pour amener les usagers à utiliser cette promenade.

L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ EST-IL VIABLE
D'UN POINT DE VUE SÉCURITAIRE ?

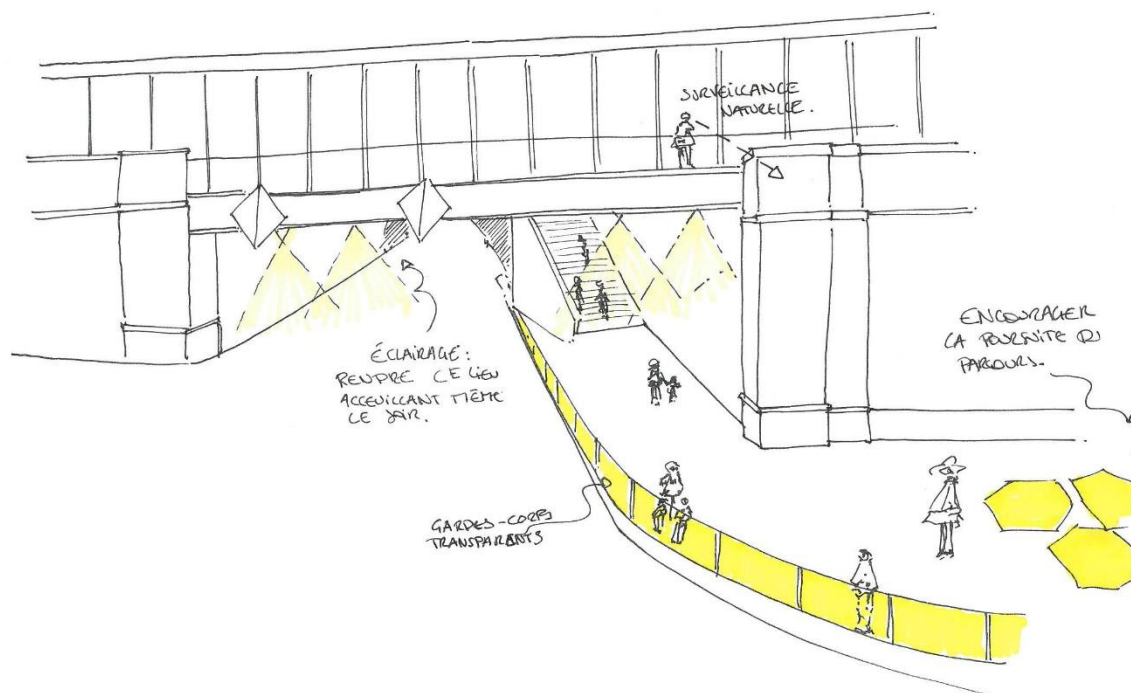


Figure 47 : Croquis « de réflexion » sur le devenir de la promenade du bassin de l'arsenal.

CONCLUSION

Conclusions générales

Ce mémoire fût pour moi une première prospection sur le thème de la sécurité. Le déroulé de mes parties est à voir comme le cheminement effectué, avec les hésitations et les maladresses que cela implique. Ce qui était important pour moi, ce n'était pas seulement la partie de conceptualisation, mais aussi toute la démarche qui la précédait. Beaucoup de questionnements ont émergés lors de mon sujet, et il a été frustrant de ne pas pouvoir tous les traiter. Je me suis néanmoins attaché à évoquer un certain nombre de problématiques, même si elles ne débouchaient pas sur des éléments de réponses concrets. L'objectif était surtout de les discuter en fonction des informations à ma disposition. En cela, je pense que ce mémoire a bien répondu au questionnement de base qui le sous-tendait, à savoir : « Comment l'aménagement urbain peut-il répondre aux enjeux de sécurité et de sureté, actuels et à venir de la place de la Bastille ».

