

## Dominique FLEURY (INRETS) et Sylvanie GODILLON (INRETS), ATSERR

|  |
|--|
| <b>Titre complet</b><br><i>ATSERR : Approche Territoriale et socioéconomique du Risque Routier</i> |
| <b>Financeurs</b><br>MEEDDM - DRI  |
| <b>Partenaires</b><br>INRETS, Université de Caen, CETE Méditerranée                                |
| <b>Démarrage</b><br>Octobre 2009   |
| <b>Durée</b><br>27 mois  |

### Problématique

ATSERR fait suite à un projet précédent sur les disparités socio-spatiales des risques routiers.

Ce dernier antérieur était parti d'une analyse de ZUS (Zone urbaine sensible) dans la Communauté urbaine de Lille, comparées à des zones de contrôle, contiguës aux ZUS, contrainte de type géographique posée au départ.

A partir de l'analyse des PV, ont été dégagés : le nombre d'habitants impliqués dans les accidents survenus dans le département du nord et le nombre d'habitants non impliqués par rapport à la population des ZUS et des zones de contrôle (ZC). Ceci permet de calculer un risque relatif, analysé ensuite par la procédure de Mantel-Haenszel. Le risque encouru par les habitants dans les ZUS, rapporté à celui des habitants d'autres zones, est estimé à 39%, donc compris dans un intervalle excluant la valeur de 1.

Cette mesure donne une valeur de risque significativement différente de 1, avec un risque d'erreur de moins de 1%.

On peut conclure qu'il existe effectivement un sur-risque au fait d'être habitant dans une ZUS par rapport à une zone de contrôle.

L'homogénéité de ce résultat est vérifiée par un test d'interaction donnant une valeur non significative, c'est-à-dire que les disparités que l'on peut trouver à partir des calculs de risque relatif pour chaque couple de zones ne sont pas significatives.

Une des questions soulevées par ce travail était celle des formes urbaines, de la nature du tissu, pouvant entraîner des différences significatives. L'échantillon comprenait des grands ensembles, et un certain nombre d'habitats d'avant-guerre : tissu lillois anciens (maisons en bande), mais des populations défavorisées.

Le projet ATSERR veut répondre à cette question.

Le premier projet comprenait des analyses statistiques et des analyses géographiques : distributions géographiques des accidents, réparties en ellipse autour des zones étudiées et orientées vers la communauté urbaine de Lille.

> Le projet ATSERR a 2 objectifs principaux :

- étudier la morphologie et la composition sociale des quartiers à partir d'un échantillon plus hétérogène, incorporant des quartiers d'après-guerre (plutôt des Grands Ensembles),
- faire des comparaisons entre les politiques d'aménagement des ZUS en France et à l'étranger.

## **Méthodologie**

Par rapport à l'étude précédente, qui comprenait 5 couples ZUS/Zone de contrôle de la métropole de Lille, 4 nouveaux couples seront ajoutés. Ces 4 nouveaux couples de quartiers ont été choisis pour 3 raisons :

- une typologie de ZUS plutôt construites entre 1949 et 1974 : tissu urbain de tours, barres, urbanisme moderne et fonctionnaliste ;
- ils sont situés assez loin du centre de la métropole de Lille, afin d'étudier la mobilité centripète vers la métropole (accidents le plus souvent situés sur cette liaison périphérie-centre) ;
- 3 couples dont 2 nouveaux (au nord-est) sont concernés par une politique de la ville de type ANRU, ce qui permet d'étudier la gouvernance de ces quartiers avec un angle d'approche sécurité routière : comment les enjeux de sécurité routière, dans les politiques qui ont notamment pour objectif d'améliorer la qualité des espaces publics, sont-ils pris en compte ? Un couple proche du centre de la métropole n'est pas situé en zone ANRU, permettant de comparer les systèmes de gouvernance entre zones ANRU et non ANRU.

Enfin, une comparaison sera faite avec deux cas européens (contexte socio-économique sensiblement identique, politiques de « réhabilitation ») pour comparer la politique publique de la ville en France (ANRU) avec celles de pays voisins : Allemagne et GB. En Allemagne existe une forte injonction à des politiques sectorielles, en Grande-Bretagne, il y a des fonds spécifiques pour améliorer la sécurité routière dans les quartiers défavorisés (cas de politique intégrée par les financements).

Ces politiques sont nationales mais territorialisées, il semblait donc important d'étudier un cas local dans chaque pays pour voir comment les acteurs locaux s'approprient ces questions :

- Lille en France : considéré comme un précurseur en matière de sécurité routière (cas de bonne école),
- Dresde en Allemagne : collaboration Ville/Université pour une politique intégrée,
- Manchester en GB : 10 projets financés par le Neighbourhood Road Safety Initiative.

