

## Session 2 – Urbanisme et sécurité routière

Dominique FLEURY (INRETS), Projets urbains de cohérence fonctions / réseaux

<b>Titre complet</b> <i>Projets urbains de cohérence fonctions / réseaux : l'espace des risques routiers</i>
<b>Financeurs</b> MEEDDM - DRI
<b>Partenaires</b> INRETS, Université de Caen, CETE Méditerranée
<b>Démarrage</b> Décembre 2008
<b>Durée</b> 27 mois

### Problématique

Le point de départ de ce projet est une interrogation sur la prise en compte de la sécurité routière à un niveau stratégique, sur le territoire.

> Le contexte en matière de prévention des risques :

Si l'on fait un détour par le champ de la sécurité industrielle, on constate que les études actuelles dans ce domaine cherchent à dépasser le systématisme consistant à « blâmer la victime » pour s'orienter vers de nouvelles pratiques des concepteurs, dans lesquelles la direction d'entreprise peut être considérée comme responsable de la sécurité, au sens juridique, médiatique ou moral. Aujourd'hui la « culture de sécurité » des entreprises est largement analysée, évaluée.

En matière de sécurité routière, une vision stratégique est parfois adoptée, par des approches intégrées qui peuvent être de plusieurs types : la « vision zéro » en Suède (vitesse 30km/h dans les zones fréquentées par un fort taux d'usagers vulnérables), la sécurité durable en Hollande (sécurité intégrée à la notion d'accessibilité), le pilotage par un financement dédié à la sécurité à Londres.

En France, l'intégration de la sécurité routière dans la décision se fait dans le cadre de la déclinaison locale d'une politique nationale : c'est l'utilisateur qui est responsable de sa sécurité et non le territoire lui-même. Lorsqu'on agit sur le territoire, on dispose d'« une boîte à outils » (CERTU) de l'aménagement, consensuelle. Par ailleurs, la mobilisation sociale autour de la question peut être forte sur des projets ponctuels mais est trop faible lorsqu'il s'agit de vision stratégique (ex. PDU). Enfin, il n'y a pas de culture de l'évaluation en France, contrairement à la GB, donc peu de retours d'expériences pour juger des actions et en proposer des pertinentes dans le futur.

> Ce projet sur « l'espace des risques routiers » propose une approche des risques par le territoire à travers la géographie des risques et l'aménagement de l'espace. C'est une approche intégrée qui articule 2 points de vue, celui des « sécuologues » et celui des géographes, et s'appuie sur le réseau technique.

## Méthodologie

Lorsqu'on analyse l'insécurité, on part d'une répartition des fonctions urbaines et des réseaux routiers tels qu'ils existent : de l'interaction entre ces deux dimensions, on peut définir un certain nombre de problèmes (conflits, incohérences), susceptibles de dégénérer en accident. Les aménageurs peuvent pallier (à) ces problèmes pour que ces conflits restent de l'ordre de l'inconfort et éviter qu'ils n'aboutissent à des accidents (conséquences corporelles).

Cette étude, comme les précédentes, reprend ce schéma en travaillant sur la notion de scénario-type d'accident qui s'appuie sur des informations concernant la répartition urbaine, les infrastructures, les aménagements et les conditions des accidents qui se produisent.

Le projet « espace des risques routiers » travaille sur une vision stratégique de l'analyse des risques, en intégrant :

- une géographie des risques,
- des outils d'analyse (PV, BAAC, SIG),
- des approches multi-échelles (zooms sur la réalité des accidents, rapport entre les décisions prises à différentes échelles, correspondant à différents niveaux de pratiques),
- le risque des habitants selon leur zone de résidence (bases de données trans-PV).

## Résultats préliminaires

> *Les accidents impliquant des usagers vulnérables (UV) :*

Au début de ce projet, un objectif « Zéro tués usagers vulnérables » venait d'être inscrit à l'agenda politique des élus Lillois. A l'origine, ce n'était pas une demande de l'élue mais plutôt une préoccupation des techniciens (années 80 : 20 UV tués/an, en 2006 : 3 UV tués). Le concept des ZIVAG (Zonages Impliqués Vulnérables Accidentés Gravement), proposé par la communauté urbaine de Lille (LMCU), repose sur un repérage des endroits stratégiquement plus importants pour protéger les usagers vulnérables. Ils sont un outil d'aide à la décision stratégique : quels espaces privilégier pour l'action ?

L'introduction dans l'étude de la notion de Zivag a provoqué des discussions, analyses, à partir des SIG.

Cartographie des accidents d'usagers vulnérables en fonction de la densité urbaine et du trafic :

La notion de densité urbaine peut être approchée de plusieurs manières, selon que l'on privilégie des données sur la densité de bâtiments, ou provenant du PLU, des données sur l'activité urbaine (bases de données TéléAtlas sur les restaurants, cinémas...). Les piétons se concentrent là où il y a une forte activité urbaine.

Une cartographie de la densité urbaine a été dressée en prenant en compte ces différentes approches, l'idée étant de représenter les 10% du territoire où se produit la majorité des accidents impliquant des piétons et bicyclettes. Sur ces 10% de l'espace, se concentrent 60% des accidents d'usagers vulnérables.

Parallèlement, une cartographie du trafic a été dressée suivant le même objectif : représenter les 10% de l'espace où se concentrent les accidents impliquant des usagers vulnérables (55%).

Enfin, un croisement a été opéré entre ces deux cartographies pour tenter de représenter par une carte le discours des experts (« les accidents d'usagers vulnérables se produisent

là où il y a une forte activité urbaine et là où il y a un fort niveau de trafic ») et le rendre lisible aux élus.

