

CERFISE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES
AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

PREDIT

2002-2006

NOUVELLES CONNAISSANCES POUR LA SECURITE

Groupe Opérationnel 3

LETTRE DE COMMANDE N° 04 MT 5 007

Les sens de la route

Rapport final

Novembre 2005

Carole BOUDONG
Antoine RONCHIN
Michel TEULE

CENTRE D'ETUDES DE RECHERCHE ET DE FORMATION INSTITUTIONNELLE DU SUD-EST

65 , chemin Gilbert Charmasson – 13016 Marseille – Tel/fax : 04 91 46 17 05 Email : Certfise@wanadoo.fr
Association loi 1901, N°08796, Date de parution J.O. : 26 mars 1975 - N°SIREN : 311 676 084 - Code APE : 731 Z

Ce rapport constitue le rapport final de la recherche réalisée
au sein du GO 3 du PREDIT 2002/2006 piloté par la DRAST
Lettre de commande n° 04 MT 5 007
Le contenu de ce rapport n'engage la responsabilité que de ses auteurs

Sommaire

1.	Rappel de la démarche	p 3
1.1	Situation de la recherche dans le contexte des études de sécurité routière	
1.2.	Le contexte local : une gestion du réseau en évolution face à la prévention des risques	p 6
2.	Approche méthodologique	p 8
2.1	La route dans son paysage : approche générale du réseau départemental	p 10
	1 - La route « juxtaposition de fonctions »	
	2 - La route « non sens »	
	3 - La route « effacée »	
	4 - La route « tunnel »	
	5 - La route « harmonie »	
2.2	La route espace de pratiques : observation et entretiens avec les usagers	p 13
3.	La route départementale, définition et représentation de ses usagers	p 15
4.	Invitation à suivre la route : Synthèse détaillée des entretiens embarqués Mise en regard avec les points de vue des usagers quotidiens	p 18
4.1	La Route Départementale 14	p 19
4.1.1	Les sens de la RD 14	p 26
4.2	La Route Départementale 99	p 29
4.2.1	Les sens de la RD 99	p 35
4.2.2	Le panneau d'adressage, un signal spécifique révélateur de la problématique principale de la RD 99	p 35
5.	Eléments de synthèse	p 37
5.1	Des résultats généraux des entretiens embarqués	p 37
5.2	Vitesse de conduite et perception de l'environnement	p 39
5.3	La route : un espace à comprendre	p 40
5.4	La route : un espace à partager	p 42
6.	Appropriation institutionnelle de la démarche et ses attendus	p 44
	Annexes	p 47

Annexe 1 : La route illustrée

Annexe 2 : Cahier des charges de l'étude RD 20

Annexe 3 : Bibliographie

1. Rappel de la démarche

1.1 Situation de la recherche dans le contexte des études de sécurité routière

Les travaux de recherches dans le domaine de la sécurité routières sont nombreux et peuvent être répertoriés en cinq domaines d'investigation privilégiés¹ :

- L'accidentologie statistique regroupant les travaux effectués notamment sur la base du fichier accidents (fiches BAAC de la préfecture de police), et des enquêtes de mobilité et de comportement.
- La sécurité des infrastructures comportant les traitements spécifiques de la voirie, la signalétique.
- L'urbanisme et la sécurité.
- L'accidentologie clinique et expérimentale orientée principalement vers une approche cognitive et comportementale.
- L'analyse et l'évaluation des politiques de prévention et de répression.

Cette introduction n'est pas le lieu où se livrer à une exploration de la littérature spécialisée et de ses implications dans le monde opérationnel. Faisons toutefois deux remarques préalables qui sont au coeur de notre démarche :

- Le plus grand nombre des recherches sur la route et les comportements prennent leur point de départ ou leur justification sur « l'accident » et la correction des conditions qui l'ont provoqué, que celles-ci soient dues à la qualité de l'infrastructure, à celle du véhicule ou encore du comportement des conducteurs. Bien sûr l'objet central de la sécurité routière est bien de diminuer ce phénomène. Pour autant, nous avons souhaité ici *faire un pas de côté et interroger d'abord le comportement ordinaire*. Il apparaît, en effet, important de comprendre les effets de la relation entretenue entre l'environnement et la conduite aussi bien dans ces aspects les plus positifs que ceux pouvant amener à un désajustement : comprendre tout autant les conditions d'une conduite sans danger potentiel que celles qui peuvent entraîner des erreurs dont les conséquences ne sont pas toutes tragiques mais entraînent des réactions qui peuvent le devenir. Nous nous plaçons ici, bien entendu, dans l'analyse des comportements qui ne sont pas, en eux-mêmes et en dehors de toute considération d'environnement physique, dangereux pour le conducteur et pour les autres usagers de la route (comme par exemple la conduite en état d'ivresse).
- Une façon nouvelle d'appréhender les déplacements routiers se développent actuellement, qui vient enrichir les précédentes et la connaissance sur les comportements d'usagers ; Certains l'ont nommée « la révolution de la lisibilité de la route »². Le SETRA, a ainsi, en 2001, initié un groupe de travail sur la relation entre paysage et sécurité routière. Cette problématique présente l'intérêt d'aborder la route comme un objet d'usages et ce faisant permet de l'analyser à travers l'ensemble de ses pratiques et non pas uniquement par une entrée « compréhension des accidents ». En matière de lien avec les démarches opérationnelles, celles des acteurs de l'aménagement et de la gestion des routes, cela permet de contribuer à renforcer les pratiques préventives d'anticipation du risque face à la tendance apparemment encore souvent rencontrée dans les services chargés des routes et des rues qui ont « une

¹ La sécurité routière en France, bilan de l'année 2001, La Documentation Française.

² « La révolution de la lisibilité de la route » in *Circuler autrement*, N° 113, janvier-février 2003

culture professionnelle davantage curative », c'est-à-dire de réaction centrée sur les points noirs d'accumulation d'accidents³.

Parler de lisibilité de la route en tant qu'un espace de pratiques, *c'est mettre l'usager au coeur de l'observation et de la réflexion*. Dans la démarche dont ce rapport fait état, cette approche a été privilégiée avec une question centrale : « *Comment les usagers lisent la route dans son environnement* » ? « *Qu'est-ce que cela révèle sur les qualités de la route en terme d'induction des comportements* » ?

Il ne s'agissait pas pour autant de produire des connaissances pour elles-mêmes, mais bien d'en mesurer l'intérêt pour les aménageurs et gestionnaires du réseau routier. C'est avec cette préoccupation que la démarche présentée ici a été conduite avec la Direction des Routes du Conseil Général des Bouches-du-Rhône. Son équipe a bien voulu se prêter à nos questions, nous ouvrir ses archives et nous accompagner dans le choix d'itinéraires spécifiques sur lesquels nous livrer à une observation fine. La démarche et ses résultats ont été présentés et débattus en continu dans le cadre des réunions de la Cellule d'Action Sécurité Routière (CASR), instance partenariale où sont discutés les choix opérationnels entre le Conseil Général et les services de l'Etat (Préfecture et DDE).

Sans anticiper sur les développements qui vont suivre, nous noterons que l'intérêt pour la méthode développée a été effectif. Parmi l'équipe du Conseil Général, certains au départ étaient sans doute septiques, quelques uns n'y ont peut-être pas encore adhéré tout à fait, mais tous ont accepté de jouer le jeu. La démonstration de l'approche que nous avons défendue s'est avérée répondre à une attente, celles d'une démarche prenant en compte la parole et les pratiques des usagers, leur perception du confort/inconfort offert par la route dans son environnement de manière à pouvoir anticiper sur les aménagements à faire en outillant une compréhension des lieux non seulement dans leurs aspects négatifs (et à améliorer ou changer) mais aussi dans ceux qui sont inducteurs de « bons comportements ». De ce fait, mais cela dépasse le cadre et surtout le temps de la recherche, l'approche mise en œuvre a été sollicitée pour être associée à une démarche d'étude (étude préalable et suivi du marché de définition à venir). Celle-ci concerne le réaménagement d'une route stratégique pour le département, celle qui relie l'aéroport de Marignane à Marseille et Aix-en-Provence (cf p 44).

Notre démarche ne prétend pas revisiter la conception des infrastructures, vue sous l'angle de la sécurité routière, telle que l'INRETS l'a entreprise depuis de nombreuses années en s'interrogeant, par exemple, sur le traitement de la voie elle-même (notamment : "les effets du tracé et de l'état des routes sur la vitesse et la sécurité"⁴, "les accidents en carrefour sur routes nationales"⁵, les relations entre "insécurité et aménagement" sur les routes départementales⁶ ou l'étude "caractéristiques routières et sécurité routière"⁷. La question des infrastructures se trouve en fait principalement gérée⁸ par des documents normatifs émanant du SETRA tel que "les recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route - Aménagement des routes principales -" (l'ARP). Ces recommandations toujours en évolution/adaptation permettent de réaliser des aménagements nouveaux ou des réfections de voies avec le souci de répondre au plus près des besoins d'une conduite sécurisée. Elles n'empêchent pas pour autant tous les désajustements, le bon usage de la route ayant bien d'autres facteurs que ceux de la forme de l'infrastructure elle-même et de la signalisation.

³ « La révolution de la lisibilité de la route » in Circuler autrement, N° 113, janvier-février 2003

⁴ Gaudry, M, Vernier, K, rapport n°224, mars 2000.

⁵ Brenac, T, rapport n°185, août 1994.

⁶ Yerpez, J, Fernandez, F, Michel, JE, Nachetergaele, C, rapport n°157, septembre 1992.

⁷ Yerpez, J, Fernandez, F, Synthèse n°2, avril 1986.

⁸ Actuellement par les services déconcentrés de l'état, les DDE.

La démarche cognitive et comportementale qui vient compléter ces approches normatives a donné lieu à des travaux nombreux. Ils concernent l'homme dans sa relation à son véhicule, aux infrastructures utilisées⁹ et aux équipements les accompagnant (signalétique¹⁰, panneaux à messages variables¹¹), à l'environnement traversé, aux autres usagers et véhicules. Il s'agit alors, le plus souvent de mettre en évidence les facteurs intervenant dans un comportement adapté ou non, c'est-à-dire assurant la sécurité, notamment face à des situations génératrices d'accidents. Mais, ici prédomine une démarche plutôt positiviste. Le vocabulaire employé, le recours systématique au mesurable et au quantifiable pour analyser, évaluer les situations, tente d'objectiver une problématique particulièrement marquée par une dimension émotionnelle et les jeux du hasard. C'est à la fois sa force et sa faiblesse. Les indications ainsi obtenues sont précises et en théorie facilement applicables puisque quantifiables. Mais cette application est en fait d'une efficacité limitée car elle ne peut saisir qu'une partie du réel, la partie précisément mesurable. Il n'est pas sûr que cette dernière soit la seule importante dans l'explication du comportement de conduite et donc la seule utile dans la mise au point d'outils de prévention. De plus, la précision des sujets abordés si elle permet un apport de connaissances également très précises, ne participe pas moins à la parcellisation du savoir et demande pour l'aborder un bagage de spécialiste. Ce qui rend difficile son utilisation et sa communication au plus grand nombre.

Sans rien rejeter de l'intérêt des approches dont nous venons de rendre compte très imparfaitement, il est apparu utile, afin d'enrichir les pratiques d'interventions préventives, d'interroger les automobilistes en situation « normale », sans focaliser leur attention, ni la notre, sur les points accidentogènes. Nous nous sommes alors fixé pour objet l'observation et la compréhension de la réactivité des conducteurs en fonction des environnements traversés et de leurs perceptions des comportements des autres usagers. Cette recherche, pour autant, est loin d'épuiser le sujet et doit être considérée comme exploratoire.

Les aménagements peuvent-ils participer, et de quelle manière, à l'enseignement du respect de la règle (du bien vivre ensemble) ? Peuvent-ils dire des choses sur la manière de (se)conduire ? Peuvent-ils, dirait la psychologie sociale¹², participer à l'élaboration d'un « soubassement comportemental » susceptible de favoriser les comportements civiques dans les déplacements véhiculés ? Ainsi, d'induire un changement comportemental dans la relation que tout un chacun entretient avec la route et les déplacements.

Telles sont quelques-unes des questions que nous avons explorées sur le réseau des routes départementales des Bouches-du-Rhône.

⁹ Parmi ces travaux, citons ceux de l'équipe Fleury, D, Flin C, Peytavin, J.F, de l'INRETS sur la catégorisation mentale en relation avec la sécurité des réseaux : Rapport n°146, octobre 1991 ou ceux de Fleury, D, Dubois, D, Morvant, C, sur la structuration cognitive des espaces routiers.

¹⁰ Cambon de Lavalette, B, Doré, J, Tijus, J, La signalétique : conception, validation, usages, INRETS, "Actes", n°73, mars 2001

¹¹ Notamment : Carta, V, Doré, J, Linon, P.J, Piot, D, INRETS, février 2001 et mai 2001 et Teule M. " Le langage des panneaux à messages variables dans le système MARIUS," DDE des Bouches-du-Rhône, CERFISE, 1993

¹² Voir notamment les travaux de Joule R.V., Laboratoire de psychologie sociale de l'Université de Provence

1.2. Le contexte local : une gestion du réseau en évolution face à la prévention des risques

Le département des Bouches-du-Rhône possède un réseau de routes départementales de 2 640 km qui assure une accessibilité aisée à l'ensemble de son territoire à travers un relief en partie accidenté entre collines et montagnes et sur de grandes étendues de plaines au nord, depuis la Durance jusqu'au Rhône, et au sud, depuis la Camargue jusqu'au Bassin d'Aix-en-Provence, à l'est, en passant par la Crau et les rives de l'Etang de Berre.

Le développement de ce réseau a répondu à des besoins d'aménagement du territoire, économiques ou de l'implantation de services et d'activités. Pendant longtemps, les questions de sécurité ou d'environnement venaient après, de façon plus ou moins accessoires. Mais, aujourd'hui, la faiblesse de l'offre en transport en commun, l'étalement des zones d'habitat, génèrent un volume de déplacements individuels très important auquel le réseau projeté essentiellement dans les années 70/80 ne répond pas toujours de manière satisfaisante tant en confort qu'en sécurité. La mobilité généralisée liée à la périurbanisation croissante posent des problèmes spécifiques de sécurité routière et n'autorisent plus à considérer qu'il n'y aurait que deux espaces de routes, celui de la ville et celui de la rase campagne.

Face à cette réalité, le Conseil Général, gestionnaire et aménageur du réseau, ne peut plus faire l'économie d'une réflexion « durable » sur l'aménagement ou la construction de routes. Les critères environnementaux, sociaux et de sécurité publique prennent une place de plus en plus importante dans leur conception, leur gestion et leurs aménagements imposant des choix qui vont au delà de la simple réponse curative et qui sont adaptés aux caractéristiques du réseau. Celui-ci, du reste a été hiérarchisé par la Direction des Routes du Conseil Général en quatre catégories :

Jusqu'en 1994, l'amélioration de la sécurité des routes reposait essentiellement sur l'aménagement de points dangereux repérés par les concentrations d'accidents et à la vérification sur le terrain de la qualité des équipements. A cette politique d'intervention a correspondu un gain de sécurité assez faible : une réduction de 30 accidents chaque années...

A partir de 1995, le Département met en place une Cellule d'Action sur la Sécurité Routière (CASR) qui se réunit régulièrement avec les services de l'Etat afin d'assurer un suivi permanent de l'accidentologie. C'est dans le cadre de cette cellule d'action que sont recherchées de nouvelles solutions en vu de faire régresser le nombre d'accidents autrement que par la seule réalisation d'aménagements curatifs ponctuels.

Cette démarche va conduire en particulier à identifier des portions de réseau pour un total de 520 km (20%) sur lesquels se produisent la plus grande proportion des accidents (70%). Sans pour autant suspendre la politique d'aménagement et de correction des points de concentration d'accidents, la Direction des Routes entreprend alors d'analyser plus finement et systématiquement ces « 520 km dangereux ». L'intérêt de la démarche, ici, a été de sortir de l'espace restreint des lieux d'accidents pour l'élargir à celui des itinéraires dans lesquels ils s'insèrent. Cette approche a permis des interventions souvent légères et moins coûteuses de sécurisation.