Toujours est-il que j'ai pu rencontrer diverses difficultés. Tout d'abord, je me suis rendu compte qu'en me concentrant sur les aménagements, je manquais beaucoup d'autres notions et principes liées au thème de la sécurité. Ensuite, en traitant ce sujet, il était difficile de ne pas tomber dans une sorte de paranoïa, sans « voir le mal partout ». Ce que je tenais justement à éviter. Et enfin, j'ai remarqué que répondre à des enjeux en soulevaient souvent d'autres. Il arrive que de nouveaux aménagements amènent des risques imprévus. Par exemple sur certains sites Anru, on a pu remarquer que la réduction de la vitesse sur certaines voies favorisait la pratique de car-jacking.

Peu à peu, j'ai découvert et compris les logiques qui sous-tendaient le sujet. Et les alternatives qui existaient pour non seulement préserver l'urbanité d'un lieu en le sécurisant. Mais aussi pour faire de la sécurité un élément à part entière, qui peut mener au projet. Bien sûr, j'ai conscience que mon sujet ne couvrait qu'une partie de l'ensemble des dispositifs sécuritaires, puisque j'ai fait le choix de le concentrer sur les aménagements. Mes recherches et les échanges que j'ai pu avoir ont confirmé une chose essentielle : les concepteurs doivent se saisir de la question de la sécurité. C'est à cette condition que les aménagements sécuritaires pourront devenir plus qualitatifs. C'est-à-dire en étant intégrés en amont de la phase de conception du projet.

La sécurité, un sujet tabou pour les concepteurs ?

Au cours de mon stage à l'Atelier Ruelle et dans le cadre de mon mémoire, j'ai pu observer une sorte de tabou chez les concepteurs lorsque l'on évoque la sécurité. Et c'est un sujet que j'aimerais aborder en guise d'ouverture. On peut se demander pourquoi il est important d'en parler dans le cadre de ce mémoire. A mon sens c'est dans synergie entre le travail des concepteurs et des spécialistes de la sécurité que réside la durabilité des aménagements sécuritaires au sein d'un lieu. Mettre en avant ces écueils est tout aussi important que de présenter des aménagements sécuritaires. Comme cela sera décrit juste après, l'urbaniste, l'architecte et le paysagiste ne peuvent pas traiter seuls des questions de sécurité urbaine. Mais le spécialiste de la sécurité ne peut pas non plus le faire de façon durable si le contexte urbain n'est pas favorable. Sans faire de généralités, j'ai pu remarquer

que certains concepteurs étaient peu renseignés sur le champ de la sécurité, voir l'évitaient (si l'on ne tient pas compte des normes obligatoires). Les recherches et discussions que j'ai pu avoir avec des concepteurs confirment que les aménageurs sont sur la défensive vis-à-vis de la question de la sécurité. Ils ne l'intègrent à leurs projets que pour répondre à des règles ou normes en vigueur, lorsqu'ils y sont contraints. Paul Landauer énonce d'ailleurs que « la sécurité n'est pas souvent envisagée en amont dans un projet, c'est dans un deuxième temps qu'un gestionnaire est nommé dans son coin, et c'est là qu'il peut faire ce qu'il veut ». Gersende Franc (architecte-urbaniste d'Etat) illustre bien ce clivage avec ces propos. Elle rencontre des acteurs de l'aménagement pour qui ni l'architecture et ni l'urbanisme ne sont criminogènes. Et de l'autre, des policiers qui se dédouanent de toutes responsabilités, en critiquant des « espaces mal construits » responsables de l'insécurité urbaine. Comme souvent, la vérité se situe peut-être quelque part entre les deux bords. Autrement dit, un aménagement à lui seul ne pourra pas contrer une pratique malveillante, mais il pourra favoriser des usages, qui eux le feront. Cette vision de l'aménagement est celle défendue dans ce mémoire.

Car d'un côté « Le traitement de la délinquance est un vrai travail qui ne peut être résolu par le seul travail des urbanistes », dit Maye Seck (chargée de mission au FFSU). De seuls aménagements ne suffiront pas à prévenir tous les risques. Pour que les investissements dans ces derniers soient rentables, il faut effectivement l'intervention de spécialistes de la sécurité (ex : police). Et de l'autre on remarque que les seules solutions sécuritaires ne sont pas qualitatives. Selon Bernard Vallet (sociologue), « la sécurisation est souvent envisagée comme [...] la réponse à un problème, pas comme un élément de qualité de vie. Alors qu'en réalité on obtient davantage en s'appuyant sur l'existant ». En effet, tous les problèmes de sécurité ont des réponses qui ne sont pas toutes sécuritaires. Ce qui fait le lien avec le spatiale, et donc le travail des concepteurs.

