



**HAL**  
open science

## L'approche territoriale de la sécurité routière. Introduction à la session du GO3 Predit

D. Fleury

► **To cite this version:**

D. Fleury. L'approche territoriale de la sécurité routière. Introduction à la session du GO3 Predit. Annuaire des recherches, La sécurité des transports terrestres dans le PREDIT 3, GO3 et GO4, 2008, PREDIT, p37-39, 2008. hal-00542648

**HAL Id: hal-00542648**

**<https://hal.science/hal-00542648>**

Submitted on 3 Dec 2010

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

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

## **L'approche territoriale de la Sécurité routière**

Les recherches sur les mécanismes accidentels montrent que les erreurs de conduite résultent en grande partie de la conception du système infrastructure, véhicule et conducteur. L'insécurité routière peut alors être abordée comme le symptôme de dysfonctionnements des systèmes de déplacement et l'action de sécurité porte alors sur l'ensemble des composants de ce système susceptibles de prévenir les accidents, en particulier sur l'environnement routier et urbain. Ce point de vue fonde une approche territoriale de la sécurité.

### **Problématique**

Poser la question de la sécurité des déplacements dans un territoire, oblige à poser la question des mobilités, des déplacements et plus généralement des aires fonctionnelles qui structurent l'usage de l'espace, la forme et l'intensité des flux qui l'animent. En ce sens, la sécurité routière interroge tous les acteurs de l'urbain : urbanistes, aménageurs, géographes, experts en SIG, économistes, paysagistes... Cependant ceux-ci se sentent souvent peu concernés par cette thématique. L'insécurité routière est essentiellement perçue comme un problème d'aménagement de détail, renvoyant davantage aux pratiques des ingénieurs. Son influence sur la vie locale et les réflexions globales d'usage sont souvent méconnues. Il y a donc aujourd'hui nécessité de construire l'analyse de l'insécurité et de l'action de prévention à un niveau global, en intégrant cet objectif parmi les autres objectifs des projets d'aménagement des territoires.

Les recherches sur une approche territoriale de la sécurité routière porte alors sur :

- L'espace, dont les caractéristiques géo-morphologiques, la répartition des fonctions urbaines et la composition socioéconomique vont induire des mobilités, donc des insécurités, particulières.
- L'appropriation par les habitants, qui induit des modes de représentation et d'utilisation de cet espace, et qui joue un rôle dans l'insécurité observée.
- La gouvernance par les acteurs locaux, qui va infléchir les stratégies d'aménagement donc la prévention des accidents.

### **Les actions du PREDIT**

Le GO3 du PREDIT a initié un certain nombre de recherches qui ont abordé ces différentes dimensions du territoire depuis les aspects techniques jusqu'à l'impact de l'organisation de la décision.

Les enjeux en matière de sécurité routière sont évidemment connus dans les grandes lignes. Toutefois, les outils d'analyse demeurent très rustiques et sont performants à des niveaux très globaux. Quand il s'agit d'une action plus localisée les outils à disposition restent très empiriques et pourraient être améliorés, ce qui a motivé le financement de plusieurs recherches par le PREDIT.

Le scénario d'accident constitue une notion qui tend à se développer dans le champ du diagnostic de sécurité. Il permet d'agréger l'information sur le déroulement des accidents sans perdre la cohérence structurelle en conservant les liens de causalité. Par son caractère synthétique et robuste, il constitue un outil qui sera utile pour le diagnostic opérationnel et pour l'évaluation, à condition de construire des aides pour la reconnaissance automatique du scénario auquel correspond un accident particulier.

Le développement des outils de l'analyse géographique devient une nécessité pour l'analyse territoriale de la sécurité. L'enjeu ici est d'aller au-delà de l'analyse ponctuelle ou

d'un segment de voie, et de permettre ainsi des mises en relation de l'insécurité avec les caractéristiques géographiques et urbaines, sociologiques, économiques ainsi que celles de la mobilité. L'enjeu est d'inscrire la sécurité dans les stratégies globales du développement, en particulier dans celles du développement durable qui est une priorité aujourd'hui.

Une troisième dimension, peu explorée par le GO3 du PREDIT, est celle des modèles statistiques d'analyse de l'insécurité. Toutefois, ces questions commencent à être abordées par le séminaire sur l'« Economie de la sécurité ».

D'autres travaux du PREDIT se sont centrés sur l'analyse de l'espace et sur l'aménagement. Certaines recherches abordent les caractéristiques de la voie résultant de son histoire et de son inscription géographique pour les mettre en parallèle avec son usage actuel. Celui qui se déplace va s'approprier cet espace de manière plus ou moins adaptée aux contraintes topographiques, morphologiques et celles liées à la coprésence d'autres usagers.