Conjointement à cette approche « technique » et d'aménagement, les actions de sensibilisation du public ont été développées dans le cadre d'un partenariat animé par l'Etat

au sein du Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière (PDASR)¹³. Celui-ci s'est concrétisé par un plan d'action ciblé sur les spécificités locales du risque routier, tout particulièrement en direction des futurs et jeunes conducteurs, ces derniers constituant la population la plus vulnérable au risque d'accident (22% des blessés graves et 25% des tués étaient âgés de 18 à 24 ans en l'an 2000).

Les actions développées ont commencé à apporter des améliorations. Entre 1999 et 2003, le nombre d'accidents a chuté de moitié en passant de 1247 à 527. Cette baisse importante s'est traduite par celle du nombre de tués et de blessés graves (458 en 1999 et 196 en 2003)

Il n'en demeure pas moins que d'un point de vue statistique, le département des Bouches-du-Rhône conserve le triste record d'être en France le plus accidentogène, hors Paris. Ce qui, pour le moins, souligne la nécessité pour l'équipe de la Direction des Routes de ne pas relâcher sa réflexion et ses expérimentations et justifie l'intérêt pour tout projet pouvant contribuer à faire progresser l'efficacité en matière de prévention routière. C'est dans ce contexte que doit être compris l'intérêt témoigné pour accompagner une démarche d'exploration de la relation entre comportements de conducteur et paysage. Car, de fait, prendre en compte cette dimension dans la conception des aménagements, c'est, sans abandonner les aspects techniques, enrichir les projets et y intégrer de façon complémentaire les facteurs des flux, du confort, de la sécurité, de l'embellissement de la voirie et de l'environnement dont dépendent les qualités de la route comprise comme un espace publique, c'est à dire un espace d'usages à vivre et à partager.

¹³ Le PDASR regroupe les services de l'Etat (Préfecture, DDE, Education Nationale), les collectivités territoriales (CG et villes), la CRAM, des assureurs, des associations et de grandes entreprises.

2. Approche méthodologique

La lecture de la route dans son environnement à partir des perceptions des usagers vise à introduire dans l'analyse des qualités d'une route, à côté des approches techniques et des diagnostics de sécurité routière, la compréhension des effets du paysage sur les comportements. Cette démarche s'inscrit dans une approche globale de *la route considérée non plus en tant qu'un univers autonome de pratiques mais insérée dans un territoire complexe*. L'objectif est de fournir des éléments susceptibles d'aider la réflexion des gestionnaires et des aménageurs dans leur recherche d'amélioration des aménagements existant, de valoriser ceux qui paraissent pertinents et finalement d'enrichir la conception des infrastructures nouvelles.

Par ailleurs, en reconstruisant un langage pour dire la route à partir du propre discours des usagers et faisant une large part à la perception intuitive, en cherchant à comprendre les réactions et comportements « ordinaires » les résultats de l'étude peuvent permettre la conception d'outil de communication et ceci de deux manières différentes :

- Communication directe en direction de l'utilisateur (message de prévention sur route ou plus généraux) ; cet aspect sera plus particulièrement développé sur un cas précis, celui d'une route bordée de platane ;
- Communication entre les différents acteurs de la route incluant notamment les associations d'utilisateurs par l'introduction d'un vocabulaire qui puisse avoir un sens partagé englobant les approches techniques et vécues. L'efficacité d'une telle démarche est encore à démontrer.

La recherche ici présentée ne prétend pas développer totalement ces approches mais en constitue une introduction méthodologique à partir d'observations faites, d'une façon rapide, sur l'ensemble du réseau départementale et d'une manière plus détaillée sur deux itinéraires (RD 14 et RD 99).

Au point de départ réside une double question :

- La perception de *la route dans son espace*, et non seulement la compréhension de l'espace de la route, agit-elle ou non sur les façons de se comporter en situation de conduite ?
- La prise en compte du paysage dans les aménagements de la route peut-elle favoriser *l'urbanité dans les relations entre usagers* ?

Pour répondre à ces interrogations il est utile d'analyser la relation à la route à partir du *discours* que celle-ci tient à l'utilisateur avec le postulat que ce discours (les messages reçus) n'est pas univoque car il dépend de l'expérience de chacun. De plus il mobilise au moins deux niveaux sémantiques différents :

- Le discours de premier niveau est celui de *l'énonciation des codes de conduite*, il développe une rhétorique de la contrainte nécessaire à un bon partage de l'espace public qu'est la route : ce qui doit être fait, ce qui ne doit pas être fait et les limites au sein desquelles chacun doit situer sa pratique. D'un point de vue pratique et d'analyse de la sécurisation des déplacements, nous nous situons ici au niveau de la signalétique et des signes explicites des aménagements destinés à être perçus par le conducteur dans son champ de vision afin de lui permettre d'anticiper spontanément ses actions.
- Le discours de deuxième niveau, quant à lui, est produit par les perceptions de l'espace et de la forme des aménagements riverains de la route, d'un environnement, d'un

paysage qui « font sens ». La compréhension de la route fait appel, ici, à un *système connotatif* qui est structuré par des références et des représentations intégrées par les usagers et qui organisent spontanément leurs réactions. Il ne s'agit pas des réactions induites par l'habitude des lieux qui peut amenuiser la perception de l'environnement, mais de la connaissance accumulée par chacun au cours de ses expériences, sur l'ensemble des espaces et de leurs significations. C'est, plus concrètement, ce qui permet à l'usager de la route de percevoir qu'il se situe à un moment donné en milieu urbain ou sur une route de campagne, une voie de desserte de proximité ou un axe de transit et, ainsi, d'adapter plus ou moins spontanément son mode de conduite à l'ambiance des lieux afin d'ajuster son comportement de manière à ne pas entrer en conflit avec celui des autres usagers possibles.

En privilégiant dans notre démarche l'analyse de ce deuxième niveau de discours, c'est donc aux qualités de *la route dans son environnement* que nous nous intéressons, avec cette question :

A des fins de sécurisation des déplacements, de quelles manières le paysage et ce qu'il dit sur la manière de se comporter doit-il être pris en compte non seulement pour permettre à l'usager d'anticiper des ruptures (de la route) mais aussi pour induire de l'aménité dans le partage des lieux en lui faisant percevoir la possibilité d'autres usages, de rencontres avec d'autres directions, d'autres comportements que ceux que lui-même développe en se déplaçant ?

Pour ce faire, nous avons procédé en deux temps et de trois manières :

- Un temps d'exploration générale et de mise en situation sur l'ensemble des 520 km identifiés comme « dangereux » par le CASR en 1995 (cf. ci-dessus) ;
- Un temps d'observation des pratiques sur deux itinéraires particuliers par une mise en situation de conduite d'un échantillon d'automobilistes, complété par des entretiens avec des riverains où habitués des déplacements sur ces mêmes itinéraires. Dans ces deux cas, l'objet de la démarche a été de comprendre les perceptions des usagers et de saisir leur propre langage pour dire la route.

2.1 La route dans son paysage : approche générale du réseau départemental

Au cours des mois de juillet et août 2004, après avoir entamé un dialogue avec les responsables des quatre arrondissements de la Direction des Routes du Conseil Général (Arles, Aix-en-Provence, Martigues et Marseille), l'équipe du CERFISE s'est livrée à l'observation du réseau départemental dans une démarche d'observation participante.

La plus grande part du réseau a ainsi été visitée à différentes reprises, en privilégiant quarante-cinq sections identifiées par le Conseil Général comme particulièrement accidentogènes et ayant fait chacune l'objet d'une étude spécifique afin d'en améliorer le fonctionnement.

Ce travail d'observation a été réalisé à chaque fois en situation d'automobiliste et de piéton. Une grille d'observation s'est attachée à relever différentes caractéristiques des espaces :

- fonctions (desserte de proximité, locale ou de transit),
- densité des flux,
- modes d'usage de la route (poids lourds, automobiles, cycles, piétons)
- configuration, topographie, vision paysagère, ambiances...

Il en est ressortit une typologie élaborée à partir des qualités des relations établies entre la route et son environnement, typologie déclinant cinq catégories principales d'espaces routiers au sein du réseau départementales des Bouches-du-Rhône. Une même départementale pouvant manifester sur sa longueur ces différentes catégories.

- **1 - La route « juxtaposition de fonctions »**

Il s'agit de sections de route sur lesquelles cohabitent différents usages de déplacement. Cette différence d'usage en elle-même n'est pas problématique si les aménagements sont en conséquence, mais elle le devient dès lors que ceux-ci ne permettent pas de lire à sa juste mesure la cohabitation de pratiques différentes de l'espace. Ce qui peut être générateur de conflits, c'est à dire d'accidents ou, pour le moins, d'inconfort et d'un sentiment d'insécurité pour une part des usagers, au premier rang desquels se rencontre les riverains, ceux qui sont « de passage » pouvant être au pire surpris de voir surgir un autre véhicule qu'ils ne présupposent pas rencontrer.

Telle est le cas, par exemple d'une portion de la RD 5 à hauteur du centre urbain d'Ensuès-la-Redonne. Là, alors que la route est principalement lue en tant qu'un axe de transit interurbain, elle traverse sans le voir un espace de ville. Très étroite et sans trottoir, cette route n'en est pas moins un lieu de sortie de toutes les maisons individuelles dont les jardins la bordent. Cette absence de marquage des différences devient ainsi génératrice de désajustements dans les usages et donc facteur de risque.

- **2 - La route « non sens »**

Le « non sens » de la route peut être du à un défaut de ses aménagements propres, tel un rond point qui ne peut pas être anticipé par un manque de visibilité préventive. Au sein de la problématique qui nous anime, il s'agit plus souvent d'espaces périurbains : une entrée de ville qui ne se lit pas ou un lieu de rencontre de voies de différentes catégories dont la confluence entraîne une perte de repères dommageable à toute anticipation. Cette fois-ci, c'est l'automobiliste de passage et

non le riverain, s'engageant sur la voie qui se retrouve en situation d'inconfort, celle de ne pas savoir bien dans quelle direction il doit poursuivre son itinéraire. Tel est le cas, par exemple, sur la RD 14, au sein de l'agglomération aixoise, entre la limite de la ville centre et du village de Puyricard. Là se rejoignent des bretelles d'autoroute, un boulevard urbain, une route de campagne, des chemins, le tout dans un paysage paraissant de pleine campagne (collines plantées d'arbres) sur un linéaire court (150 mètres), où la vitesse est limitée à 90 km heure (soit 25m/s) et avec de surcroît, au beau milieu de ce nœud routier, une propriété privée entourée de cyprès plantée là comme un rond point paysager.

- **3 - La route « effacée »**

Il s'agit d'espace où le paysage domine la route au point d'entraîner une perte des repères «normatifs». L'exemple type en est une portion de six kilomètres sur la RD 10 entre Saint-Chamas et La Fare-Les-Oliviers. Dans le paysage sauvage des bords de l'étang de Berre elle est bordée d'un côté par une longue étendue plane et déserte allant jusqu'au bord de l'étang, de l'autre par une colline en friche au milieu de laquelle se trouve une installation de production électrique paraissant comme à l'abandon. La route, sans contrainte, offre un espace d'accélération pour les véhicules. Il est remarquable que les points d'accidents, ici, ne se situent pas sur ce tronçon, mais à ses deux extrémités lorsque, brusquement, l'ambiance change.

Cette figure de route est aussi celle d'une extrémité de la RD 99 lorsque, après de longs kilomètres sous les arbres, celle-ci débouche dans un paysage de plaine ouverte offrant au regard une impression de vide après le trop plein d'un tunnel de platanes.

Nous la retrouvons encore sur la RD 14 lorsqu'en traversée d'agglomération à hauteur du village de Puyricard, un boulevard urbain traverse une zone à dominante agricole dans un espace très largement ouvert et lui donnant une allure de voie de transit, allure amplifiée par la ligne droite et pentue.

- **4 - La route « tunnel »**

Ce sont des espaces d'abstraction du paysage où la route devient un moyen de transit fermé à son environnement. Généralement, ces tronçons ont la configuration d'une autoroute (deux fois deux voies sécurisées par des accotements larges et un aménagement central séparant bien les sens de circulation). En terme d'accidentologie, ces RD de « première catégorie » ne paraissent pas présenter d'autres risques que ceux que l'on rencontre sur les autoroutes. Leurs accès et leurs sorties sont relativement bien banalisés de telle façon que les conducteurs peuvent adapter leur mode de conduite sans conflit. Cependant cette route « tunnel » peut apparaître sur des routes de deuxième ou troisième catégorie par défaut de perception de l'environnement réel : accès et urbanisation cachée par une végétation dense, des alignements de platanes (RD 99), une paroi rocheuse (RD 46, près de Gardanne) ou, encore, des murs élevés se dressant à côté de la route (RD 559 en entrée de La Ciotat, par exemple).

- **5 - La route « harmonie »**

Ce sont des espaces rares et précieux où la route se fait apaisante en établissant un lien étroit avec son environnement. Qu'elles soient situées sur des axes de transit ou de desserte, la qualité de ces portions de route doit beaucoup à l'aménité qui se dégage des lieux traversés : un bâtiment ancien au bord d'une rivière ombragée, un pont de pierres dans un fond de vallée, un paysage rural habité, mais aussi une

entrée de ville accueillante et vivante... De façon moins idyllique ou poétique, la route harmonie, c'est aussi, et peut-être surtout, celle qui entre en résonance avec son environnement, celle qui donne à percevoir la juste réalité des pratiques possibles sur un espace traversé en offrant au conducteur « ordinaire », c'est-à-dire qui n'adopte pas une pratique délibérée de transgression des règles, les meilleures conditions pour adapter son comportement. Ce serait, en somme, la route idéale, une route capable de dialoguer avec ses usagers pour peu que ceux-ci soient prêts à accepter cet échange.

Sur la base de cette catégorisation des sections de route, deux espaces particuliers ont été retenus avec la Direction des routes du CG 13, pour être objet d'observation et d'analyse¹⁴ :

- La RD 99 depuis Tarascon jusqu'à Plan d'Orgon (route de deuxième catégorie)

Il s'agit d'un itinéraire d'une trentaine de kilomètres présentant des sections contrastées du point de vue paysager et une juxtaposition de fonctions. A la fois desserte de proximité et desserte locale il supporte également un flux de transit interurbain, mais aussi touristique à certaine période de l'année. Il est emprunté aussi bien par des camions que des automobiles, des vélos en promenade. La route droite et plutôt étroite ne laisse que peu d'espace aux piétons. Du point de vue paysager, sa partie la plus remarquable est constituée par différents tronçons sur une vingtaine de kilomètres qui sont bordés de platanes plus que centenaires qui en font à la fois sa qualité et son danger.

- La RD 14 entre Aix-en Provence, Puyricard et Rognes. (route de deuxième et troisième catégorie)

Il s'agit d'une portion d'itinéraire (18 kilomètres) où se succèdent des espaces contrastés offrant des ambiances plutôt rurale mais où l'on ne sait pas toujours dans quel type d'espace l'on se trouve « entre ville et campagne ».

C'est avec la volonté d'alimenter la réflexion partenariale pour la prévention des accidents de la route que, au delà de leurs particularités, ces terrains d'observation ont été retenus comme constitutifs d'un échantillon archétypique de situations récurrentes au sein du réseau des Bouches-du-Rhône et ceci, tant du point de vue fonctionnel que de la forme de la route elle-même et de ses aménagements.

Nous avons ainsi :

- Une route étroite de campagne et de desserte interurbaine traversant quelques agglomérations villageoises ou des hameaux de bord de route et devenant boulevard de contournement de ville à la hauteur de Saint-Rémy-de-Provence, avec une juxtaposition de fonctions (RD 99),
- Un nœud d'échange interurbain et local concentrant une juxtaposition de sens (RD 14), un chemin rural devenu route de desserte locale (RD 14a), poursuivi au sortir d'une agglomération par une route campagnarde.

¹⁴ Un troisième tronçon avait été choisi également mais a du être abandonné du fait de la complexité des deux premiers

2.2 La route espace de pratiques : observation et entretiens avec les usagers

La parole des usagers et les pratiques sont recueillies au cours d'entretiens suivant deux modalités : une modalité «active» (en situation de conduite) et une modalité «réflexive » (hors situation de conduite).