Aujourd'hui la sécurité est pour beaucoup de gens quelque chose d'austère et de privatif de libertés, souvent à juste titre (aménagements défensifs, mal intégrés au projet). Mais traiter la sécurité en urbanisme (et pas seulement par les aménagements) est indispensable. Car si certains dispositifs sécuritaires nuisent à l'urbanité, ne pas traiter ces questions priverait alors totalement les espaces publics de leur caractère urbain. Les choses ne pourront pas changer tant que la sécurité sera perçue comme telle, notamment de la part des concepteurs. Il faut aussi réussir à établir un réel dialogue entre les professionnels de la sécurité et les aménageurs. Après, il faut concéder que les concepteurs répondent à des commandes, et que le thème de la sécurité n'est pas toujours très vendeur pour l'acceptation des projets. Le but de ce développement n'est pas de trouver un « coupable », et de lui faire porter tous les dysfonctionnements qui ont été mentionnés. Mais l'objectif est de montrer que le regard de tous, (habitants comme aménageurs) sur la sécurité doit changer, pour qu'il y ait une chance de la voir intégrée durablement aux espaces publics. Sans cela, les aménagements sécuritaires demeureront « tabous », et implantés à la marge de manières peu qualitative.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES

M. Bonneti, P. Séchet, J-D Laforgue, « Résidentialisation : de la clôture à l'espace public », Revue urbanisme n°323 : tranquillité et sécurité, mars/avril 2002.

« Quartiers sensibles : des réponses lumineuses », Revue urbanisme n°323 : tranquillité et sécurité, mars/avril 2002.

« Entre sécurité et liberté », Revue urbanisme n°323 : tranquillité et sécurité, mars/avril 2002.

« De l'ultra sécuritaire au bien-être urbain », traits urbains, n°53, avril/mai 2012.

Céline Loudier-Malgouyres, Bertrand Vallet. « L'influence de la sécurité sur la conception urbaine ». Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France, 2010, pp.25-28.

Céline Loudier-Malgouyres, « Aménagement urbain et sécurité, une relation qui s'affirme », Note rapide Sécurité et comportements n° 377, IAURIF Février 2005.

Notice de présentation de la « Prévention Urbaine » - La condition urbaine.

« Carte Blanche à Paul Landauer, l'urbanisme des possibles », retranscription de l'intervention du 23 janvier 2013, École du Renouveau Urbain

« Aménager les espaces publics », Collection techniques de conception - le Moniteur -1994

OUVRAGES

Paul Landauer, « L'architecte, la ville et la sécurité », 2009.

Claude Parent, « Vivre à l'oblique », éditions Jean-Michel Place, 2004 (Extraits).

ÉTUDES

ESSP relative à la ZAC Marne Europe, à Villiers-sur-Marne, réalisée par Cronos conseil.

Diagnostic de la place de la Bastille, « Premiers éléments de diagnostic », Mairie de Paris, 4 novembre 2014.

Etude historique de la place de la Bastille, Département Histoire de l'Architecture et Archéologie de Paris.

Rapport, CETE de Lyon, « Théorie et principes de la prévention situationnelle - Quels enjeux pour les gares ? », Septembre 2013.

SITOGRAFIE

<https://www.paris.fr/actualites/une-place-de-la-bastille-liberee-3861>

http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cete69_dreal_lim_presentation_biodsurete_08avr11_cle5b22bc-5.pdf

<http://republique.tvk.fr/>

<http://paul-landauer.tumblr.com/>

http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/gares_Theorie_et_pp_de_prevention_situationnelle.pdf

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanite>

<http://urbanisme-inhumain.tumblr.com/archive>