

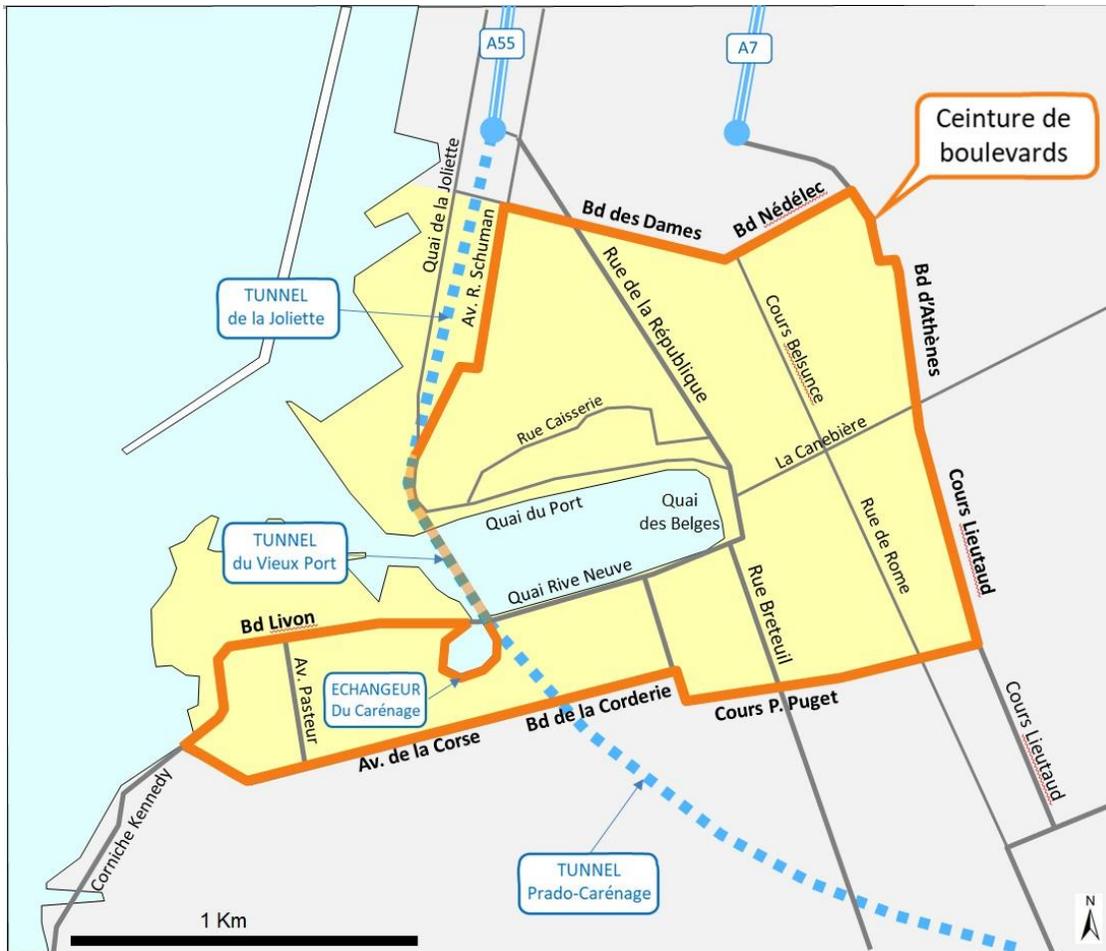
28 juin 2022

N. Clabaux, F.Hernandez, J.E. Michel, T. Brenac
Département Transport Santé Sécurité (TS2)
Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA)

Quelles incidences de la semi-piétonisation du Vieux-Port de Marseille sur la sécurité des piétons ? Un éclairage par l'analyse qualitative de cas d'accident