Des contacts déjà existants à Lille et à Dresde ont facilité ces choix.

Dans ces trois pays, l'étude de projets territorialisés localement se fera à partir des critères suivants :

- le contexte législatif : comment la sécurité routière est-elle prise en compte et abordée dans les lois concernant la politique en direction des quartiers favorisés ? Et inversement : comment, en sécurité routière, parle-t-on des inégalités ?
- les objectifs des politiques de réhabilitation : la question de la sécurité routière n'est pas forcément explicite, mais est traitée de façon détournée par la prise en compte de la qualité de vie,

- l'organisation institutionnelle entre politiques nationales et locales, pour voir les transversalités entre des politiques sectorielles,
- les instruments mis en place pour intégrer les questions de sécurité routière dans ces politiques (autres types de sécurité obligatoires dans le cadre d'aménagements de rues de politiques de la ville ? existence de tables-rondes ?, etc.)
- la place des acteurs (élus, techniciens, associations d'habitants et autres) dans la construction du projet et leurs discours sur la sécurité routière,
- les projets d'aménagement : comment la sécurité routière a-t-elle été prise en compte concrètement ? Y a-t-il cohérence entre discours et projet ?

En ce qui concerne la gouvernance, la question posée ici est : comment les acteurs essayent-ils de se mobiliser, de communiquer entre eux pour inscrire ces enjeux de sécurité routière dans des projets de réhabilitation de quartiers défavorisés, dans le cadre de recherches plus générales montrant des disparités sociales et spatiales en matière de sécurité routière ?

### **Echanges avec la salle**

*D. Mignot (INRETS) – La comparaison au niveau européen est intéressante, mais n'y aurait-il pas un intérêt à comparer, au niveau français, un « mauvais exemple » et le cas de « bonne école » de Lille ? Observerait-on des différences dans les politiques ANRU d'aménagement de quartiers entre ces différentes villes ?*

D. Fleury - Il n'existe pas de politique homogène sur le territoire de la Métropole de Lille : Roubaix prend en charge sa politique de la ville. Nous avons donc déjà une diversification des stratégies politiques sur l'ensemble de ce territoire. De plus, lorsqu'un projet est mis en œuvre, les manières de faire ne sont pas les mêmes d'un porteur de projet à un autre.

S. Godillon – J'ai peut-être trop simplifié en disant que la métropole de Lille est un « bon élève ». Elle est un bon élève en matière de sécurité routière. A Roubaix, la politique de la ville est plus en lien avec le niveau communautaire, les services techniques de la ville ont plus de dialogue avec les services qui s'occupent de sécurité routière qu'à Lille par exemple. Il y a donc une diversité de cas sur LMCU, même si c'est certainement aussi intéressant de comparer avec d'autres villes.

*M. Gonnet-Chaubet (MEEDDM, DSCR) – Combien de projets ANRU avez-vous étudiés ?*

S. Godillon – Dans la LMCU, 6 couples ZUS/ZC sur 9 sont la cible de politique ANRU. Les 3 autres ZUS sont la cible de contrats de ville ou autres.

*Je partage la remarque précédente : il serait tout de même utile de diversifier les exemples en France.*

D. Fleury - Notre objectif était plutôt de faire des différenciations par pays, avec des stratégies complètement différentes.

*P. Pochet (LET) – Pour étudier la mobilité, pensez-vous effectuer un recueil supplémentaire de données concernant d'autres zones ?*

D. Fleury – C'est aussi un des intérêts de compléter notre échantillon précédent de 5 couples : obtenir une fiabilité statistique pour les enquêtes ménages. Nous avons, concernant les enquêtes ménages, des résultats satisfaisants pour un certain nombre de données, mais effectivement, pour certaines données vélo et 2RM, nous avons des incertitudes très grandes. Nous ne sommes pas vraiment partis dans cette direction,

sachant que vous le faisiez de votre côté dans le cadre des études ISOMERR. Nous avons considéré nos travaux comme complémentaires : vous travaillez à l'échelle de la commune, vous avez donc une fiabilité statistique probablement plus importante, mais d'un autre côté, on peut vous critiquer sur l'hétérogénéité de la population au sein de la commune. Ce qui m'intéresse, c'est de voir vos résultats sur les deux-roues à moteur, puisque c'est bien là que se situe l'enjeu, sur ce point nous obtenons les mêmes grandes lignes, nous sommes tout à fait en accord avec vos résultats.

*M. Haddak (INRETS) – Pour faire le lien également, j'ajouterais les projets COST sur les pratiques de mobilité en Europe, et DACOTA (Défauts d'Attention et CONduiTe Automobile).*