Différents métiers analysent et conçoivent ces espaces : ingénieurs, architectes, sociologues, et apportent leur contribution à l'analyse des phénomènes. Si ces approches se veulent globales, d'autres vont se focaliser sur la sécurité au sens strict, en particulier pour évaluer de ce point de vue l'impact des réalisations.

Au-delà des dimensions techniques, mais toujours en les prenant en compte dans l'analyse, des recherches vont se centrer sur les processus de décision en œuvre et sur les contraintes de l'action en faveur de la sécurité. L' élu local est bien sûr confronté à de multiples demandes et contraintes parmi lesquelles les questions de sécurité constituent un objectif multiforme alors que l'information nécessaire et pertinente ne l'atteint que très difficilement, pouvant peut être expliquer l'absence de priorité donnée à la prévention des accidents. Des structures intercommunales se mettent en place qui modifient les prises en charge des questions liées à la sécurité routière. La phase II de la décentralisation modifie les institutions locales et leur niveau de responsabilité. Face aux risques réels ou à l'insécurité potentielle, face à une demande sociale qui tend à s'exprimer plus fortement, face à la nécessité de prendre en compte la sécurité routière dans les PDU, se pose la question de la responsabilité non seulement juridique mais aussi morale et médiatique des décideurs locaux. Sur certains sujets (par exemple la sécurité dans les zones urbaines sensibles, la gestion des réseaux secondaires...), des procédures décisionnelles innovantes se mettent en place, tendant à intégrer la diversité des acteurs et des métiers, innovations qu'il convient d'étudier.

## Les projets

*Raisonnement à partir de cas pour contribuer à améliorer l'aménagement du réseau urbain en prenant en compte la sécurité*

La finalité de ce projet est le développement d'un système qui, à partir d'un groupe d'accidents survenus dans un secteur géographique particulier, permet d'associer automatiquement un profil de scénarios types et fournit un ensemble d'objectifs et de principes d'action à entreprendre pour aménager le secteur étudié. Un tel outil devrait constituer une aide aux techniciens des collectivités locales chargés de l'aménagement des voiries.

*Aménagement urbain et sécurité routière – Analyse bibliographique*

Cette analyse bibliographique a permis de préciser la vision des acteurs de l'urbain – les urbanistes, les paysagistes, les architectes, les géographes... - vis-à-vis de la sécurité routière. Celle-ci est essentiellement appréhendée dans son rapport à l'automobile. Dans les projets à plus grande échelle, elle apparaît sous-jacente aux réflexions sur l'organisation des réseaux viaires, sur la question de l'accessibilité, sur la répartition des différents usagers.

*Le sens de la route*

Comment les usagers perçoivent-ils les discours que la route dans son environnement leur tient ? Qu'est-ce que cela révèle sur les qualités de la route en termes d'ajustement et désajustements des comportements en cours de conduite ? Pour répondre à ces questions cette recherche se centre sur l'observation des comportements de l'utilisateur « ordinaire » qui est ainsi placé au coeur de l'observation et de l'analyse.

*La sécurité routière des boulevards urbains : questions de projet*

Cette recherche vise à préciser la nature des dysfonctionnements urbains révélés par l'accidentologie. Le cas des boulevards urbains a retenu l'attention car la majorité des accidents en ville concerne un faible linéaire de voirie et notamment ces boulevards, qui représentent aussi un enjeu important du renouvellement urbain et d'une ré-organisation des déplacements.

*L'espace du risque routier*

Pour passer à une échelle globale d'analyse de la sécurité sur un territoire, a été construit un outil d'analyse géographique capable de mettre en relation les caractéristiques physiques de l'espace conjointement avec celles de la mobilité et de la dynamique de la circulation d'une part, et des stratégies d'aménagement mises en œuvre au cours du temps d'autre part. Lors de ce projet ont été explicités l'expertise des techniciens de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU) et la place accordée à la sécurité. L'outil d'analyse a permis d'étudier l'impact de la conception des zones 30 sur la sécurité.

*Disparité des Espaces du Risque Routier*

Les inégalités territoriales transparaissent dans les pratiques de mobilité, ce qui a des conséquences sur l'implication des habitants dans des accidents. Les terrains d'analyse sont des Zones Urbaines Sensibles concernés par la politique de la ville. Des Zones de Contrôle contiguës sont également étudiées. Les PV concernés sont spatialisés grâce à l'outil d'analyse géographique construit lors de la précédente recherche.

*La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils. Quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU ?*

Ce travail a permis de préciser les contours de la prise en charge locale de la sécurité routière dans les PDU-SRU qui apparaît localement comme un enjeu secondaire spatialisé à deux visages : la rhétorique de la sécurité apparaît autour d'actions qui visent à limiter la pénétration de l'automobile au profit d'autres modes de déplacements urbains d'une part, elle apparaît autour d'actions dont l'objectif est de garantir un bon niveau de service sur les grandes infrastructures routières en termes de confort et de vitesse d'autre part.