Éléments de contexte historique du projet de semi-piétonisation

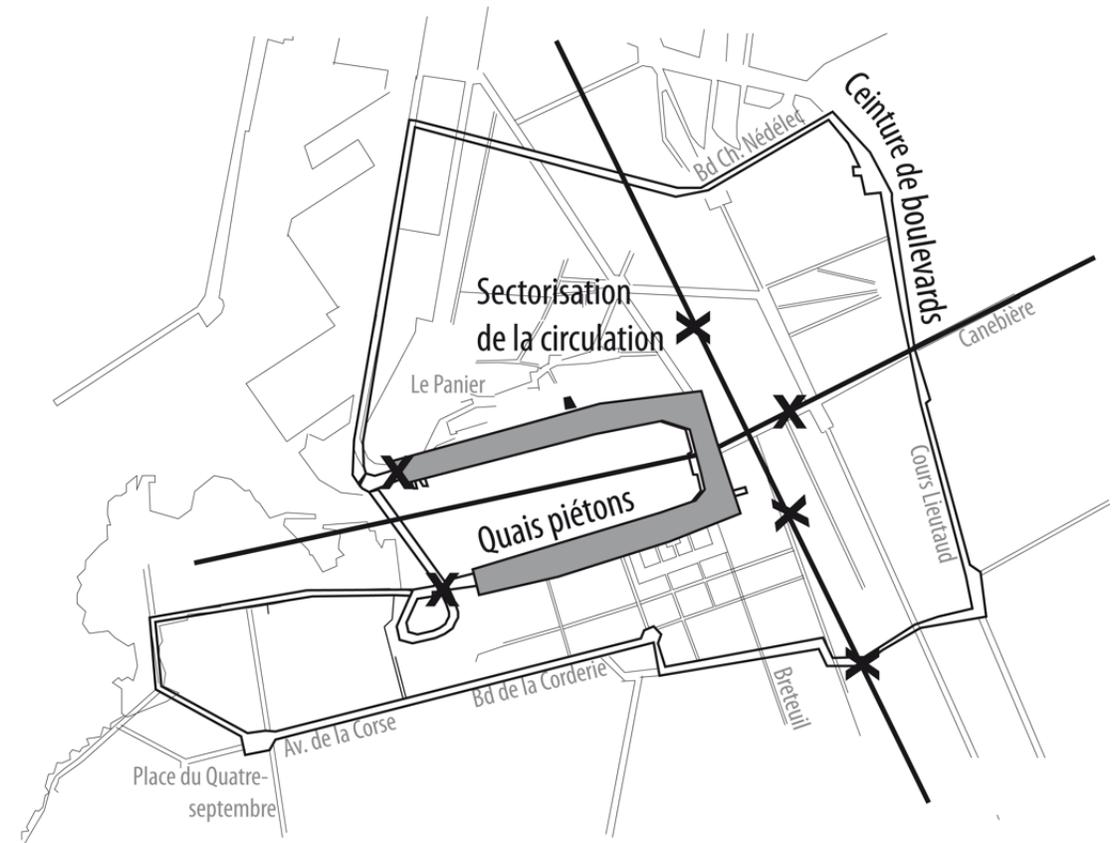
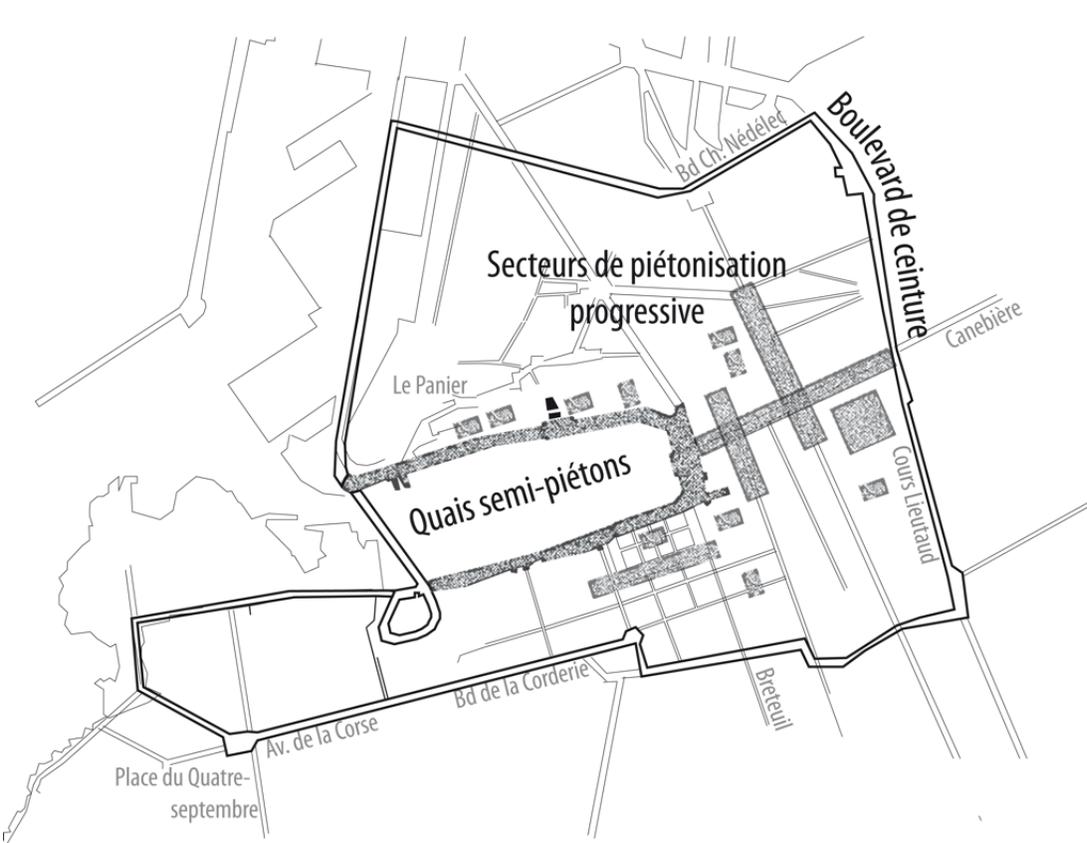