- Le mode «actif » (en conduite) : Les entretiens embarqués sont mis en œuvre avec des usagers sans connaissances spécifiques des lieux. Ces derniers sont invités à réaliser un itinéraire qui inclut la RD 14 et la RD 99. L'attitude en cours de conduite (vitesse, comportements, ajustements) est consignée à des points particuliers du parcours définis par avance sur chaque portion de route étudiée. Le trajet est rythmé par des arrêts au cours desquels il est demandé au conducteur de donner ses impressions à chaud, de décrire la route et les ambiances paysagères, de restituer ses perceptions sur le confort/inconfort de la conduite. Au terme de l'itinéraire (aller et retour), le conducteur est de nouveau interrogé sur son impression générale puis sur des lieux spécifiques identifiés auparavant. Chacun des vingt-deux entretiens embarqués ainsi réalisés a entraîné un trajet de 270 kilomètres et a duré en moyenne cinq heures, temps d'arrêt inclus.

La durée des entretiens, la longueur des parcours ne permettait pas de multiplier le nombre des personnes interrogées de cette manière. Par ailleurs, s'agissant de personnes, le plus souvent, peu familière des lieux, il était nécessaire d'enrichir la matière ainsi recueillie en interrogeant des habitués des espaces retenus. Ce choix permet, non pas de supprimer les biais inhérents à toute démarche d'entretien, quelle qu'elle soit, mais à les neutraliser en partie en élargissant les champs d'énonciation.

- Le mode réflexif (hors situation de conduite) : Les personnes interrogées ici sont des riverains et des personnes de passage. Elles sont choisies au hasard, mais en veillant à interroger des hommes et des femmes de différentes catégories d'âges en proportions significatives. Construits suivant un principe unique, ces entretiens ont été réalisés dans des lieux choisis de deux manières différentes pour la RD 14 et la RD 99.
 - Sur la RD 14 : connue et pratiquée généralement dans l'ensemble des sections retenues par les personnes rencontrées, cet itinéraire constitue de fait d'un réseau d'accès et de contournement de l'agglomération de Puyricard. Il est constitué de trois sections principales bien identifiables par les habitués. De ce fait, nous avons pu interroger les usagers pour leur plus grande part dans le coeur de bourg, l'échantillon constitué de cette manière a toute fois été complété par des entretiens réalisés ponctuellement sur l'ensemble de l'itinéraire dans des lieux le permettant : à domicile en faisant du porte à porte (RD 14a), dans une station service, des commerces de bord de route et des arrêts d'autobus.
 - La RD99 est bien différente, il s'agit à la fois d'un axe de transit, et par là emprunté régulièrement par certains d'un bout à l'autre, mais aussi d'un axe qui draine une série de routes de troisième et quatrième catégorie donnant accès à de nombreux villages et quelques villes. Le plus souvent, les personnes sollicitées, si au cours de l'ensemble de leurs déplacements pratiquent plus ou moins la totalité de l'itinéraire, n'en fréquentent de façon assidue qu'une partie. Ce fait pourrait entraîner une distorsion des opinions et informations recueillies, car chacun veut parler de ce qu'il connaît bien et indiquer les points particuliers de ses itinéraires quotidiens. Pour palier à cet effet, les entretiens se sont déroulés dans cinq lieux différents à partir desquels il a été possible « d'attraper » des usagers dont les pratiques de déplacements quotidiens couvrent un ensemble de sections significatives des

problématiques rencontrées sur cette route : un village carrefour, deux hameaux de bord de route, le boulevard de contournement de Saint-Rémy de Provence, un bourg traversé par la départementale.

Caractéristiques de la population enquêtée						
		25/35 ans	36/49 ans	50/65 ans	66ans et +	<i>Total</i>
Entretiens Embarqués	Hommes	1	4	5		10
	Femmes	5	4	3		12
Entretiens hors conduite	Hommes	6	10	9	6	31
	Femmes	6	12	8	5	31
<i>Total</i>		18	30	25	11	84

3. La route départementale, définition et représentation de ses usagers

« D'une manière générale, pour vous une Départementale, qu'est-ce que c'est ? »

- « *Une route comme une autre* »
- « *Une route où il faut rouler normal* »
- « *Une route où on a le temps de regarder le paysage* »
- « *Une route qui relie deux petits villages ou deux petites villes* »
- « *Une route où l'on peut s'arrêter pour faire ses courses* »
- « *Une petite route mais trop utilisée pour ses fonctions de départ* »
- « *Une route où il faut faire attention car on y trouve des camions, des vélos, des mobylettes et maintenant des radars...* »
- « *Une route qui n'a pas la priorité* »
- « *Un réseau annexe qui devait pallier les problèmes d'engorgement des routes nationales* »
- « *Les départementales, c'est l'aménagement du territoire* »
- « *Une route qui relie deux départements* »

La question, que nous avons posée librement en fin d'entretien a, reconnaissons-le, laissé souvent perplexes les personnes interrogées. Alors que notre méthode d'enquête s'appuyait sur une analyse ciblée, route par route, et sur chacune d'entre elles, section après section, nous voulions pourtant poser cette question pour saisir les représentations attachées à la notion de « route départementale » au regard, notamment, des usages. C'est une question que les conducteurs ne se posent pas ou rarement. Les usagers qui profitent d'un service ne se demande pas nécessairement si celui-ci est dû à la Commune, au Département, à la Région ou à l'Etat, et a fortiori si ce service est rendu, sur des espaces séparés mais néanmoins contigus, par plusieurs de ces collectivités locales. Le souhait est d'abord qu'il corresponde aux besoins. Le résultat a donné lieu à l'initiation d'un inventaire surprenant au premier abord mais finalement riche de significations.

La route départementale va, dans un premier temps, de soi, « *une route comme une autre* ». Notre hypothèse de départ était que la représentation de la « Départementale » – et donc, en partie la définition que les utilisateurs pouvaient en donner – ne correspondait pas ou plus à ce qu'elle était devenue. Pour beaucoup de personnes interrogées, la « Départementale » rime en effet souvent avec « campagne » ou « village ». « *Une route qui relie deux petits villages ou deux petites villes* » comme nous l'a dit une habitante d'une ville... moyenne (Saint-Rémy-de-Provence). Nous pourrions voir ici l'expression d'une résistance à la périurbanisation dont les conducteurs sont les premiers acteurs, particulièrement dans le Bouches-du-Rhône où, face à l'extension de l'urbanisation, le transport collectif n'a pas permis pas de limiter d'une façon significative le développement des déplacements en véhicule individuel.

Dans une étude, réalisée dans le même temps que cette recherche et dont l'objet était le développement et le fonctionnement social des secteurs d'habitat diffus¹⁵, nous avons été surpris par la manière dont les habitants de ces secteurs minimisaient le temps de trajet en voiture entre domicile et travail. Une heure, voire une heure et demie de trajet ne leur semblait pas une contrainte forte alors que moitié moins de temps en cœur d'agglomération leur était insupportable et une des raisons évoquées souvent pour justifier le choix de leur départ de la ville... Cette évocation souligne que le temps passé sur une route est relatif parce que la route ne se réduit jamais à sa fonction. « *Quand je suis en ville, je pense au travail, quand je suis sur une autoroute, je pense à la vitesse, quand je suis sur une*

¹⁵ *Le devenir des secteurs d'habitat diffus et des zones NB des anciens POS dans les politiques locales en Région Provence Alpes Côte d'Azur*, Conseil Régional PACA, Direction Régionale de l'Équipement, 2005

départementale, je pense à ce que je vais préparer à manger le soir »... Pour une des conductrices « embarquées », la route « met en condition ». Le choix - ou le fait - d'habiter à l'écart des grandes villes et pour cela d'être obligé d'avoir recours à la voiture encouragent les personnes concernées à intégrer la route départementale sur la liste de ce qui fait la vie « hors les grandes villes ». Ce qui explique pourquoi la route départementale est encore souvent perçue comme le premier signe de la « campagne », la « première mise en condition » du mode de vie villageois recherché. C'est indéniablement une qualité, mais entre sa représentation « route de campagne » et son usage « route du travail », comment adapter les aménagements sans gommer cette qualité ?

Dans le même temps, de nombreuses personnes commencent à pointer le décalage entre l'image persistante de la « petite départementale » et les fonctions actuelles qu'elle remplit. « Sur les départementales, on ne voit plus les limites entre agglomération et campagne ». C'est l'avis de beaucoup de conducteurs qui ont bien du mal à rouler à 50 km/h aux limites des agglomérations, c'est encore plus vrai pour les habitants des villages ou lieux dits traversés par une départementale comme la RD 99. Bientôt la plus grande part du réseau des routes nationales sera de la responsabilité des Départements, mais pour certains riverains les départementales, à l'exception des routes de quatrième catégorie¹⁶, ont déjà toutes les caractéristiques d'une nationale : le piéton est sinon exclu du moins incongru, les deux-roues tolérés à leurs risques et périls pendant que les camions prennent le pouvoir...

La Route Départementale prend des caractéristiques de RN à tel point qu'aujourd'hui elles saturent à certaines heures et reste dangereuses à toute heure pour les deux roues, les piétons et dans certains cas pour les riverains qui cherchent à y pénétrer. C'est une route qui est de moins en moins bordée de campagne, mais de plus en plus de constructions neuves et de jardins, on risque de moins en moins (en tout cas dans le département des Bouches-du-Rhône) de croiser quelques animaux sauvages mais d'avantage de se faire surprendre par une voiture tentant de se joindre au trafic. Ce sont de plus en plus les petits chemins communaux qui prennent des allures de Départementale ou du moins de la représentation générale que l'on peut en avoir. Ainsi, certains nous indiquent leurs « itinéraires bis », chemins tranquilles, en pleine campagne, méconnus et fluides. Ils deviennent des raccourcis pour les voitures, des voies plus sûres pour les vélos : « ceux qui prennent des risques en vélo ici sont les étrangers, les locaux ne prennent pas la Départementale mais des petits chemins ».

Aujourd'hui, une départementale ne rejoint pas seulement deux points entre eux, elle en traverse une multitude. Mais le dit-elle, aux riverains comme aux automobilistes ? Pour certaines personnes interrogées, la départementale évoque comme nous l'a dit savamment un habitant de Puyricard « l'ardente obligation du Plan ». Les départementales renvoient au rôle d'aménageur du territoire des pouvoirs publics, d'un point de vue économique et social, mais aussi démocratique en avançant l'idée du « partage » de la route. Un de nos enquêtés « embarqués » notait par exemple sur la RD 14 la présence d'arrêts de bus qui marquent « la présence d'autres usagers - scolaires, personnes âgées... - sans que cela soit explicitement signalé », mais qu'il avait malgré tout repérés et compris. L'idée du « partage » sur les départementales ne vaut pas seulement entre les différents modes de transport mais aussi entre les différents usages qui en sont faits. Entre ceux qui comme nous avons pu l'entendre prennent la départementale pour une route « où l'on peut aller vite sans se faire embêter » et ceux pour qui « c'est une route où l'on peut s'arrêter pour faire ses courses », l'idée de « partage » se complexifie. À l'image de la définition d'une route départementale : dire que c'est une route où il faut rouler à moins de 90 km/h n'est définitivement plus

¹⁶ La classification des départementales des Bouches-du-Rhône distingue quatre catégories : la première concerne les liaisons interurbaines à deux fois deux voies séparées et protégées, la deuxième le réseau d'échange inter urbain non protégé, la troisième celui de desserte locale et la quatrième les dessertes de proximité apparentées, le plus souvent, à des chemins goudronnés de campagne.

suffisant. Si, selon André Guillerme¹⁷, « l'autoroute, dernière-née des infrastructures viaires, a d'emblée des relents de mondialisation ; elle est performante et confortable » (et il faudrait ajouter uniforme) ; l'avenir de la Départementale, en dehors des départementales de première catégorie, n'est-elle pas d'affirmer son identité en intégrant ses nouveaux usages, bref de la relocaliser ?

¹⁷ *Extrait d'un article publié dans les Cahiers de Médiologie, 2, 1996*

4. Invitation à suivre la route : Synthèse détaillée des entretiens embarqués Mise en regard avec les points de vue des usagers quotidiens

Les entretiens embarqués sur la RD 14 et la RD 99 ont été réalisés avec chaque conducteur « témoin » dans la continuité. La restitution de cet exercice est présentée en séquences et se présente de la manière suivante :

- tout d'abord une description de la séquence indiquant ses particularités ;
- ensuite en parallèle : les impressions et discours des conducteurs et des observations de contexte permettant de comprendre les comportements dans leur environnement ;
- enfin une caractérisation de la section de route concernée en synthèse et faisant appel notamment à la classification proposée ci-dessus.

Notons enfin que les séquences sont moins détaillées, non seulement du fait que nos conducteurs, après deux heures de route sont un peu moins loquaces qu'au début, mais surtout parce qu'ils viennent de parcourir la route. L'effet de découverte ne joue plus. Ce qui est consigné, dès lors, est : outre des éléments spécifiques à la vision dans cette direction inverse à celle qu'ils ont déjà accomplie, des impressions plus générales sur la route et la relation aux autres usagers. Pour une lecture plus pertinente, les séquences retours ont été rattachées à leur tronçon aller et non alignées l'une après l'autre comme elles ont été vécues par nos conducteurs témoins ou cobayes.

Pour chacun des itinéraires, la restitution des observations est complétée par celle des entretiens réalisés avec des usagers habituels. Cette approche complémentaire permet de relativiser quelques points d'en faire apparaître d'autres, mais surtout, témoigne que les perceptions des conducteurs découvrant la route, ne sont pas si éloignées des leurs, dès lors qu'au cours de l'entretien ils prennent une position de recul et de réflexion sur leur pratique.

4.1 La Route Départementale 14

Séquence 1 : RD 14 depuis la RN 296 jusqu'à l'oeuf

Depuis la sortie de la voie rapide (N 251) faisant suite à l'autoroute Marseille/Aix (A 51) vers l'autoroute Aix/Gap (A 51) jusqu'à l'accès de la RD 14a vers Puyricard et quittant l'axe principal qui va vers le Puy-Sainte-Réparate.

L'entrée sur la RD 14 est prioritaire et se fait en coupant la voie à ceux qui s'y trouvent déjà.



C'est une route large, bien dessinée avec à droite un bois en surplomb de la route et à gauche des prés qui montent vers une colline boisée. Ce sont de grands arbres, les bois donnent l'impression d'être denses. La route est bordée de part et d'autre par une « sur largeur multifonctionnelle »

Le tronçon se termine sur un carrefour appelé « l'oeuf », du fait de sa forme, par le personnel de la Direction des Routes.



Ce carrefour est assez atypique et a fait l'objet de nombreux aménagements et réaménagements du fait des conflits d'usage récurrents.

En venant d'Aix-en-Provence la route principale se dédouble après un laisser le passage : la voie de droite donne continuité à la RD 14, route de seconde catégorie, la voie de gauche en contournant un ensemble de maisons caché par une haute haie de cyprès mène à l'embranchement de la RD 14A, route de troisième catégorie, mais non moins fréquentée, qui mène vers le centre de Puyricard.