*L' élu local et la sécurité routière, journal de vie.*

On peut faire l'hypothèse que la double position de chercheur en sécurité routière et d' élu local est une position privilégiée d'observation pour comprendre et analyser les modalités de la prise en charge locale de la sécurité routière. Cette recherche pose la question de la sensibilisation de l' élu (et des techniciens) à la sécurité routière, de la compétence des services en matière d'expertise technique rigoureuse et de la connaissance du terrain.

## **Et après ?**

L'action sur le territoire est une composante de la politique générale en faveur de la sécurité routière. L'évolution des chiffres de l'insécurité montre que l'effet de ce type d'action est lent, mais continu. Agir ainsi s'inscrit dans le temps et est peu médiatisée, cela est cependant nécessaire car porteur de progrès. La recherche dans le cadre du PREDIT peut aider à comprendre et à agir en abordant plusieurs dimensions de ces questions.

La première est technique. Améliorer les pratiques de l'analyse des accidents, à grandes et petites échelles, ainsi que celles des diagnostics de sécurité passe par la conception et la diffusion d'outils performants, tels les modélisations sous forme de scénarios d'accidents, tels

les analyses statistiques permettant des mesures de risque et leur visualisation. Les analyses géographiques nécessitent le développement de SIG intégrant toutes les dimensions de l'analyse territoriale et dont l'ergonomie devrait faciliter la prise de décision par les acteurs locaux. La France accuse du retard en matière d'évaluation de l'action, ce qui limite les possibilités de choix et de modélisations a priori des impacts des décisions. Il convient de poursuivre l'effort qui a déjà été entrepris par le PREDIT GO3.

Dans la dynamique d'une aire urbaine, c'est la vitesse des infrastructures qui va dimensionner à la fois l'accessibilité et, à terme, l'extension urbaine. La gestion de la vitesse est donc essentielle pour de multiples objectifs y compris bien sûr, pour la sécurité. C'est en terme d'accessibilité / sécurité que se pose aujourd'hui la question de la vitesse.

L'inscription de la vitesse et de la sécurité routière dans les pratiques de l'aménagement dépend de conditions en pleine évolution. Au niveau national, sont inscrites des préoccupations affirmées en faveur du développement durable. Il s'agit là d'une opportunité pour enfin inscrire la sécurité dans une vision globale de l'aménagement (terme à prendre évidemment dans un sens très large) des territoires locaux à toutes les échelles. Cela a évidemment des conséquences sur l'organisation des projets, les coordinations entre scènes d'action, les cohérences d'échelles, les collaborations entre métiers. Les nouvelles données institutionnelles sont des opportunités réelles d'évolution des pratiques. La recherche se doit de produire des connaissances sur ces évolutions et par conséquent sur les « bonnes pratiques ».

L'évolution est aujourd'hui inéluctable vers une gouvernance de plus en plus complexe des projets (comme les PDU), de la gestion de modes de transport (comme celle des matières dangereuses jusqu'aux modes doux), de la place laissée aux modes motorisés privés (automobiles, 2RM).

Les décisions d'aménagement créent des espaces dans lesquels se heurtent des points de vue, des visions de la mobilité et ceci de manière qui peut être très conflictuelle. Les référentiels mobilisés par les acteurs locaux sont souvent diamétralement contradictoires ouvrant sur des conflits difficiles à résoudre. Considérées sous l'angle de la sécurité, il convient d'examiner les productions de ces différentes rhétoriques sur des espaces publics, pour, au-delà des énoncés, en comprendre les effets concrets. Ainsi se développent aujourd'hui des démarches mobilisant le partage de l'espace, des règles de civilité dans un code de la rue, des réalisations de « naked street » et bien d'autres... Autant la limitation de la vitesse fait consensus, autant la connaissance des effets de certains développements sont peu sûrs et même peuvent entraîner des effets contreproductifs dont il faut pouvoir se prévenir.

Certains pays étrangers ont construit des politiques très structurées en matière de traitement de l'espace public. Mais ces politiques ne sont pas forcément identiques mobilisant des principes fondateurs qui peuvent être différents. La Suède a une vision éthique de la protection des usagers vulnérables tandis que la stratégie d'action hollandaise se fonde sur une analyse fonctionnelle de la structuration des réseaux et de l'évaluation a priori des impacts en matière d'accessibilité et de sécurité. Il existe aujourd'hui un déficit réel de connaissances sur les processus de décision dans les pays étrangers où l'approche territoriale de la sécurité routière est réfléchie comme un enjeu essentiel, ainsi que sur leurs effets réels sur l'insécurité.

La recherche du PREDIT devrait pouvoir développer des connaissances sur ces pratiques dans différents pays de façon à contribuer à l'évolution des modes de faire, en particulier dans les collectivités locales.





# LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LE PREDIT 3

Les recherches  
des groupes opérationnels  
numéros 3 & 4

ANNUAIRE DES RECHERCHES



PREDIT