(Source: Hernandez et al., 2021)



Source : M. Desvigne paysagiste mandataire, Foster & Partners, Tangram architectes, Ingérop, Yan Kersalé

Deux visions de la semi-piétonisation pour un nouveau fonctionnement de la circulation dans l'hypercentre





PROJET

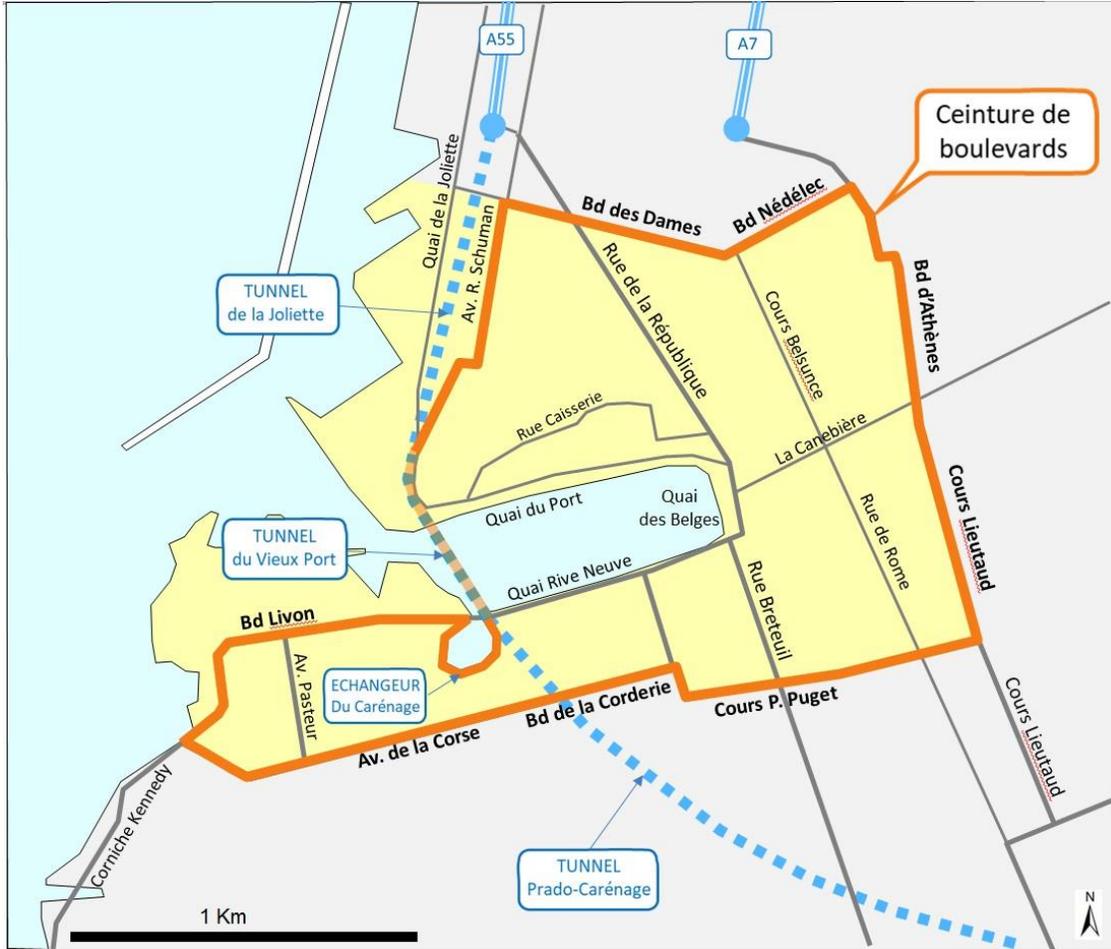
Source : Métropole AMP, Adapté de M. Desvigne paysagiste mandataire, Foster & Partners, Tangram architectes, Ingérop, Yan Kersalé