<p>Dans l'autre sens, vers Aix, et de l'autre coté des maisons qui sont donc situées au centre de ce carrefour, les RD 14 et RD 14A se rejoignent sans grande difficulté, toute deux ayant un accès sécurisé par un laissé le passage. L'ensemble de maisons au centre de ce nœud routier donne à l'ensemble l'allure d'un rond-point, mais n'en est pas un, ce que les usagers, habitués ou non, perçoivent plus ou moins bien : ceux qui continuent vers la RD sont souvent positionnés sur la voie de gauche – puisque continuant sur l'axe principal ils ont l'impression qu'ils n'ont pas besoin de ralentir, à l'inverse des usagers se rendant vers la RD 14 A qui, eux, doivent effectuer un tourné à gauche qui coupe la RD 14 dans son autre direction.</p>	
Observations	Commentaires des conducteurs
<p>L'entrée sur la RD 14 a été remaniée plusieurs fois. Parmi les conducteurs ceux qui ont le souvenir des anciens aménagements apprécient le changement.</p> <p>Les autres entrent sur la RD 14 avec une appréhension certaine :</p> <p>Tous pensent venir d'une autoroute, en fait il s'agit d'une nationale à deux fois deux voies qui joint deux portions de la même autoroute (A 51), d'où la confusion et la surprise de se retrouver sur la départementale immédiatement.</p> <p>Mais la plupart apprécient le paysage et le confort de la route :</p> <p>... A moins qu'ils demeurent perturbés par le changement d'ambiance rapide :</p> <p>Le même trajet, fait en sens inverse, révèle un inconfort général au croisement de l'accès, le « céder de passage » surprend : Mauvaise visibilité des véhicules provenant de la voie rapide (route courbe) lorsque ceux-ci pénètrent trop rapidement.</p> <p>L'arrivée sur « l'oeuf » se fait par un « céder le passage », la perspective s'ouvre sur la continuité de l'axe principal, les maisons derrière les cyprès cachent la configuration de la route. De ce fait, le contresens se découvre au dernier moment et peut surprendre comme la nécessité de prendre la voie de droite pour aller à Puyricard. Beaucoup de véhicules à ce point, freinent sans nécessité réelle car, comme dans un giratoire, les véhicules à l'intérieur de l'oeuf ont priorité sur ceux qui y accèdent.</p> <p><i>Ceux qui restent perturbés par leur « sortie d'autoroute » ne lisent pas du tout l'espace.</i></p>	<p><i>Cet accès est bien maintenant, avant il y avait toujours des bouchons.</i></p> <p><i>Juste avant la sortie de l'autoroute, deux accès de maison troublent ; on ne s'attend pas à les voir ici. Je sors, entre prudemment. Ah ! j'ai la priorité, je peux passer.</i></p> <p><i>Je suis déboussolé par la sortie de l'autoroute qui ne ressemble pas à une sortie d'autoroute</i></p> <p><i>La route est large et confortable, la conduite aisée, ici nous sommes déjà ailleurs, les grands arbres, ça évoque une belle campagne, on a du mal à imaginer que la ville est proche.</i></p> <p><i>Là je ne sais plus où je suis, où je vais, c'est confus tout ça, il y a trop de choses en même temps.</i></p> <p><i>Je ne m'attendais pas à un céder le passage ici.</i></p> <p><i>Nous arrivons, on dirait, sur un petit quartier d'habitation en face du céder le passage, je tourne à gauche, j'ai coupé la route, Je ne devais pas avoir priorité.</i></p> <p><i>Sur ce rond-point, on dirait que le paysagiste s'est amusé en faisant un terre-plein central en hauteur, ce n'est pas habituel, ça cache le paysage ; Ha ! Tiens, il y a des maisons, mais c'est quoi ici ?</i></p> <p><i>Je ne comprends pas, je suis à gauche et j'ai priorité, c'est quoi, ici, ce n'était pas un rond-point.</i></p>

Ce tronçon, très court (1 km), offre deux lectures possibles : route harmonie avec un partage apaisant et perte de sens en arrivant dans l'œuf

- Lorsque l'on arrive en provenance d'Aix, l'accès est un boulevard urbain qui se transforme en douceur en route de campagne jusqu'à « l'œuf ». La conduite est «confortable », *agréable* », «*le paysage invite au calme* ». C'est presque la «route harmonie », «on *aimerait s'arrêter pour regarder le paysage, mais il n'y a rien pour le faire* ».
- En arrivant par la voie rapide, l'ambiance est tout autre. Sur une distance de moins d'un kilomètre, la route cumule les impressions contradictoires, impose des changements d'ambiance rapides : autoroute / entrée sur route / ambiance campagne confortable / un pseudo rond-point, le surgissement d'autres voies non anticipées. L'automobiliste non familier des lieux perd le sens de la route et ne sait plus où il est et comment il doit se comporter. Heureusement l'espace qui pourrait être dangereux (le contournement de l'œuf) est très vite passé et surtout sécurisé – à force peut-on dire – les aménagements ayant été conçus pour protéger les véhicules qui se trouvent à l'intérieur ; le risque de désajustement, ici, est plus lié à la mauvaise compréhension de l'espace au moment du « tourner à gauche » lorsque certains automobilistes peu familiers des lieux freinent car ils sont surpris par la route arrivant sur leur côté droit –ce qui souligne le fait que l'œuf n'est pas nécessairement perçu comme un giratoire qui donne la priorité à gauche. La présence des maisons au centre donne à certains la sensation d'être sur une simple rue.

Séquence 2 : RD 14a

En quittant l'axe principal de la D 14 à l'oeuf vers le centre du village de Puyricard.

Il s'agit d'une ancienne route de campagne qui reliait le centre d'Aix-en-Provence à celui du village de Puyricard. Elle est enserrée d'abord entre des talus puis d'anciens champs devenus, ou entraînés de devenir, habitables. En une dizaine d'années, il s'est beaucoup construit de maisons individuelles en diffus ou en lotissements de part et d'autre. Ce qui a entraîné la multiplication des accès de chemins ou de maisons et une fréquentation véhiculée importante à certaines heures.

Ce tronçon peut être découpé en quatre parties :

- une portion étroite enserrée entre des talus
- Le carrefour Beaufort récemment aménagé et élargi afin de le sécuriser
- Une portion, du carrefour Beaufort à l'entrée de Puyricard, où le paysage est plus ouvert et donne à voir en bord de route ou plus loin les constructions diffuses
- Le rond-point d'entrée du village de Puyricard



Observations	Commentaires des conducteurs
<p>Dans le premier tronçon, l'ambiance change immédiatement, l'accumulation des signes depuis la sortie de la nationale fait place à un univers simple, celui d'une petite route de campagne. L'impact va du plaisir paysager dont la connotation entraîne une détente et un ralentissement du véhicule, à la tension de conduite car la route étroite et sinueuse suggère des difficultés de croisements avec d'autres véhicules.</p> <p>Ces deux types de perception, pour opposées qu'elles soient, n'en induisent pas moins un même effet : chacun roule avec plus de prudence, les vitesses constatées sont généralement inférieures (50 km/h) au maximum autorisé (70 km/h)</p>	<p><i>Ici, nous sommes ailleurs, ça fait vraiment rural, nous pouvons nous croire en Lozère, c'est l'effet des talus et de l'étroitesse de la route.</i></p> <p><i>La route ici est nature, sympa, avec des petites maisons.</i></p> <p><i>Mais...</i></p> <p><i>On est entre deux villages, je ne serais pas à l'aise s'il y avait des cyclistes</i></p> <p><i>C'est angoissant, je suis obligé de rouler doucement, c'est beaucoup construit les gens sortent trop près de la route, et la gêne de ceux qui sont derrière et devant.</i></p> <p><i>Je ne sais pas à quelle vitesse il faut rouler, je</i></p>

<p>Au carrefour Beaufort, sur une courte distance le paysage se fait plus urbain, un terre-plein central, des trottoirs un arrêt de bus. L'effet sur le conducteur, quelque soit son point de vue esthétique est immédiat : ralentissement et attention éveillée.</p> <p>Après le carrefour la route redevient étroite mais droite avec une perspective plus ouverte, la tendance est à l'accélération.</p> <p>L'entrée de Puyricard est un giratoire bordé par un stade, des bâtiments d'activité et comme une trace incongrue du passé, un oratoire. Chacun perçoit la ville et prend une allure adéquate.</p>	<p><i>vais doucement.</i></p> <p><i>Tiens, ça devient plus large et plus moche, ça perd tout le charme.</i></p> <p><i>Là on revient à une ambiance pourrie, beaucoup moins jolie.</i></p> <p><i>Tu sens que c'est du début d'urbain.</i></p> <p><i>La route est toute refaite, les marquages sont beaux, tout neufs.</i></p> <p><i>Il y a plus de visibilité mais on n'est nulle part</i></p> <p><i>C'est un quartier habité, il y a des maisons de plus en plus.</i></p> <p><i>La route est très étroite, ça n'empêche pas quelques uns de s'énerver. Ils doivent connaître cette route par coeur.</i></p> <p><i>Cette entrée de ville ça ne ressemble à rien.</i></p> <p><i>On sait qu'on est entré en ville, même si c'est moche.</i></p>
<p>Dans cette séquence se succèdent les ambiances et paysages évoquant la campagne, le périurbain et l'urbain. Elles sont bien identifiées par les conducteurs. Si la chaussée est très étroite et génère de l'inconfort, chacun sait pour autant comment se comporter et perçoit les signes de l'urbanité. Ceci d'autant mieux que la présence de maisons visibles en bord de route incite à la prudence. A l'inverse, par exemple, de ce qui a pu être constaté sur la RD 5 à Ensues-La-Redonne où la route traverse le centre ville sans le voir.</p> <p>Quoique porteuse d'inconfort à cause de sa configuration propre, la route, ici, tend à l'harmonie avec son environnement, ce qui ne signifie pas que le paysage est harmonieux, mais qu'il donne des indications justes aux conducteurs sur le comportement à observer.</p>	

Séquence 3 : RD 14b puis RD 14

Du centre de Puyricard jusqu'au « Village du Soleil », quartier de lotissements excentré de la ville en bordure de la RD 14

- Le premier tronçon commence par un rond-point en sortie du centre et se continue par une allée de platanes avant d'offrir une perspective dégagée sur des champs cultivés au fond desquels on aperçoit un ancien pigeonnier.
- Le deuxième commence par un rond-point à la jonction de la RD 14 et autour duquel se trouve quelques commerces de bord de route ; la route continue dans un paysage ouvert mais bordé de propriété bâties, agricoles ou d'activité sans grande unité paysagère et se termine par un autre rond-point à la fin du Village du Soleil.



Observations	Commentaires des conducteurs
<p>La petite route au décor générique débouche rapidement sur l'axe principal de la D 14.</p> <p>Malgré un paysage ouvert qui donne à voir au loin la montagne Sainte-Victoire, les conducteurs perçoivent dans ce lieu « pas fini » qu'ils sont « encore en ville », malgré la largeur de la route. Les ronds-points, les entrepôts, les locaux d'activité, bien visibles à coté de maisons et de champs cultivés, envoient un signal cohérent sur la conduite à tenir. Le confort de la route pallie à l'indéfinition du lieu qui, toutefois, reste de la ville.</p>	<p><i>Ça c'est la départementale tunnel de platanes, ça évoque les départs avec les parents, ça débouche sur un paysage super, mais ça se gâte après le rond-point.</i></p> <p><i>Sur cette route, on ne sait plus très bien où l'on est, il y a de tout c'est pas fini, ce n'est plus la ville, ce n'est pas la campagne.</i></p> <p><i>Ici c'est un peu la zone, ça fait friche industrielle avec des hangars, c'est aussi résidentiel et agricole, ça doit toujours être Puyricard, je pense qu'il faut rouler à 50.</i></p> <p><i>La route est bien large on doit pouvoir rouler plus vite, à 70 ?</i></p> <p><i>Tiens, il y a des maisons, une pharmacie, nous passons au milieu d'un quartier, de quelle ville ? Je ne sais pas, la route le coupe un peu brutalement, ça ne doit pas être bien pour les gens qui habitent ici, cette route.</i></p> <p><i>Je n'arrive pas bien à définir quand on sort et quand on entre dans un village ici</i></p>

Malgré la multiplicité fonctionnelle de la D 14 dans cette portion spécifique, la route gère au mieux les différents usages et demeure confortable. Cela est sans doute dû en grande partie à la large vision qui est offerte et ne cache rien des occupations de bord de route.

Séquence 4 : RD 14 depuis le Village du Soleil jusqu'à la jonction avec la RD 543 à proximité de Rognes

En quittant le Village du Soleil la route pénètre la campagne. Sur une première portion droite elle traverse un plateau cultivé. La chaussée, étroite, est en hauteur par rapport aux champs et vergers. Elle est bordée par un fossé. La perspective est ouverte.

En commençant à monter, la route pénètre un bois de pins et devient sinueuse.

Le parcours dans les bois se termine par une chicane (imposée par le contournement d'une bastide proche de la route) et s'ouvre alors sur une longue ligne droite où le paysage est une perspective étendue (vignes).

La route continue ensuite, plus sinueuse et toujours campagnarde jusqu'à rejoindre la route de Rognes. Elle est en de nombreuses sections bordée de fossés.

Observations	<i>Commentaires des conducteurs</i>
<p>Cette séquence est une séquence de campagne par excellence. La route circule à travers champs et bois sans signe urbain, passant de rare fois près d'une propriété agricole.</p> <p>Pour des non habitués de cet itinéraire, la contrainte est essentiellement celle de l'étroitesse relative de la voie, en particulier dans la portion sinueuse à travers bois. La conduite est alors prudente, comme contrainte par l'épaisseur de la végétation. Mais, dès que le paysage s'ouvre, de surcroît sur une ligne droite, alors la vitesse tend, pour tous, à s'élever, voire à dépasser légèrement le plafond autorisé. La conduite redevient contrôlée au premier virage qui introduit sur une route plus accidentée et bordée d'un fossé relativement profond.</p>	<p><i>Ça y est, c'est la campagne ! La conduite est agréable, on a l'impression de promenade. Ce n'est pas très large, mais suffisant pour ne pas avoir de sensation de danger. De toute façon, les virages un peu brusques et rétrécis n'incitent pas à aller vite. Là, dans la ligne droite on se libère, mais le virage à côté de la maison donne l'impression d'une entrée de village : je lève le pied.</i></p> <p><i>C'est très différent, la route est jolie, mais moins évidente : fossé, cyclistes il faut faire attention. Aux autres voitures aussi, quand il n'y a personne derrière, c'est plus rassurant.</i></p> <p><i>Ici, le fond de paysage est magnifique, tu te sens quelque part, c'est vraiment identifié, ça vaut le coup de rouler en promenade, sauf quand il y a les fossés et des voitures qui arrivent très vite en face ou derrière. Là, tu n'es plus dans la promenade, tu es dans la conduite.</i></p>

Ici, il y a résonance entre la route, le paysage et le conducteur : « une petite route de campagne, c'est fait pour être tranquille ». Mais cette résonance peut avoir un effet de désajustement lorsqu'il y a une brusque rupture d'ambiance : au sortir du bois, tous accélèrent jusqu'à rencontrer un décor qui rappelle l'activité humaine (le bâtiment de la cave d'un domaine viticole). Un autre problème éventuel, c'est « les autres », ceux qui fréquentent cette route au travail ou pour rentrer chez eux, ils peuvent avoir tendance à aller vite, car la route n'a plus de surprise pour eux, pour autant qu'ils y soient seuls...

Séquence retour RD 14 : de la sortie de Rognes à la RN 296 (en passant par l'oeuf)	
Observations	Commentaires des conducteurs
<p>Rappel : route étroite bordée de part et d'autre d'un fossé dans un paysage agricole ouvert.</p> <p>Section dans un bois domanial.</p> <p>Arrivée au Village du Soleil où la D 14 passe du statut de route départementale de troisième catégorie à celui de départementale de deuxième catégorie. Ici cela se traduit par le passage d'une route à voies simples à celui d'une deux fois deux voies, pourvue, de surcroît, d'une sur largeur multifonctionnelle.</p> <p>Plus ou moins droite, la route, large, est rythmée par une succession de panneaux de limitation de vitesse, les sections ainsi délimitées étant parfois très courtes (moins de 500 mètres).</p> <p>L'entrée dans « l'oeuf » est lisible.</p>	<p>Depuis Rognes, c'est un autre type de route la vitesse s'adapte au gabarit, elle ne devrait être pas plus de 70/80.</p> <p>Dans le bois, les arbres ne sont pas gênants, au contraire l'ambiance incite à une conduite douce.</p> <p>Ici c'est un peu brutalement une entrée de ville, il y a des réverbères et la chaussée est plus large, c'est paradoxal ça donne envie d'aller plus vite.</p> <p>On ne perçoit pas le village, la route traverse sans le marquer.</p> <p>Un festival de ronds-points, c'est une grande route sur laquelle on doit pouvoir rouler à 90, à non c'est 70, fin 70, alors c'est bien 90, non maintenant c'est 60, on dirait que les panneaux sont mis au hasard...</p> <p>Les limitations sont trop nombreuses c'est aussi anarchique que le paysage, on ne se sent pas une ville, pourtant il y a des trottoirs, il y a un peu de tout : du résidentiel, de l'activité, des friches, ce n'est pas aménagé.</p> <p>On appréhende mieux ce rond-point en venant de ce côté car on ne voit pas la maison, le laisser le passage est plus évident.</p>

4.1.1 Les sens de la RD 14

Avant toute chose, la RD 14 est une « route juxtaposition de fonction », mais elle présente des segments plus ou moins longs de « route non sens » (à « l'oeuf ») et de « route effacée » lorsque dans un paysage où la campagne ouverte domine sur la réalité d'agglomération, le traitement en boulevard urbain la fait percevoir comme une voie expresse (entre l'oeuf et le Village du Soleil).