Le but de cet outil cartographique est donc la construction de briques pour l'aide à la décision, décision qui sera prise par la discussion, entre les élus et les techniciens.

> *Les accidents de bicyclettes :*

La DRI a insisté sur la priorité d'étudier les deux-roues (2R). Une exploitation des données de la Métropole lilloise a donc été faite. Ces données concernent 85 communes (grandes villes, villes moyennes et communes de milieu rural).

L'étude s'est focalisée sur les accidents de 2R se produisant dans des lieux où existent des aménagements cyclables, sur les catégories socio-économiques, sur les distances habitat-accident suivant ces catégories socio-économiques, etc.

Elle est partie de l'hypothèse que, dans les enquêtes ménages-déplacement, on constate une forte augmentation de l'usage de la bicyclette, mais uniquement dans les communes centres. La question posée est : ces accidents se produisent-ils lors de déplacements plutôt centripètes (vers le centre-ville) ou plutôt centrifuges (usage de loisir, de la ville vers la campagne) ? Cette caractérisation des types de déplacements est en cours (tentatives de cartographie).

> *Les accidents de deux-roues motorisés (2RM) :*

Cette partie du projet fait l'objet d'un financement spécifique de la Fondation Sécurité Routière. 2001 habitants de la Métropole lilloise impliqués dans 1741 accidents sont étudiés.

> *Les accidents de poids lourds (PL) :*

Le projet aborde ces types d'accidents en incluant, à part les PL à proprement parler (camions porteurs, tracteurs...), les véhicules utilitaires (camionnettes, fourgons) et les bus. Le codage de 433 impliqués et 416 accidents est terminé et l'exploitation des données vient de commencer.

Une première cartographie met à jour la répartition des accidents sur le territoire de la Métropole selon le type de véhicule : les accidents de poids lourds s'étendent sur tout le territoire, ceux de véhicules utilitaires et bus sont concentrés dans les zones plus fortement urbanisées.

## **Echanges avec la salle**

*M. Gonnet-Chaubet (MEEDDM, DSCR) – Est-ce que votre cartographie croisée concernant les accidents d'usagers vulnérables coïncide avec les données des techniciens de la voirie ? Cette cartographie leur apporte-elle un plus ?*

C'est tout l'enjeu de ce type d'approche. La représentation d'un technicien est construite par des exemplaires : « à cet endroit-là, on a rencontré tel type de problème et on l'a traité, c'est similaire à ce qui se passe ici ». La cartographie essaie de renvoyer une généralisation. Pour représenter par la cartographie le discours des techniciens, nous devons intégrer des critères autres que la densité du bâti, par exemple prendre en compte les sorties de gares, des hôpitaux, des cinémas. Ces paramètres proviennent de bases de données différentes. Notre critère, au final, est issu de plusieurs sources, qu'il faut pondérer, cette pondération se fait avec l'aide des techniciens, de façon à ce qu'ils soient le plus satisfaits possibles, qu'ils ne puissent pas dire « cet outil ne fonctionne pas, il n'est pas réaliste ». L'autre paramètre intégré est le nombre d'accidents, cette

proposition de cartographie prend dans les zones rouges 60% d'accidents, une autre proposition n'en prendrait 55%.

*Ma question allait un peu au-delà : si les deux géographies coïncident, tant mieux, mais qu'est-ce que cette cartographie leur apporte, est-ce qu'elle modifie leur attitude, leur pratique ?*

Notre recherche n'est pas une recherche « innocente ». On modifie les pratiques des acteurs, du fait de notre présence, et en particulier en leur apportant ce genre de carte pour les aider dans la prise de décision. Mais nous ne sommes pas toujours là pour la décision. Les premières cartes Zivag, qu'ils ont produites eux-mêmes, ont été faites à la main, avec des « patatoïdes ». Ensuite, nous leur avons fourni ces cartes, qui s'appuient sur une complexité de critères. Ils s'en servent, se les sont appropriées.

*C. Gilbert (CNRS) – Pour revenir sur des questions de gouvernance, comment toutes ces questions peuvent-elles faire l'objet d'un langage appropriable par le citoyen lambda ?*

C'est une question à multiples facettes, dont l'une est politique. Du côté des politiques et des techniciens il y a une méfiance à entrer en relation avec les citoyens, ne serait-ce que pour des questions de responsabilité. Se pose la question du langage, qui passe par la cartographie : mettre à disposition du citoyen des cartes provoque des réticences de la part des élus. Il faut qu'il y ait au moins une envie de dialoguer.

Le langage que nous récupérons de la part des élus et techniciens n'est finalement pas très éloigné du langage commun. Je crois à la cartographie en tant qu'elle est capable de permettre le dialogue, de rendre très rapidement lisible un discours, une évolution.

*Votre approche n'est pas très éloignée des positions de certains géographes travaillant sur les risques naturels, qui proposent de renverser la perspective : cessons de travailler sur les aléas, un par un, mais retravaillons sur les risques par rapport à la valeur que nous accordons à tel ou tel équipement collectif, au maintien de telle ou telle fonction. Dans la démarche présentée ici, il y a quelque chose de cet ordre.*

Des progrès seront faits en matière de sécurité routière lorsqu'elle sera intégrée à cette échelle-là, lorsqu'on pourra l'aborder par ces questions-là : quel patrimoine, c'est-à-dire quelles fonctions économiques, quelle mobilité, quelle accessibilité, quels réseaux, en lien avec la Sécurité Routière?

*Cela pourrait nous éviter le grand degré d'abstraction dans lequel on se situe lorsqu'on parle de sécurité routière, qui avait été pointé dans le cadre du GO3.*