APPROCHE TEMPORELLE ▲

APPROCHE SPATIALE ▼

Source : Agence Vezzoni et Associés



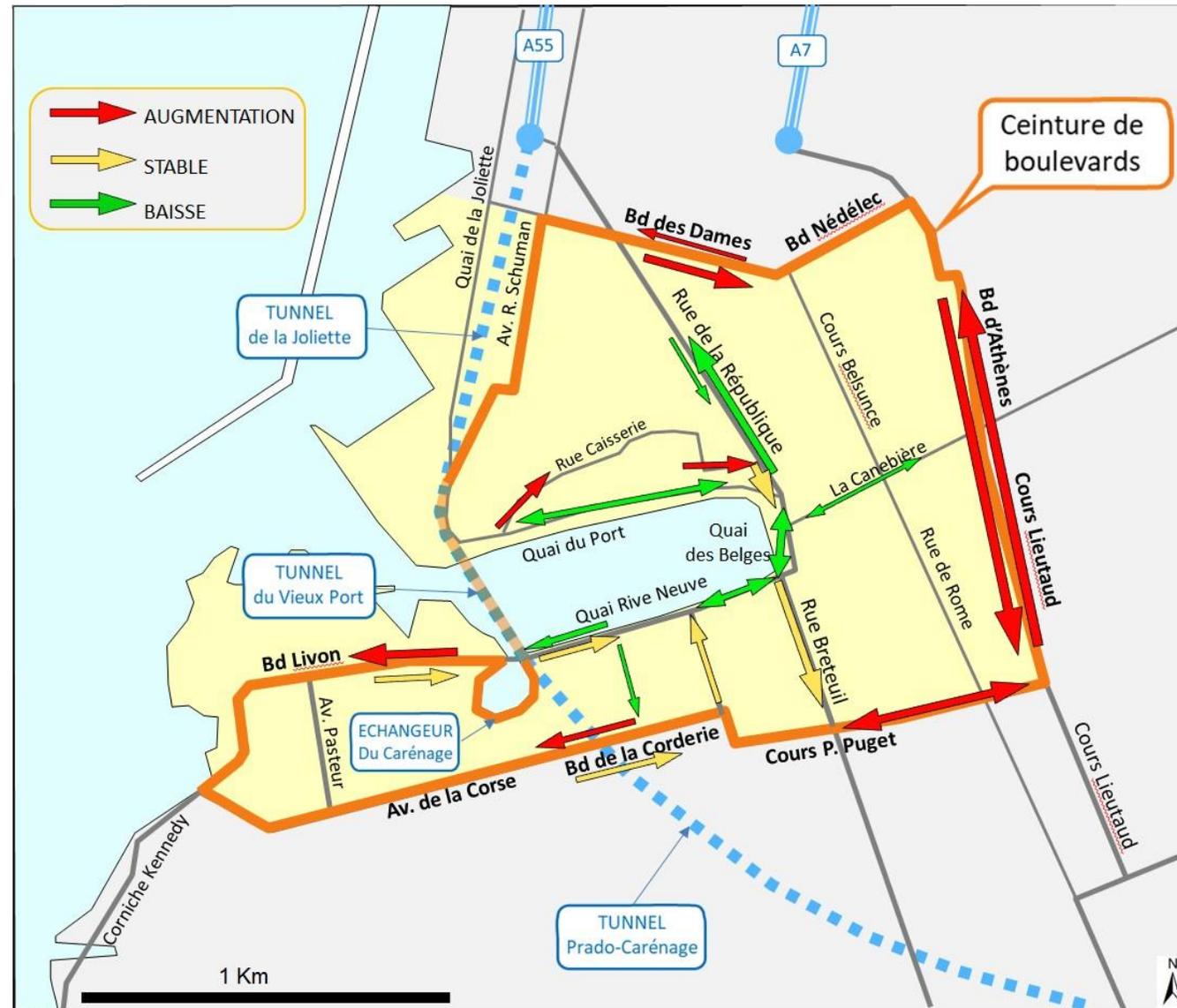




Evolution des trafics journaliers: 2010-2011 vs 2014-2015



Evolution des trafics en heure de pointe du soir: 2010 vs 2017



Evolution de l'accidentalité

- **Une évolution globalement à la baisse**

Tableau 1. Évolution des nombres d'accidents corporels

	Période 2009-2011	Période 2014-2016	Évolution (%) (et intervalle de confiance à 95 %)	
Vieux-Port et alentours	409	299	-27 %	(-37 % à -15 %)
Ceinture de boulevards entourant ce secteur	235	233	-1 %	(-17 % à +19 %)
Tunnel du Vieux-Port	12	33	+175 %	(+44 % à +426 %)
Restant de la commune de Marseille	7034	6900	-2 %	(-5 % à +1 %)
Ensemble de la commune de Marseille	7690	7465	-3 %	(-6 % à +0 %)

Evolution de l'accidentalité touchant les piétons

Tableau 2. *Évolution des nombres d'accidents corporels touchant des piétons*

	Période 2009-2011	Période 2014-2016	Évolution (%) (et intervalle de confiance à 95 %)	
Vieux-Port et alentours	155	117	-25 %	(-41 % à -4 %)
Ceinture de boulevards	48	53	+10 %	(-25 % à +63 %)
Restant de la commune de Marseille	1353	1186	-12 %	(-19 % à -5 %)
Ensemble de la commune de Marseille	1556	1356	-13 %	(-19 % à -6 %)

Mais une hausse des accidents de piétons sur les quais du Vieux-Port

- **19 accidents de piétons recensés en période après contre 9 avant le réaménagement**
- **Dans le même temps, dans les rues situées autour du Vieux-Port:** diminution de 146 à 98 accidents ; test du Chi2; $p=0,00506$)
- **Pour les accidents sans piétons, diminution de 56 à 28 accidents** (évolution similaire dans les rues alentours ; baisse de 198 à 154; test du Chi2; $p=0,0819$)

Hypothèse d'un réinvestissement par les piétons de l'espace viaire suite à la forte baisse du trafic sur les quais, mais sans prêter nécessairement suffisamment attention à la circulation, plus rare mais encore présente

Situation avant (2009-2011)

- 9 accidents de piétons recensés dans le BAAC (mais après lecture des PV, 1 cas s'est produit sur la Canebière)