La RD 14 est une voie qui mène à la périurbanisation et qui y participe. Nous sommes sur une route avec des qualités paysagères tout de même reconnues, mais qui, par ces nombreux changements d'ambiances et de fonctions, est un pari pour les aménageurs. « Ce que nous avons le plus de mal à appréhender, ce sont les changements de conditions de conduite, quand le conducteur doit passer de bonnes à de mauvaises conditions », tel que le précise un des Chef d'arrondissement à la direction des routes du Conseil général des Bouches-du-Rhône. Pourtant, depuis plusieurs années, de nombreux aménagements ont été réalisés, parfois plusieurs fois (à « l'oeuf ») : amélioration de la visibilité des carrefours, largeur de la voie, refonte de la signalisation, mais, selon les responsables « depuis, il y a toujours des accidents et des accidents graves ».

Tout se passe comme si l'aménagement était ici en course avec le développement de la fréquentation, car il y a, ne serait-ce qu'une dizaine d'années, les flux étaient bien moins importants qu'aujourd'hui, flux qui ne peuvent qu'augmenter dans la mesure où ils sont fonction du développement des constructions de logements (lotissements et habitat diffus). Ce facteur est du reste très bien perçu par les plus anciens parmi les habitants de Puyricard qui lui attribuent la plus grande responsabilité de la dangerosité de la route (les deux tiers des personnes interrogées) : « *avec la multiplication des constructions, c'est à celle des accès que nous avons assisté, et lorsque la route est très étroite comme sur la RD 14A, c'est très délicat, pour sortir de chez soi il faut s'approcher tout près de la route* », énoncent-ils en substance.

Pour autant, les habitants apprécient généralement le travail fait par le Conseil Général et le disent. Ceci n'est pas anodin, car souvent les utilisateurs recensent les aménagements à faire et ont du mal à positiver ceux qui ont été réalisés. On peut en conclure que ces aménagements sont non seulement efficaces mais aussi compris (en particulier au carrefour Beaufort), ce qui ne va pas toujours de soi. Et certains de préciser que les routes du département sont « *plutôt bien entretenues par rapport à d'autres* ».

Bien sûr, pour les habitués, « l'œuf » ne pose plus de problèmes, ils en ont intégré les spécificités et le trouve plutôt confortable. Les difficultés ne peuvent survenir que par la présence de quelqu'un qui ne connaît pas la route, et là, « *si vous n'êtes pas prêt à anticiper une hésitation les accrochages sont possibles, et même plus* ».

D'une façon plus générale les habitants de Puyricard que nous avons interrogés sont plus sensibles aux comportements qu'à l'aménagement : « *Sur cette route, (les autres) roulent vite car ils se croient en campagne* ». Ici, l'appréciation est à l'opposé de celle de nos embarqués sur l'attitude qu'induirait une « route de campagne » : tous citadins, ils ont démontré que sur de telles routes, il serait d'un usage normal d'aller doucement, « *pour goûter au plaisir de la promenade* ». Si quelques uns de nos vingt-deux cobayes y ont, à l'inverse, débridé leur conduite, ils sont très largement minoritaires (trois). Ce qui tendrait à démontrer que la première cause, sur la RD 14 et la RD 14 A, de l'écart par rapport aux normes de conduite, n'est pas le sentiment « d'être à la campagne » et donc dans un espace qui, loin de la densité du trafic et surtout des regards répressifs, favoriserait chez certains la transgression « ordinaire », mais bien de rouler sur une route connue, fréquentée quotidiennement entre travail, domicile et activités diverses. Et de fait, la RD 14 A n'est pas tant une route de campagne, même si elle l'a été, mais bien une route de desserte périurbaine. Du reste, ceux qui qualifient cette départementale de « petite route de campagne », n'en demandent pas moins des trottoirs. Un équipement qui souligne la nature urbaine d'une voie. Entre l'image d'une départementale qui, dans une certaine mesure, participe de la façon dont on va s'y comporter et son usage de plus en plus périurbain, s'installe un fossé... dangereux que résume bien une habitude : « *En fait, ici, il faut aller doucement, mais avec l'habitude on fait moins attention. Ce qu'il faut c'est rester vigilant par rapport aux autres* ». Et un autre de préciser quand il lui est demandé s'il faudrait faire de nouveaux aménagements sur cette section : « *Non, les petites routes doivent rester difficile à conduire pour éviter la vitesse* ».

Les réactions quant à la RD 14 dans sa portion « route de deuxième catégorie (de l'œuf au Village du Soleil) sont empreintes d'ambiguïté. Sûr et confortable, du fait de sa largeur perçue, de sa forme (droite) et de son paysage dégagé, elle n'en génère pas moins de l'inconfort pour les usagers des pistes cyclables qui n'en sont pas exclusivement, puisqu'il s'agit de *sur largeurs multifonctionnelles*. Celles-ci font peur à leurs utilisateurs car elles permettent aux voitures d'augmenter leur vitesse (phénomène confirmé par les observations réalisées lors des entretiens embarqués) sans offrir de véritables protections aux cycles. De fait, si les sur largeurs multifonctionnelles ne sont pas des pistes cyclables, mais aussi, par exemple des bandes d'arrêt d'urgence, personne ne paraît le savoir et chacun selon son mode de transport semble se l'approprier selon ses besoins de l'instant. Il y a ici

certainement la trace d'un défaut d'explication, donc de communication sur la fonctionnalité et les usages possibles de cet équipement. Ce qui est dommageable, car cette méconnaissance partagée entraîne que cet équipement offrant un réel confort de conduite aussi bien aux automobilistes qu'aux deux roues, devient ainsi un espace de conflit, chacun étant persuadé d'être dans son bon droit. Ce qui est le cas, mais sans qu'il soit su que les autres aussi.

Pour autant, la grande majorité des personnes rencontrées apprécie le confort de cette route et si nos cobayes ont souvent commenté négativement la succession, parfois très rapide, des panneaux de limitation de vitesse et des ronds-points, elle ne leur a pas moins permis de percevoir qu'ils étaient dans une agglomération, dans un contexte urbain demandant une attention particulière malgré le paysage plutôt campagnard. La « route effacée », ici, s'estompe grâce à la forme et à une signalétique contraignantes, mais au regard des accidents pouvant se produire, ce n'est sans doute pas assez pour qu'elle atteigne le statut d'une « route harmonie » où chacun pourrait percevoir la nécessité du partage avec d'autres usages que ceux de la conduite automobile : deux roues, piétons...

4.2 La Route Départementale 99

Dans le nord du département, entre la chaîne des Alpilles, au sud, et la vallée de la Durance, au nord, la RD 99 est une route de deuxième catégorie, route « d'aménagement du territoire ». Elle assure la jonction entre Cavaillon dans le Vaucluse et Tarascon à la limite du Gard en passant par Saint-Rémy-de-Provence. De ce fait, elle est largement fréquentée, notamment par des camions, malgré son étroitesse relative.

Elle assure des fonctions tout à la fois de desserte de transit, de desserte interurbaine, et de desserte locale. De nombreux accès de chemin ou propriétés s'ouvrent sur cette route : le Conseil général en a dénombré plus de 400, dont 325 accès individuels. Ces derniers sont généralement très étroits et cachés par l'alignement des platanes.

Ces arbres donnent sa particularité paysagère à la RD 99 qui en est bordée dans sa plus grande partie. Sur cette route plutôt étroite, les alignements d'arbres très hauts et se joignant à leur sommet confèrent un caractère exceptionnel et une dimension patrimoniale reconnue.

La RD 20 est une des routes les plus accidentogènes du département. Très contraint par sa configuration et la nécessité de conserver les arbres d'alignement, le Conseil Général y réalise néanmoins régulièrement des aménagements et des améliorations afin de contrecarrer ce phénomène : aménagements de carrefour, pose de bandes sonores en bord de route, panneaux d'adressage pour signaler les accès, panneaux d'avertissement sur la proximité des platanes (« arbres tout près de la route »)...

Séquence 5 : RD 99 depuis Plan d'Orgon aux Grandes-Terres

La RD 99 sort de Plan d'Orgon par une longue ligne droite qui s'élargit au sortir de l'agglomération par une sur largeur multifonctionnelle sur le côté droit de la route ouvert lui-même sur une perspective étendue. De l'autre côté, la vision est fermée par une haie de cyprès très hauts.

Un rond-point carrefour avec la RD 24 ouvre sur le quartier des Grandes-Terres qui accueille des commerces et entreprises en bord de route dans un espace dégagé (contre allée d'un côté, large trottoir et terre-plein de l'autre).

Observations	Commentaires des conducteurs
<p>Alors que la ligne droite, large et en partie ouverte incite le regard à se porter loin sur la perspective des Alpilles, elle est suivie par une courbe qui cache le carrefour avec la RD 24.</p> <p>De ce fait, les deux tiers de nos conducteurs sont contraints de freiner brusquement en débouchant sur le rond-point. C'est que tous, à la suite d'un parcours plus difficile sur la RN 7, ont libéré leur conduite à la sortie de Plan d'Orgon (le paysage perçu est de rase campagne). Ils ont tous atteint la vitesse maximum autorisée (90km/h) au moment d'entamer la courbe. Peu d'entre eux, dont le regard est toujours attiré par la perspective lointaine et dont le comportement est sécurisé par l'état et la forme de la route elle-même,</p>	<p><i>Ici, c'est du semi urbain, la route est bien, toute droite, je suis à l'aise.</i></p> <p><i>C'est une petite N7, toute droite, elle est rassurante.</i></p> <p><i>Cette route est sympathique, on y voit bien, elle est étroite mais ne fait pas peur. La bande d'arrêt d'urgence sécurise en donnant de la largeur. Et puis, il y a une belle perspective sur les Alpilles.</i></p>

n'anticipent alors l'arrivée sur le rond-point. Cet événement passé, l'entrée dans les Grandes-Terres se fait dans la règle.	<i>Après le rond-point, ce n'est pas très joli, c'est un mélange entre zone d'activité et maisons, on voit bien qu'il ne faut pas aller vite.</i>
---	---

Le début de cette route, après la sortie du village de Plan d'Orgon semble appeler à la vitesse, les conducteurs sont comme happés par le paysage ouvert sur le côté et en face vers les montagnes. La sur largeur contribue à cet effet, tout comme la qualité du revêtement. Un rond-point pas toujours anticipé rappelle à l'ordre ceux qui sont tentés d'aller trop vite et ce d'autant plus qu'il est suivi par un croisement d'allure urbaine dont les abords évoquent l'idée d'activités et donc de circulation.

Séquence 6 : RD 99 « sous les platanes », des Grandes-Terres à Saint-Rémy-de-Provence

Après la zone d'activité des Grandes-Terres, la route pénètre sous un double alignement de platanes. A la hauteur du premier platane un panneau spécifique est destiné à éveiller l'attention des conducteurs sur le fait qu'il y a des « *arbres tout près de la route* ». Un panneau de signalisation routière classique indique la limitation de vitesse à 80km/h.

La route est ensuite plus ou moins droite, traverse le hameau de La Galline (vitesse limité à 60 km/h). Sur une section de moins d'un kilomètre, la vitesse maximum redevient 80 km/h, jusqu'au débouché sur une section de deux fois deux voies à l'entrée de Saint-Rémy-de-Provence.



La RD 99, comme un tunnel d'arbre au cœur d'une campagne active qui s'y branche par de nombreux accès.

Observations	Commentaires des conducteurs
Au départ, il y a en fait trois informations en même temps car l'apparition des arbres (« <i>comme l'entrée dans une cathédrale</i> », dit un conducteur) est une information à part entière. De ce fait, les conducteurs ne voient, au mieux, qu'un seul des deux panneaux (« arbres » ou 80 km/h). L'information qui domine ce sont les arbres, la	<i>Ca fait un changement ! Mais ce n'est pas moins joli, c'est différent, on est entre les arbres on ne voit plus au loin, les arbres c'est amusant... mais il faut être très attentif, je ne me sens pas très en sécurité.</i> <i>Je préfère les platanes, c'est moins triste, ici on doit pouvoir rouler à 90. Ha! non, il y a une limitation à 80 (2ème panneau)</i>

<p>limitation de vitesse spécifique ne viendra souvent qu'au deuxième panneau à quelques distance de là.</p> <p>Entre les platanes, les comportements sont contrastés : si trois conducteurs sur 4 adoptent une conduite prudente, le dernier quart se trouve ici comme sécurisé par l'effet tunnel et tend à dépasser le maximum autorisé (90 km/h à 110 km/h constatés).</p> <p>Ceux-là comme les autres n'ont généralement pas conscience des accès sur la route, ni du fait que derrière les platanes il y a souvent des habitations ou des zones d'activités, l'impression est celle de la rase campagne.</p>	<p><i>D'instinct, quand il y a des arbres comme ça si près de la route on ressent inconsciemment qu'il est recommandé de rouler moins vite, peut-être parce qu'on nous a suriné le danger que représentent les platanes ».</i></p> <p><i>Les platanes, c'est plus dangereux mais qu'est-ce que c'est agréable. J'aime bien, il faut rouler en conséquence.</i></p> <p><i>Ici t'es limité par les platanes, il y a un effet de bonne délimitation de la route, ça me protège, il n'y a pas d'imprévus, les platanes ça ne bouge pas.</i></p> <p><i>Les accès, on les voit à peine, quand apparaît une voiture, c'est surprenant.</i></p>
--	---

Les platanes ont un premier effet de séduction qui permet dans un premier temps d'accepter le danger qu'ils représentent. Ici l'attention est d'abord prise par l'alignement d'arbres et, au-delà de la première surprise esthétique de tous, par des connotations contradictoires ouvrant sur des champs de significations qui vont de l'évocation des vacances et des paysages de l'enfance, à celle du danger, de la voiture accidentée que chacun a vu ou dont il a entendu parler (y compris ceux qui rejette l'idée même de danger).

Ici, la route tunnel entre en conflit avec la route harmonie :

- tant que le rapport reste favorable à la route harmonie le comportement demeure prudent et respectueux des autres usagers (ce n'est d'ailleurs que dans ce cas que certains conducteurs perçoivent clairement les accès et l'attention qu'il est utile de leur prêter)
- lorsque l'effet tunnel domine, la perception de l'environnement réel disparaît, il n'y a plus que le conducteur et la route, celle-ci étant relativement droite incite à l'accélération, voire au dépassement des véhicules les plus lents ou simplement ne dépassant pas la vitesse maximum autorisée.

Il est à noter de surcroît que le fait de focaliser sur la route (panneaux d'avertissement « platanes tout près de la route ») tend à induire peu à peu l'oubli du paysage derrière la barrière que représente les alignements de platanes ; ce qui présente un réel danger concernant les accès. Le conducteur se sent presque protégé par le tunnel mais n'envisage pas du tout de liaison avec l'intérieur et l'extérieur du tunnel.



Séquence 7 : RD 99 contournement de Saint-Rémy de Provence

Il s'agit d'un boulevard urbain à deux fois deux voies entrecoupées par quatre ronds-points. La première section au débouché de la route sous les platanes demeure entourée par un paysage plus rural qu'urbain, les seuls signes de l'urbain sont les composants et le mobilier.



Ensuite l'image urbaine est évidente du fait de la signalétique, des équipements et des bâtiments qui entourent la route.

Jusqu'au dernier rond-point qui ouvre sur une route droite s'enfonçant vers un espace d'apparence campagnarde.

Observations	<i>Commentaires des conducteurs</i>
<p>Le contournement de Saint-Rémy, ne laisse rien entrevoir cette ville « telle qu'on la pense », mais ne laisse pas non plus de doute sur le fait que la route, ici, est en ville.</p> <p>La transition est effectivement forte et si certains se laissent tromper par la configuration de voie rapide au début, tous adaptent leur allure.</p> <p>Le dernier rond-point ouvrant sur une perspective de campagne incité à l'accélération.</p>	<p><i>Les réverbères apparaissent, c'est urbain et la route s'élargit, je ne sais pas pourquoi c'est bizarre ce façonnage des routes, ça donne envie d'accélérer, c'est comme une voie rapide, une petite autoroute. Après le premier rond-point c'est différent, on perçoit bien que l'on est en ville.</i></p> <p><i>Ici, la transition est forte, on perçoit la proximité d'une ville, mais où est-elle, à gauche ou à droite ?</i></p> <p><i>C'est du périurbain moche avec équipements municipaux de n'importe quelle ville ;</i></p>
<p>Ici la route est rue, les codes de conduite sont ceux de la ville et sont respectés à un détail près, celui des sections de transition en entrée et en sortie.</p>	

Séquence 8 : RD 99 depuis la sortie de Saint-Rémy de Provence jusqu'à Saint-Étienne du Grès

La RD 99 reprend son parcours plus ou moins droit entre les platanes, après un virage accentué (Limitation à 60 km/h).