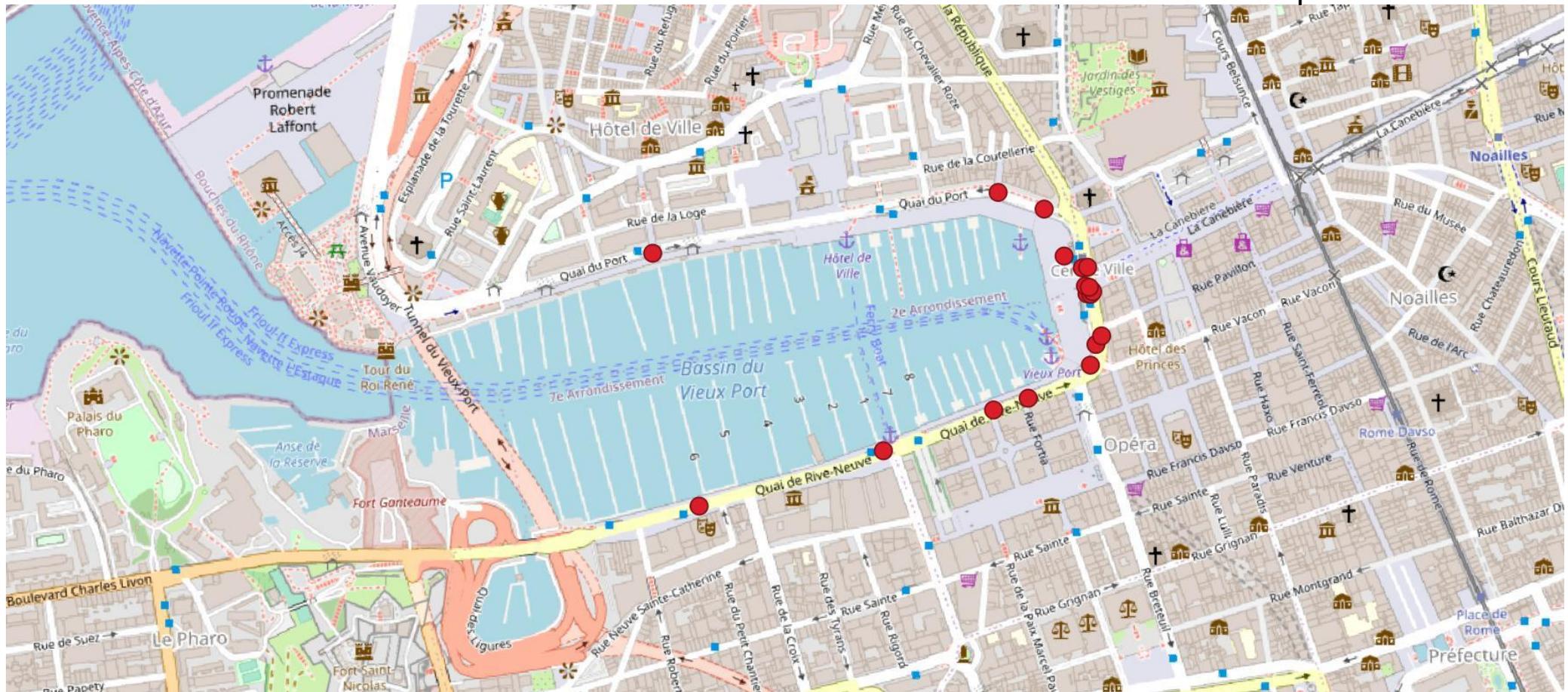
Accidents de piétons 2009-2011



Situation après (2014-2016)

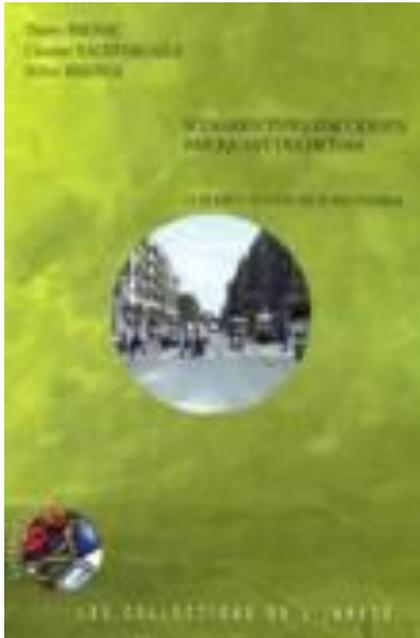
- 19 accidents de piétons recensés dans le fichier BAAC (1 cas en plus dans les PV)

Accidents de piétons 2014-2016

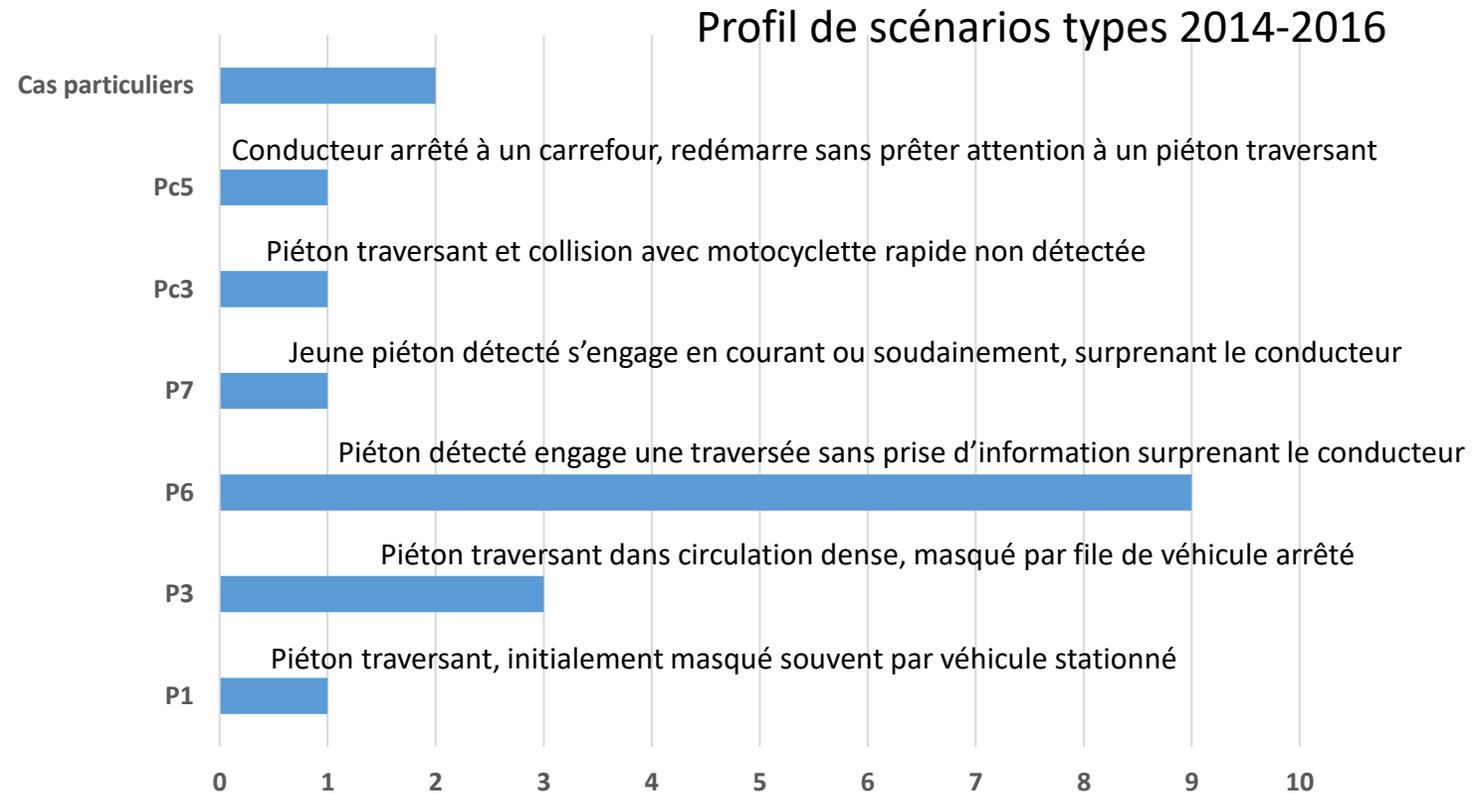


Situation après (2014-2016)