Elle traverse un village, le Mas Blanc, avant d'arrivée à Saint-Etienne-du-Grès dont l'entrée est signalée par des réverbères et des trottoirs qui font leur apparition sur le bord de la route.

Observations	Commentaires des conducteurs
<p>Le passage par Saint-Rémy a fait sortir nos conducteurs de leur fascination pour la route arborée. Chez certains une certaine lassitude semblent s'exprimer due sans doute à la fatigue que peut provoquer la tension que leur procure la proximité des arbres, malgré leur intérêt esthétique ou sentimental pour ce décors.</p>	<p><i>Rouler à 60, mais, ça n'a pas de sens, je ne vois pas pourquoi on dirait qu'il faut s'arrêter de force.</i></p> <p><i>Ensuite : la route est plus large, les arbres sont beaux.</i></p> <p><i>Ca recommence (les platanes), limitation à 60 ça doit être à cause du virage. Le paysage de cette route est monotone, ça manque d'intérêt, c'est plat, la vue ne porte pas sur les cotés. Le rythme des arbres est un peu hypnotisant, sur la durée ça perd son charme ?</i></p> <p><i>L'environnement derrière les platanes, je ne le regarde pas, je fixe plutôt ma route. Les arbres ça peut être fatal, le moindre écart peut être fatal. Elle est dangereuse cette route, mais agréable.</i></p>

Séquence 9 : RD 99 de Saint-Étienne du Grès à Tarascon

Au sortir des platanes à quelques kilomètres de Saint-Étienne, la route s'ouvre sur un paysage dégagé de plaine.

Le passage d'un rond-point ouvre sur une route qui mène à l'entrée de Tarascon qui se signale par une zone d'activité et des panneaux publicitaires.

Observations	Commentaires des conducteurs
<p>D'une manière générale, en sortant des platanes les conducteurs accélèrent comme s'ils se sentaient libérés de la tension subie.</p> <p>Malgré cela, l'arrivée sur Tarascon n'est guère appréciée en termes paysagers du fait des installations industrielles, des panneaux publicitaires. Avant que la ville ne se perçoive vraiment, en pénétrant sur un boulevard résidentiel, la tendance est encore à l'accélération.</p>	<p><i>Ce paysage vide c'est pas terrible (accélération en sortie des platanes), ici c'est comme la Beauce.</i></p> <p><i>Ici, il n'y a pas l'ombre d'un arbre, c'est moins fatigant, c'est facile à conduire, par contre c'est moins beau (se déporte un peu à droite sur les bandes sonores) dans ce décor, ça déconcerte, on se laisse aller.</i></p>

Ce morceau de route, dégagée, et où le regard en toute direction semble porté à l'infini correspond à ce que nous avons nommé « la route effacée ». En effet, la route semble se diluer dans son environnement, il n'y a plus d'obstacle ou de contrainte et, par contraste avec la route tunnel de platanes, la sortie de route semble n'avoir aucune conséquence, tellement le paysage est plat et grand.

Séquence retour RD 99 : de Tarascon à Plan D'Orgon

Observations	Commentaires des conducteurs
<p>Sur le trajet de retour, les conducteurs se sont appropriés la route et parlent de son environnement et de la pratique de conduite avec plus de recul.</p> <p>En bout de course la crainte des platanes, pour ceux – majoritaires - qui d'une manière ou d'une autre l'ont exprimée ou montrée- semblent avoir été domestiquée. Le plaisir esthétique reprend le dessus induisant généralement une allure « normale ». Pourtant, chacun sait qu'ici, aujourd'hui, son rôle est exceptionnel, en balade. Nombreux alors sont les conducteurs qui se demandent ce que serait leur conduite si cette route faisait partie de leurs trajets habituels.</p> <p>Deux points particuliers :</p> <p>Peu après la sortie de Saint-Rémy la limitation redevient 90 km/h, mais on arrive rapidement à La Galline où la limitation est de 60 km/h. Ce passage, à l'aller semblait évident, au retour, le village apparaissant après un tournant, la réduction n'est pas anticipée et surprend.</p> <p>Vers la fin de la séquence la partie large avant Plan d'Orgon la route est droite et ouverte offrant une belle perspective sur le Luberon.</p> <p>Cette ouverture en sortie du tunnel des platanes provoque pour les mêmes raisons qu'à l'aller une tendance à l'accélération. Le problème, ici, est que cette fois-ci il n'y a pas de rond-point pour signaler la nécessité de ralentir avant d'arriver au coeur de l'agglomération de Plan d'Orgon. Tous nos conducteurs y pénètrent à une allure dépassant les 50 km/h maximum (de 70 à 100 km/h) sans avoir vu le panneau d'agglomération.</p>	<p><i>Il ne faut pas être pressé, elle est belle cette route, même si le paysage est assez fermé, mais il faut respecter la vitesse.</i></p> <p><i>Ici il n'y a pas de panneaux publicitaires, c'est bien. Le panneau publicitaire ça dit qu'on est en agglomération, mais ce n'est pas très valorisant.</i></p> <p><i>Si tu passes par là tous les jours, tu dois en avoir marre, bien plus lassant que la Crau, là-bas au moins le regard glisse.</i></p> <p><i>Je roule à 80, ça va je ne suis pas pressé, si je passais ici tous les jours que je doive aller chercher un enfant à l'école ou autre chose peut-être irai-je plus vite. Tiens, ceux qui sont derrière s'énervent, il y en a plusieurs qui doublent alors que je suis au maximum de vitesse autorisée.</i></p> <p><i>Un panneau 60 d'un coup, on ne sait pas pourquoi. Si, il y a un village. Après, la route est très agréable, les platanes sont très beaux, j'espère que personne n'a l'idée de les couper.</i></p> <p><i>Une belle ouverture sur le Lubéron, ici personne ne doit rouler à 80, c'est très large, on peut aller vite le paysage autour n'a rien d'urbain.</i></p>

4.2.1 Les sens de la RD 99

De Plan d'Orgon à Tarascon la RD 99 cumule différents cas de figure de route qui se succèdent, s'ajoute ou s'opposent.

- La « route juxtaposition des usages » en elle-même ne doit pas poser de problème, pour autant que ces différences puissent coexister sans risque. En dehors des classiques récriminations contre les « autres » qui roulent trop vite, les camions qui abusent de leur poids et roulent souvent au milieu de la route pour éviter les branches, le risque environnemental de la route juxtaposition de fonction est généré par sa rencontre avec la route tunnel, lorsque les accès ne sont pas vus ou perçus. Parmi nos conducteurs non habitués, seuls trois sur vingt-deux, plus attentifs ou réceptifs que les autres ont tout de suite pris conscience des risques cachés par les platanes. Ceux-ci ont également compris assez vite la signification des panneaux d'adressage (nous revenons sur ces panneaux d'adressage immédiatement).

- « La route non-sens », peu présente se rencontre à l'occasion d'un rond point (croisement de la RD 24 en venant de Plan d'Orgon) qui surprend plus d'un conducteurs.

- La route effacée en fin d'itinéraire, juste avant l'arrivée sur Tarascon dont le risque induit est celui d'un relâchement de l'attention. Les bandes sonores placées au bord de la route pallient à ce risque.

- « La route tunnel », du fait que les platanes sécurisent certains conducteurs (deux parmi les nôtres) non habitués et donc inconscients des multiples usages et des surgissements possibles d'autres véhicules. Ce phénomène doit être plus fréquent chez les usagers habituels qui, eux, ont domestiqué la route, mais qui à l'inverse de nos cobayes sont conscients de l'existence des chemins d'accès.

- « La route harmonie » est le point fort de la RD 99, celui par lequel peuvent être induits les comportements les plus respectueux des règles et surtout des autres usagers, phénomène, nous le verrons, qui touche les habitués autant que les découvreurs de cette route. Cette qualité est due aux alignements de platanes qui, ici, offrent un spectacle très spécifique, sans doute du fait de l'étroitesse de la route (ils se rejoignent très tôt à leur sommet), à sa forme plutôt droite (qui impose la vision d'un point de fuite lointain accentuant l'effet « voûte de cathédrale »), mais sans renier les courbes (pour ne pas lasser le regard du conducteur). Ces courbes du reste sont douces et induisent le mouvement de la conduite à tenir dans cet espace très étroit. Ces alignements sont si spécifiques et remarquables peut être aussi parce qu'ils ne sont pas tous semblables : parfois serrés, d'autre fois un peu clairsemés, ils offrent également près de Saint-Etienne-du-Grès la vision d'arbres qui ont poussé en épousant le Mistral, légèrement couchés vers le sud et non plus bien droit, comme s'ils annonçaient, lorsque l'on vient de l'est, la plaine ventée à proximité de Tarascon.

4.2.2 Le panneau d'adressage, un signal spécifique révélateur de la problématique principale de la RD 99

La Direction des routes du Conseil Général des Bouches-du-Rhône a formalisé un panneau de signalisation particulier qu'elle utilise sur des routes à forte fréquentation et posant des problèmes de jonctions avec des accès riverains. Ces panneaux sont destinés à indiquer le point d'accès à une maison, une entreprise, un chemin. Ils se présentent sous la forme d'un rectangle blanc sur lequel est noté le « PR » (point de repère). Le PR est un outil de localisation des lieux sur les routes utilisées régulièrement dans les pratiques quotidiennes

de la Direction des Routes, il se compose de deux indicateurs chiffrés : « kilomètre + nombre de mètres ».

A notre connaissance, cette signalétique n'a été utilisée que sur deux départementales : la RD 99 et la RD 5 (dans sa section entre Martigues et Istres). Ces deux routes présentent une configuration très différente. La seconde, située dans un espace périurbain, est une deux fois deux voies entrecoupée de ronds-points avec un talus central infranchissable ; ces panneaux d'adressage y ont fait leur preuve, semble-t-il, permettant aux conducteurs se rendant dans un lieu riverain d'anticiper le moment de ralentir et de prévenir avant de quitter la voie principale. Sur la RD 99, le même principe a été mis en oeuvre face au même problème (accident d'impact au moment d'un tourner à droite ou à gauche pour accéder à une propriété ou un chemin).

Disons le tout simplement, ces panneaux ne sont compris que par ceux qui en ont l'usage, ce que montrent autant les entretiens faits avec les riverains de la RD 99 que, a fortiori, ceux réalisés avec nos conducteurs cobayes (si quelques observateurs/déducteurs ont compris par eux-mêmes la signification de ces panneaux parmi nos cobayes, les trois quart des usagers habituels disent ne pas la connaître). Cela en soi n'est pas un problème, ni le fait que si, sur la RD 5 ils n'attirent que peu le regard du fait de la largeur de la route et des sollicitations multiples de l'attention, ils sont par contre très repérables par tous sur l'étroite RD 99 (nos conducteurs se sont tous interrogés sur la signification de ces panneaux, quelques-uns par opiniâtreté ont réussi à comprendre la signification des chiffres, mais seulement trois, parmi ceux-là, en ont déduit qu'il s'agit d'indications d'adresses. Pour les autres il s'agit d'une sorte « d'incongruité qui gâche l'harmonie du décors.

De fait, ces panneaux ne résolvent que la moitié de leur fonction assignée : ils permettent à ceux qui en ont l'usage d'anticiper le moment où ils vont quitter la route et donc de prévenir les véhicules qui les suivent ; par contre ils ne sont que rarement compris par les autres usagers, y compris réguliers, en tant qu'un indicateur d'accès et donc de risque potentiel. Il est à constater que ce panneau n'entre pas dans le langage de la signalétique intégrée par les conducteurs « ordinaires » qui préféreraient de classiques bornes blanches, nous disent-ils, lorsque nous leur expliquons le sens de ce signal.

Pour la RD 99 et ses platanes, il ne s'agit pas d'un simple problème de langage de premier degré. S'il ne s'agissait que de cela, une campagne de communication bien orchestrée pourrait suffire à faire intégrer ce signe nouveau dans le vocabulaire usuel de la route, pour le moins à ses usagers réguliers. Il nous semble que c'est plutôt l'ensemble de la communication spécifique sur cette route qui va dans le mauvais sens et particulièrement les panneaux disant « arbres tout près de la route ». En effet, ceux-là, que se soit pour le conducteur de passage ou l'usager régulier, le message est bien « attention aux arbres », l'attention est attirée sur ces derniers. Les entretiens embarqués nous montrent pourtant bien que les arbres s'ils peuvent générer de la tension sont essentiellement un facteur d'attention. En focalisant le conducteur sur les platanes, la communication de la route le détourne du risque principal qui est celui des accès invisibles. Ne devrait-on pas alors imaginer une autre communication qui n'attirerait plus l'attention sur la prévention du risque « arbres », mais sur le risque « accès ». Le message passerait ainsi de : « attention arbres près de la route » à : « attention accès non visibles entre les arbres ». Ce faisant, les alignements de platanes seraient signalés pour eux-mêmes, permettant ainsi de laisser se développer leur capacité à souligner la « route harmonie » - leur dimension patrimoniale est reconnue et sollicitée aussi bien par les usagers occasionnels ou de hasard que les usagers réguliers -, et le vrai danger serait actualisé par les conducteurs qui ne seraient plus incités à vivre la route comme un tunnel.

5. Eléments de synthèse

5.1 Des résultats généraux des entretiens embraqués

Une première remarque : les comportements et les réactions ne sont pas univoques ce qui va de paire avec le fait que les perceptions de la route ne sont pas toujours égales d'une personne à une autre. Cependant ces perceptions différentes ne génèrent pas nécessairement des impacts de conduites différents. Il en ressort que ce n'est pas d'abord la route qui est responsable du comportement mais bien une attitude plus générale des usagers vis à vis de la conduite. Et force est de constater, au regard des observations et entretiens réalisés que le comportement négatif est toujours celui de « l'autre » : celui qui entre sur une voie principale sans regarder, celui qui roule si vite qu'il nous force à accélérer, celui encore qui trop lent nous agace... Pour autant chaque conducteur a sa personnalité propre : il y a les placides, les nerveux, les anxieux, les prudents, etc. Et chacun selon ses dispositions du moment peut passer par un de ces états ou un autre. Nos « embarqués » étaient en général plutôt détendus au départ, prenant l'exercice pour une promenade plutôt touristique. Cependant les entretiens ont tous été réalisés en jours ouvrables et donc avec la fréquentation la plus habituelle des routes où se suivent et se croisent des automobilistes se déplaçant pour leur travail, d'autres allant faire des courses ou allant chercher les enfants à l'école, le tout mêlé à des véhicules de livraison, des camions de transport de marchandise et des autobus ou des cars interurbains. Au long des 270 km de route réalisés ensemble les ambiances ont changées, l'attention aussi. Ce qui au départ pour certains n'était après tout qu'une promenade un peu particulière, n'en a pas moins été un exercice de conduite en situation réelle. La route est apparue telle qu'elle est avec ses qualités et ses défauts, ses ambiances qui guident le comportement en permettant ou non d'anticiper sur l'événement possible, un changement de rythme ou de vitesse possible.

Les entretiens réalisés en roulant par des personnes qui ne sont pas familières des routes empruntées et qui, donc, n'en ont pas intégrés les qualités ou les défauts et surtout n'y développent pas un comportement emprunt d'habitudes, permettent de repérer des éléments pouvant occasionner des désajustements de conduite pour eux-mêmes. Quelques uns sont spécifiques aux espaces où ils se produisent mais la plus part sont significatifs d'aménagements récurrents sur les routes du département :

- **Les sur largeurs multifonctionnelles** donnent généralement une sensation de confort, la route paraît plus large que ce qu'elle est réellement, le conducteur ne craint pas les effets d'un éventuel écart de conduite à droite, notamment en cas de croisement difficile. Ce confort renforce les conditions de possibilité d'une conduite sécurisée dans la mesure où il est « anti-anxiogène », à l'inverse d'une route serrée entre des arbres. Un phénomène semblable est constaté avec **les glissières de sécurité**. Celles-ci, limitent l'espace de la route et indique en même temps la direction à tenir, le mouvement qu'il s'agit de donner à son véhicule. Pour autant ces deux équipements peuvent présenter, par contre coup, des risques pour la sécurité. Tout d'abord, parce qu'ils « libèrent » la conduite et donc, comme nous l'avons observé aussi bien sur la RD 14 que la RD 99, induisent une accélération spontanée parfois non perçue par le conducteur. Il est donc indispensable que celui-ci soit informé correctement des limites dans lesquelles il doit rouler et des rencontres possibles d'autres usages. Cela peut être le fait des aménagements riverains signifiant, par exemple, un contexte d'agglomération, ou / et des panneaux d'avertissement (limitation de vitesse ou rond-point, carrefour à venir qui font parfois défaut ou ne sont pas suffisamment visibles (rond-point de croisement entre la RD 99 et la RD 24 en provenance de Plan d'Orgon, notamment). Notons également que le recours à la glissière de sécurité « en bois » plutôt que métallique réduit l'impression de coupure avec l'environnement immédiat de la route, particulièrement en campagne.

Le matériaux utilisé offre une continuité de matière et d'image avec les arbres et la nature en arrière à l'inverse du métal dont la vision évoque spontanément chez les personnes interrogées l'idée de l'autoroute et donc, si non de la vitesse, du moins d'une voie sécurisée, voire isolée, c'est-à-dire sans risque d'accès ou de croisement.

- **La signalisation des entrée d'agglomération** : Sur RD 99, nous avons constaté une absence quasi générale de perception de l'entrée de ville de Plan d'Orgon en provenance de Saint-Rémy. Tous nos conducteurs témoins, sans exception, ont pénétré la rue principale de cette agglomération à une vitesse supérieure aux 50 km/h réglementaires. Ils ont généralement perçu leur erreur en percevant peu après la présence de maisons et de commerces, mais à dire vrai la distance est si courte entre le panneau d'agglomération et le coeur de bourg (1 000 m) qu'un tiers d'entre eux roulait encore à une vitesse de 70/80 km/h au moment d'apercevoir le feu de signalisation à l'approche de la nationale 7 qui coupe la départementale en traversant la ville. Notons, phénomène aggravant, que cette section de l'itinéraire fait suite à une autre où la vitesse semble pouvoir se libérer à la suite d'un long parcours sur une route assez étroite bordée de platanes. Là, elle offre soudainement une perspective ouverte sur les montagnes du Lubéron d'un coté de la route qui de surcroît s'ouvre au premier plan par un espace dégagé de campagne. Cette perception est amplifiée par une pseudo troisième voie, en faite une bande d'arrêt, ou « sur largeur multifonctionnelle ». Il y a donc ici, un cas de figure commun à de nombreuses entrées de petites villes - un panneau d'agglomération peu perceptible -, mais dont l'absence d'impact sur la vitesse est amplifiée par l'ambiance paysagère qui précède immédiatement et fait suite à une autre plus contraignante.
- **La signalisation** Nous avons déjà abordé la question de deux types de signalisations spécifiques : les panneaux d'adressage peu compris des usagers n'en ayant pas l'usage et celle destinée à attirer l'attention des conducteurs sur la proximité des arbres et le danger potentiel qu'il représentent en tant qu'obstacle. Nous ne revenons pas sur ce qui a été expliqué ci-dessus mais sur un autre phénomène, bien connu et en principe maîtrisé par les gestionnaires de la route : celui du positionnement de la signalétique. En effet, en dehors de la compréhension ou de l'effet recherché par les messages, il doit être noté que la position d'un panneau joue fortement sur sa perception et donc son impact. Or, nous avons pu observer que sur la R D 99 les panneaux annonçant qu'il y a des « arbres tout près de la route » sont placés dans le même espace de vision que ceux de limitation de vitesse (80 km/h). Or, ces deux panneaux porteur chacun d'un message, certes complémentaires, mais différents sont placés à l'endroit même du surgissement d'une troisième information : l'arrivée dans les arbres qui réduit brusquement le champ de vision latérale donnant l'impression d'un rétrécissement de la chaussée. Ce phénomène explique que la plus grande part des conducteurs ne perçoivent pas alors le nouveau plafond de vitesse autorisé. Cependant, notons que celui-ci est rappelé souvent, ce qui permet de rattraper rapidement cette distraction.

5.2 Vitesse de conduite et perception de l'environnement

Les observations menées lors des entretiens embarqués permettent d'énoncer que la vitesse pratiquée par les conducteurs n'est pas tant liée aux signalisations qu'à l'environnement qui les entoure. D'ailleurs les signalisations de limitation de vitesse ne sont pas toujours bien vues, ou mal connues (à plusieurs reprises, les conducteurs ne savent pas répondre à la question « A quelle vitesse est-il autorisé de conduire ici ? ». Par contre, certains indices dans leur environnement influencent leurs comportements, ce sont par exemple une multiplication des accès de maisons lorsqu'ils sont bien visibles et que l'on peut anticiper l'évènement (ce qui n'est pas le cas sur la RD 99, en particulier dans les parties bordées de platanes) ; Ce peut être la vue de bâtiments, de maisons ou d'entreprises, ou plus simplement, encore, un début de trottoir et des réverbères qui annonce une entrée d'agglomération dès avant la visibilité des premières constructions...

Du même coup, lorsque l'environnement est confus, le conducteur est un peu perdu : « *Je ne sais plus trop où je suis là, du coup, je ne sais pas vraiment à combien c'est limité* ». Expérience vécue par la plupart des embarqués au village du Soleil sur la RD 14 : ce quartier de Puyricard surgit sur les cotés de la route à la suite d'un espace non urbanisé et sans se donner à voir avant, alors que le paysage est bien dégagé. En fait les abords de ce quartier sont cachés par une végétation qui laisserait plutôt supposé que l'on va passer à hauteur de l'entrée d'un domaine agricole.

A l'inverse, l'anticipation du risque oriente la conduite. Ainsi sur une route sinueuse dans les bois qui légalement autorise une conduite à 90 km/h, il est commun d'observer une certaine vigilance chez le conducteur qui, spontanément, roule plutôt à 70 km/h. Sur ce tronçon spécifique de la RD 14, les conducteurs précisent qu'ils ne sont pas pressés (ce qui est vraiment le cas pour nos sujets), que la route est belle, que la visibilité est mauvaise et que le fossé les impressionne, par contre les arbres, ici, ne les gêne pas contrairement à ce qui se passe pour beaucoup sur la RD 99, mais ils ne forme pas barrière au bord de la route, ici ils sont le paysage.

Le souci sur la route bordée de platanes, c'est que le risque est peu anticipé. Les accès ne sont pas visibles et les conducteurs ne comprennent pas les panneaux d'adressage. Ainsi, ils n'anticipent pas l'évènement (interception avec un autre véhicule) de ce fait, parmi ceux qui ne connaissent pas la route, quelques uns considèrent la limitation de vitesse comme « inadaptée » en effet pourquoi limiter à 80 km/h s'il n'y a aucun risque ?

Sur ce tronçon, les conducteurs relèvent aussi leur concentration sur la route, les arbres les coupent du décor, ils sont plus à la route, ce qui est peut être aussi un facteur de fatigue, comme l'effet stroboscopique de la lumière passant entre les arbres : « *Ca commence à être un peu étouffant, c'est une impression de tunnel ces allées d'arbres* » ; « *Quand il n'y a qu'une rangée de platanes, c'est bien, c'est moins étouffant, plus aéré.* » ; « *Les arbres, ça te coupe de l'environnement, ça t'isole, mais ça force pas à être vigilant, t'as l'impression d'être coupé de l'environnement, d'être seul, sur des rails et du coup tu penses pas que quelqu'un peut débouler. Risque de perte de vigilance, comme sur l'autoroute* »

La question de la vitesse et surtout de sa signalisation entraîne immédiatement la question du traitement de l'information. Si de nombreuses fois nous sommes surpris de constater que les conducteurs ne perçoivent pas les panneaux de limitation de vitesse sans doute est-ce parce qu'ils ne les comprennent pas. Si la limitation ne prend pas sens dans le décor, elle a tendance à être ignorée.

5.3 La route : un espace à comprendre

Tout conducteur « lit » la route, c'est-à-dire le ruban de bitume et l'environnement dans lequel il s'inscrit, et cette lecture lui dicte son comportement : « Toute chose veut dire quelque chose ... on ne peut pas faire l'économie de cette affirmation. Ceci veut dire que nous ne pouvons jamais innocemment déposer tel ou tel objet, signalisation, marquage, panneaux, arbre ... sans que cela veuille dire quelque chose et que cela contribue donc à impliquer telle ou telle lecture de l'espace »¹⁸.

S'intéresser à la « lecture » de la route par son usager conduit à interroger la perception de celle-ci. Parler de perception contraint à parler de la visibilité, des caractéristiques physiques des éléments de l'environnement routier : « Un indice visuel bien que visible peut très bien ne pas être perçu. Dans le processus de prise d'information, la détection est une phase essentielle, l'identification et la compréhension de cet indice sont aussi importantes pour qu'il soit utilisé par l'usager ».¹⁹

L'étude de l'INRETS (MALATERRE, 1988, actes INRETS 21) relève 37% de défaillances dans la saisie des indices visuels et 33% dans leur traitement. Ceci montre l'intérêt de la perception et de la lisibilité dans un projet d'infrastructure. Mais la perception ne prend sens qu'avec l'interprétation et la compréhension.

Plusieurs auteurs se sont déjà penchés sur la question de la compréhension de l'aménagement par les usagers. Ainsi, DUBOIS-TAINE s'appuie sur les principes de lisibilité pour le traitement des traverses de petites agglomérations, GALLETY quant à lui, insiste sur la perception des lieux que favorise le traitement végétal : « le traitement de l'environnement doit renforcer la perception urbaine de la voie [...] la lisibilité est aussi favorisée par le fait qu'un certain nombre d'aménagements (haies...) accompagnent le mouvement de la voie et dirigent la vision, ou bien annoncent un événement comme un carrefour. (...) D'une manière générale, améliorer la sécurité, c'est favoriser la cohérence entre la voie et son milieu » (CETUR 1993).

Pour aussi justes et pertinentes, semble-t-il, que soit ces interprétations de la lecture de la route, il n'en reste pas moins que le contenu des connaissances en mémoire permanente relatives à l'environnement constituent des éléments décisifs dans la régulation de l'action. Dès lors, l'environnement ne doit-il pas être considéré comme un espace de vie qui ne peut se comprendre sans référence aux valeurs qui y sont projetées ? Sans référence à une « identité topologique » au sens de PROSHANSKY (1978) ou situationnelle qui s'établit en réaction à l'environnement physique par le biais d'un ensemble complexe d'idées conscientes ou inconscientes, de croyances, de préférences, de sentiments, de valeurs et de buts, de tendances comportementales qui se rapportent à l'environnement. Ce qui permet de comprendre des confusions de perception inductrices de confusions d'usages, tel qu'un élargissement inattendu de la route (entre Plan d'Orgon et la RD 24) ou un carrefour perçu comme un rond-point alors qu'il n'est que dédoublement de direction (« l'œuf sur la RD 14). Les alignements de platanes sont chargés de connotations diverses inductrices de comportements : route de campagne, évocation des départs en vacances lorsque les autoroutes n'existaient pas encore, mais aussi drames et tragédies des voitures en sortie de route ; ils agissent entre détente et tension selon la propre histoire et les images accumulées par le conducteur.

Ces exemples montrent que la forme de la route dans son environnement et les significations qu'elle peut faire surgir chez le conducteur, influent sur son comportement. Or, ces comportements, pour saisissables qu'ils soient dans leur diversité et dont la

¹⁸ Les boulevards urbains : contribution à une politique urbaine p71 (cf. ref)

¹⁹ Sécurité des routes et des rues – Septembre 1992 – CETU – p 129

Compréhension est utile pour comprendre les impacts d'un aménagement ne peuvent pas tous faire l'objet d'un traitement spécifique. La seule manière de les neutraliser lorsqu'ils sont inducteurs d'anxiété et de tension ou de les valoriser s'ils sont, au contraire, inducteurs d'un comportement attentif, n'est pas d'attirer le regard et la conscience sur les dangers potentiels d'un espace de route, mais sur la compréhension des différents usages qui peuvent y exister. Ainsi, ne serait-il pas plus performant en terme de qualité de conduite de, par exemple, non pas parler des platanes « tout près de la route », mais des accès et du nécessaire partage de la voie qu'il en découle ?

Comprendre la route, pour l'utilisateur, c'est s'approprier ses formes en ce qu'elles portent de significations sur la manière de bien (se)conduire. La forme étant entendue, ici, d'une manière inclusive de tous les éléments de l'environnement perceptibles dans le champ de vision, que ces composants soient inducteurs d'une information primaire (la signalétiques et les composants des aménagements) ou de connotations susceptibles d'entraîner un comportement conforme au partage de l'espace et des pratiques (un trottoir, des maisons, un paysage). Une telle approche est à la base de tout aménagement prenant en compte que le paysage joue un rôle important dans la lisibilité de la route, qu'il fournit une référence d'échelle, de vitesse possible en fonction de l'environnement traversé, il avertit sur des usages qui peuvent survenir. Ce faisant, il révèle des dangers potentiels et entraîne une adaptation des comportements, au moins des conducteurs « ordinaires ».

5.5 La route : un espace à partager

Comprendre la route au delà des signes de son langage premier, n'est-ce pas, en somme, la restituer comme un espace qui se vit avec d'autres usagers, un espace de relations sociales. Ce qui, d'une certaine manière, est contenu dans la campagne de prévention « Partage ta route » du PDASR des Bouches-du-Rhône, mais reste limité à une catégorie d'utilisateurs, les jeunes conducteurs de deux roues.

Cette campagne et les actions qui l'accompagnent sont destinées à faire prendre conscience que la route et la rue sont des lieux à partager et que pour cela, tout un chacun doit démontrer des comportements et des agissements conscients d'autres présences. Cette démarche de communication qui répond à l'enjeu de faire prendre pour nécessité l'attention envers les autres, montre la voie d'une communication par les aménagements qui imposerait aux concepteurs la nécessité de s'interroger à chaque fois sur la capacité des formes choisies à signifier que la route est un espace public au sein duquel la meilleure façon d'éviter les conflits est bien l'attention portée aux autres plutôt que le renfermement dans une bulle de protection et/ou d'agissements individuels.

Approcher la lecture de la route uniquement à partir du lieu « route » lui-même renvoie à une analyse, d'une part, de la signalétique et de la perception par l'utilisateur d'indications susceptibles de l'informer des caractéristiques de l'infrastructure utilisée, d'autre part, des mécanismes de l'attention et des facteurs de perturbation possibles relevant du comportement, des caractéristiques techniques intérieures et extérieures du véhicule utilisé ou de celles des infrastructures. Ces approches sont utiles et déjà largement explorées. Cependant, elles privilégient le signe aux dépens de la signification. Cela suit une tendance naturelle de l'utilisateur à instituer la route comme un espace *en dehors, un non-lieu*, parce que « le déplacement n'a pas de lieu propre »²⁰ dans la mesure où il constitue le passage d'un lieu à un autre, mais aussi et surtout parce qu'il constitue un espace où les normes et règles de civilités communément admises dans les rapports sociaux ailleurs ne vont pas de soi. La route perçue comme un espace abstrait renforce cette tendance. Elle se présente alors comme un « *chemin de lecture de signes* » à décrypter et qui cumule des indications sensées éclairer l'utilisateur sur les caractéristiques physiques de l'espace utilisé, la manière de s'y comporter, les lieux traversés, les lieux reliés par le non-lieu sur lequel il circule. La relation à l'environnement se trouve alors en quelque sorte inversée. Le lieu signifiant devient la voiture devenue domicile et instrument de transport. Les informations, le paysage même, se trouvent ainsi amenées à domicile. Le véhicule, devenu « *domicile-mobile* », circule au milieu d'autres « *véhicules-domiciles* » dans un espace qu'il devient difficile de qualifier.

Pourtant, la route est un espace public qui appartient à l'espace social, « *elle ne peut pas être le théâtre d'application de relations de voisinages entre propriétaires* »²¹. De plus un simple marquage ne suffit pas, car « *l'espace social ne résulte pas uniquement d'un marquage de l'espace naturel* »²², il s'y inscrit par des transformations physiques porteuses de significations et génératrices de systèmes de significations complexes, dont les symboles sont empreints de charges émotives et d'investissements affectifs et porteurs d'indications de conduites et d'interdits. Cet espace physique humanisé est vécu en même temps qu'il est vu et su. « *L'espace commande au corps, il prescrit ou proscrit des gestes, des trajets, des*

²⁰ Curnier J.P, Objectiver la route. Considérations préliminaires à un appel à contribution de la photographie dans le cadre du développement de la politique de sécurité routière, DDE 13, 1999.

²¹ Idem, p. 9

²² Lefebvre, H, 1974, p.165

parcours »²³. Mais, heureusement, la relation de l'usager à l'espace de la route n'est pas univoque et, comme nous avons pu le constater avec nos interlocuteurs, aussi bien au cours des entretiens embarqués que de ceux réalisés avec les riverains - donc habitués des lieux, mais non conducteurs au moment de l'entretien - dès que la distance est prise avec l'instant de la conduite, la réintégration de la route dans un rapport collectif et donc dans un espace social de civilité est possible. Ce qui pourrait démontrer que si le conducteur redevenu être social comprend les nécessités d'une conduite respectueuse d'autrui, alors une communication sur la route doit pouvoir permettre d'actualiser ce fondamental. C'est ce que semble démontrer, par exemple, le relatif succès apparent des radars fixes qui, signalés, signifient que dans un espace donné la vitesse doit être réduite pour la sécurité de tous. A contrario les radars mobiles peuvent desservir cette apprentissage collectif dès lors qu'ils sont placés en des lieux « *tiroir caisse* » selon l'expression d'un agent de la Direction des Routes, c'est-à-dire où la limitation de vitesse ne semble pas justifiée ou pour le moins compréhensible par l'usager : une entrée d'agglomération sans signes apparents d'urbanisation, une route de contournement d'un centre ville à deux fois deux voies, etc. Tout lieu, en somme, où la pratique de répression, dans la mesure où elle-même se cache, semble plus prompte à se nourrir des dissimulations paysagères que d'être un outil de la mise en lumière des dangers potentiels et de participer à l'incitation à intégrer les manières d'une conduite sans risque pour les autres et pour soi-même.

Au delà, ou avec, la question de la qualité des aménagements, et avec la volonté de favoriser le développement des comportements durables sur la route, il nous semble utile pour sortir de l'opposition entre prévention et répression de développer une approche de la route soucieuse de favoriser l'implication des usagers dans leur comportement. Ce qui impose, au point de départ de construire les discours tenus sur et par la route à partir du paradigme que celle-ci, avant tout, est un espace de relations sociales.

Pour cela, la route doit être replacée dans la complexité de son environnement physique et relationnel afin de comprendre ce que sont ses fonctions, ses images et les pratiques qu'elle induit. Ici, l'enjeu des pratiques de gestion et de prévention n'est plus simplement de réaliser de meilleurs aménagements pour sécuriser la route et limiter les risques d'accidents et leurs impacts. Il devient, aussi, de mener la réflexion sur la manière dont ces mêmes aménagements peuvent devenir capable de contribuer à réintroduire sur la route le respect des autres et de soi même en signifiant qu'elle est un espace où, dans le respect des règles d'usage, chacun est libre de passer ou de stationner en reconnaissant à l'autre le même droit ; un espace qui ne supporte pas l'appropriation privée sinon en générant de l'affrontement. Bien sûr, en tant qu'espace public la route possède ses propres codes par rapport à ceux d'une rue ou d'une place, mais ils sont sensés être connus par les automobilistes. Il n'en reste pas moins que cette angle d'analyse permet de comprendre les erreurs de comportements, pour autant qu'ils ne soient pas délibérés, comme la trace d'une rupture de sens, ou celui de la compréhension de l'espace et de ses fonctions et donc d'un défaut de communication, mais aussi, peut-être avant tout, une absence de soubassement comportemental intégrant le respect de la sécurité des autres dans sa propre manière de vivre la route.

Pour cela, les différentes figures de routes doivent être appréciées à leur juste mesure de manière à ce que les aménagements leur permettent de tendre vers la « route harmonie » où chacun peut percevoir les usages pouvant avoir cours et adapter sa conduite pour partager l'espace de son déplacement et non pas le protéger ou le conquérir face aux autres.

²³ Lefebvre, H, 1974, p.168

6. Appropriation institutionnelle de la démarche et ses attendus

Ou : Comment le Conseil général des Bouches-du-Rhône est passé du rôle de partenaire à celui de commanditaire

Au-delà de l'exploration d'un champ de connaissance sur la relation entre la conduite et le paysage un premier résultat de la recherche est de souligner l'importance, pour renforcer la sécurité des déplacements, d'une approche globale de la route dans la réalisation de ses aménagements, une approche qui appréhende la route au sein de son territoire et de l'univers des pratiques qu'elle induit. Cet énoncé resterait creux s'il ne suscitait pas de résonance auprès de ceux qui sont en charge de la gestion et de l'aménagement du réseau. C'est pour cela, comme nous l'avons déjà signalé en début de ce texte, qu'il est apparu indispensable de conduire la recherche/action en partenariat avec des opérateurs, précisément l'équipe de la Direction des routes du Conseil général des Bouches-du-Rhône. Rappelons également que si les Bouches-du-Rhône ont été retenue comme terrain d'expérimentation ce n'est pas tant du fait de l'implantation de l'équipe du CERFISE, mais surtout parce que le réseau routier de ce département est à la fois un terrain complexe et malheureusement accidentogène et que l'institution a fait de la sécurité routière un enjeu fort de sa politique. Le Département affiche ses résultats (« 1000 km sécurisés ») et ses ambitions de continuer à progresser vers plus de sécurité et d'humanité sur les routes. La recherche a prétendu s'inscrire et servir cette dynamique.

De fait, notre intervention a été plutôt bien perçue au départ, de toute façon les risques pour le Conseil Général n'étaient pas grands, au pire il n'en serait rien resté. Pour autant, en nous donnant accès à ses archives, en nous facilitant la reconnaissance des terrains et de leurs problématiques spécifiques en compagnie des chefs des quatre arrondissements, l'équipe opérationnelle s'est elle-même engagée dans le processus. En dehors des rencontres individuelles, c'est par la participation à des réunions de la Cellule d'Action Sécurité Routière qu'a pu se faire l'appropriation de la démarche, non sans discussions.

Aujourd'hui, la démarche exploratoire est réalisée, il reste encore à en démontrer l'efficacité opérationnelle d'une approche qui associe aux dimensions techniques la dimension sociale de la route. Elle ne fait pas moins déjà échos au Conseil Général qui a choisi de passer à ce stade de la démonstration en commandant une étude particulière à partir de laquelle il sera possible d'aller très finement dans les observations et les analyses et qui peut être légitimement considéré comme la première application concrète de notre recherche.

Cette étude²⁴ s'insère dans la perspective d'un réaménagement global de la RD 20, une route qui relie l'aéroport de Marseille-Provence aux agglomérations de Marseille et d'Aix-en-Provence. Une des rares métropoles dont la liaison avec son aéroport ne soit pas assurée par une autoroute. Les objectifs de cette étude sont doubles, valoriser un accès vitrine pour les visiteurs qui se rendent dans la région par avion et sécuriser une départementale devenue dangereuse. Nous nous trouvons ici à la croisée des missions d'un Conseil Général en ce qui concerne les routes : l'aménagement du territoire et la sécurité routière. Deux missions transversales, qui ne sont pas forcément liées, mais que la démarche exploratoire s'était fixée pour objectif de montrer l'intérêt pratique de les intégrer dans un projet global.

Deux facteurs peuvent expliquer l'intérêt du Conseil Général pour la méthodologie développée : un besoin de connaissance des comportements ordinaires et un personnel ouvert à de nouvelles approches.

²⁴ Etude commanditée par la Direction des routes du Conseil général des Bouches-du-Rhône : « Usages et images de la route départementale 20 » qui a commencé en novembre 2005 (voir aussi annexe). Cette étude servira à établir l'appel d'offre pour l'aménagement de la D 20.

La Direction des Routes du Conseil général des Bouches-du-Rhône possèdent une bonne connaissance des caractéristiques techniques, de la fréquentation et de l'état physique du réseau qu'elle gère ainsi que des données relatives à la sécurité routière. Cependant, elle ne dispose que de peu d'informations sur la manière dont les conducteurs et riverains jugent, appréhendent et pratiquent le réseau. La seule évaluation qui vaille – et il ne s'agit pas de la sous-estimer – est la baisse du nombre d'accidents. Est-elle suffisante pour connaître la dangerosité et surtout la qualité du réseau ? Nos interlocuteurs au Département sont les premiers à le reconnaître, ils sont avant tout « des techniciens » pour qui le comportement du conducteur reste souvent une énigme dont la nécessité du décodage est devenue une évidente nécessité. « *Je suis intimement convaincu que le comportement de l'utilisateur est lié à sa personnalité plus qu'à l'infrastructure. Si on ne tient pas compte du comportement et de l'interprétation de l'utilisateur, on se trompe. Dit autrement, on peut faire une route qui respecte parfaitement les normes et qui présente au final pourtant des dangers* » énonce le responsable de l'arrondissement de Berre à la Direction des routes.

Cette approche technique vaut aussi pour la classification du réseau. Les Conseil Généraux, généralement, opèrent un classement du réseau qu'ils gèrent en fonction notamment du trafic et de l'importance, économique ou touristique, des liaisons. Le plus souvent, les classifications distinguent un réseau structurant, composé des voies reliant les principaux pôles économiques du département entre eux et avec l'extérieur, un réseau d'intérêt départemental, assurant les liaisons entre les chefs-lieux de cantons et un réseau d'intérêt local, qui comprend les autres routes départementales. Cette hiérarchisation du réseau routier, qui s'appuie sur des données quantitatives, peut difficilement rendre compte de la confrontation des usages, voire de ses évolutions, souvent rapides. La classification du réseau routier constitue pourtant un cadre de référence pour l'élaboration de la politique routière et pour la programmation des interventions. Certaines classifications définissent des normes techniques d'aménagement ou des niveaux de service pour chacune des subdivisions du réseau distinguées et précisent également, par catégorie, les principes directeurs de la politique routière mise en œuvre par le Département. Dans les Bouches-du-Rhône, cette classique classification a été complexifiée par l'introduction d'une quatrième catégorie, celle du réseau de desserte de proximité constitué généralement de chemins ruraux n'offrant pas la capacité d'un trafic important, ni des aménagements très importants.

Les entretiens réalisés montrent de quelle manière les conducteurs, face - ou à côté - de cette lecture technique, fabriquent leur propre hiérarchisation qui est toujours évolutive et fonction des développements des usages de la route. A propos de la route comme d'autres domaines²⁵, il a été démontré que la formalisation technique des problèmes à aborder peut être différente du discours vécu par les personnes concernées par ses problèmes. Cela ne signifie pas que le vécu des uns et plus vrai, ou faux, que le savoir technique des autres, ils constituent des manières différentes et complémentaires d'appréhender les questions, chacun constituant une part de l'expertise. Néanmoins, cette différence de vocabulaire et donc de culture, explique souvent les incompréhensions ou dysfonctionnements malgré les bonnes volontés des uns et des autres. Ce que l'équipe de la Direction des Routes tente de dépasser par le recours à des structures de dialogue et d'échange avec les associations d'utilisateurs, les services de sécurité, les formateurs... mais également dans la recherche d'un enrichissement des modes de gestion et d'aménagement, ce qui n'est pas un hasard s'il est pris en compte que le Département est engagé depuis de nombreuses années dans la recherche d'une meilleure performance de son action pour le renforcement la sécurité des transports routiers, y compris par l'expérimentation.

²⁵ Sans s'étendre sur le sujet, il suffit d'évoquer la politique de la ville et de réhabilitation des quartiers d'habitat social

« Quand vous avez fait la présentation de votre première partie d'analyse, j'ai effectivement retrouvé des mots similaires à ma façon d'approcher les choses. Notamment, sur la RD14 lors de vos entretiens embarqués et que les personnes que vous interrogiez ne comprenaient pas la route et étaient incapables d'adapter la vitesse à leurs problématiques. Aussi les mots sur la RD 99 et l'effet de mur ou de monotonie, c'est une approche que l'on n'a pas forcément quand on est technicien alors qu'elle me semble être le fondement même de notre démarche. Si nous ne sommes pas capable de comprendre comment l'utilisateur va lire ce qu'on a fait, les risques de se tromper sont importants. ». Nous devons cette analyse au responsable de l'arrondissement de Berre, interlocuteur direct pour l'étude à venir. Nous la devons surtout à quelqu'un qui selon ses termes a connu « une carrière double ». Avant de se consacrer à l'aménagement et à la gestion des routes ce cadre de la fonction publique territoriale était en poste dans une DDE où il assurait la direction du service urbanisme et habitat. Sa formation, le poste occupé, la fréquentation et l'accompagnement des politiques de réhabilitation des quartiers dégradés ont contribué à conforter l'idée que le technique ne peut pas faire l'économie du social : « Ma spécialité, au départ, c'est l'urbanisme. Je fais partie des gens dans le domaine de l'urbanisme, et notamment quand j'ai travaillé sur des quartiers difficiles, qui sont convaincus que l'approche des sociologues est un élément déterminant. On ne peut pas agir sur le construit si on n'a pas bien compris comment les gens fonctionnaient à l'intérieur des cités ».

La position de notre interlocuteur et son intérêt pour la recherche exploratoire menée renvoient à la genèse même de l'inscription de cette dernière dans le groupe opérationnel du PREDIT. L'équipe du Cerfise, en effet, à l'expérience de l'espace public, de ses usages, de ses pratiques et de ses représentations. Partant de là, elle a choisi de prendre la route comme un espace public à part entière, d'intégrer dans le travail de sociologue urbain la route, en adaptant les méthodes d'enquêtes tout en conservant les mêmes objectifs et questionnements. Comment les aménagements, l'environnement physique induisent certains comportements et comment les comportements peuvent-ils être interprétés pour susciter de nouveaux aménagements ? Visiblement, cette approche, habituelle sur des problématiques proprement urbaines, a suscité de l'intérêt auprès d'une institution chargée de la sécurité des routes et trouver écho auprès des acteurs de terrains. C'est en entendant rendre compte des premiers résultats de la recherche qu'est né le projet de collaboration sur la RD 20. Une question de vocabulaire donc mais aussi de méthode. La Direction des routes a des retours du terrain par des automobilistes ou des riverains qui les interpellent par écrit ou souvent, aussi, par l'intermédiaire d'élus mais toujours suite à des accidents ou à des problèmes bien spécifiques. Le retour du concret des situations, des avis des usagers fait par notre équipe auprès de celle du Conseil Général, provient de personnes en conditions normales, sans vouloir particulièrement tester les zones dangereuses mais plutôt symptomatiques des difficultés de conduite que peut poser une départementale. Finalement donc, beaucoup de personnes à qui on ne demande pas leur avis ou qui ne le font pas spontanément.

Et puis, tout ceci ne fait-il pas résonance, aussi, parce que la perspective est proche de la départementalisation des routes nationales. Avec le risque que l'aménagement et la prévention soient du ressort du Département et les questions sécuritaires de l'Etat. « Ce qui va rester à la DDE ce seront des gens qui ne feront plus du tout de travaux, ils ne feront que la sécurité avec des outils comme la statistique, des informations qui redescendront de Paris et qui seront réingurgitées ici. Le jour où vous n'avez plus la capacité d'être maître d'œuvre, que vous ne concevez plus et que vous n'êtes plus que prescripteur, vous perdez beaucoup. »²⁶ En privilégiant l'approche paysagère dans son sens le plus large pour induire des dispositifs de sécurisation, la démarche présentée ici s'inscrit, en quelque sorte dans un renversement du paradigme sécuritaire que la décentralisation peut sans doute légitimer.

²⁶ Un des responsables de la Direction des Routes

Annexes

Annexe 1 : La route illustrée

Annexe 2 : Cahier des charges de l'étude RD 20

Annexe 3 : Bibliographie