- **19 accidents de piétons recensés dans le fichier BAAC (1 cas en plus dans les PV)**



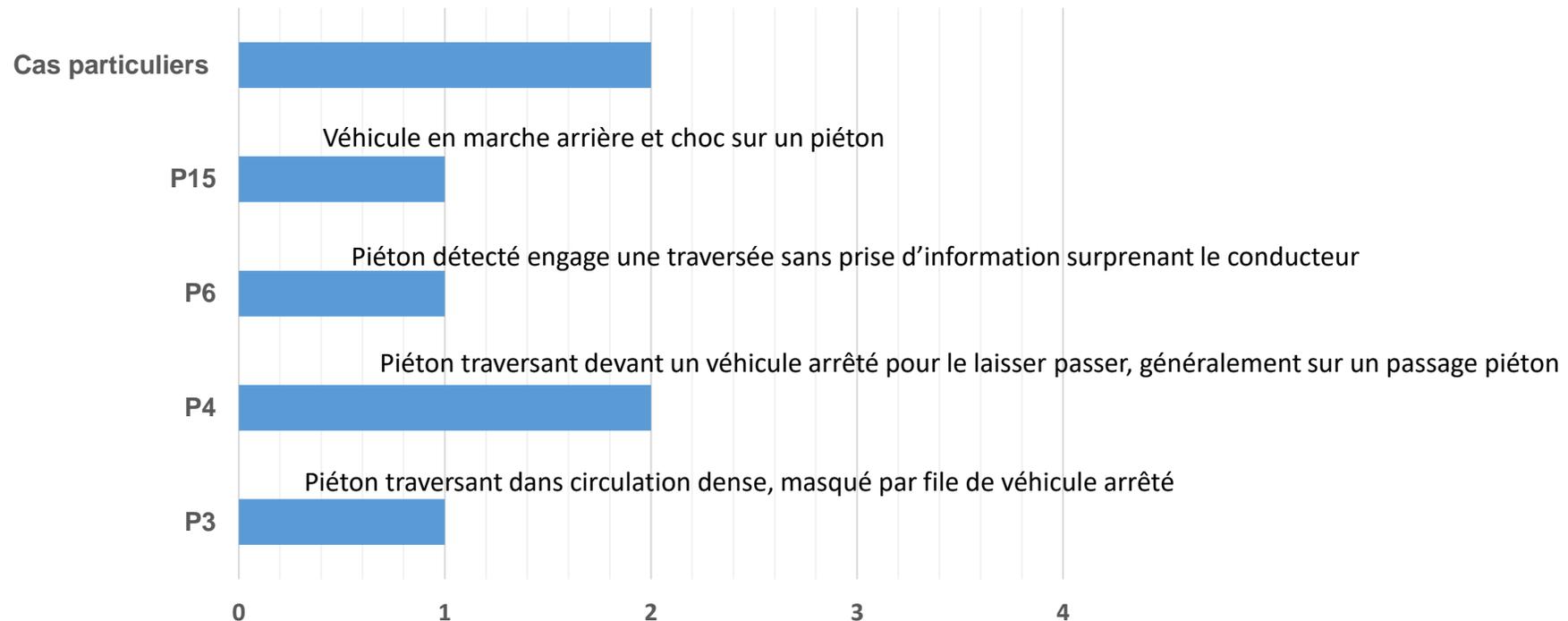
**Corpus de scénarios types
d'accidents de piétons**



Situation avant (2009-2011)

- **9 accidents de piétons recensés dans le BAAC (mais après lecture des PV, 1cas s'est produit sur la Canebière)**

Profil de scénarios types 2009-2011



Scénario type 6

Situation de conduite

Un véhicule circule en agglomération, généralement sur une voie principale (généralement de grandes artères urbaines structurantes comportant de multiples voies, dont des voies bus) et en intersection (le plus souvent avec feux). Un piéton se tient ou évolue à proximité de la chaussée. Il est détecté par le conducteur.

Situation d'accident

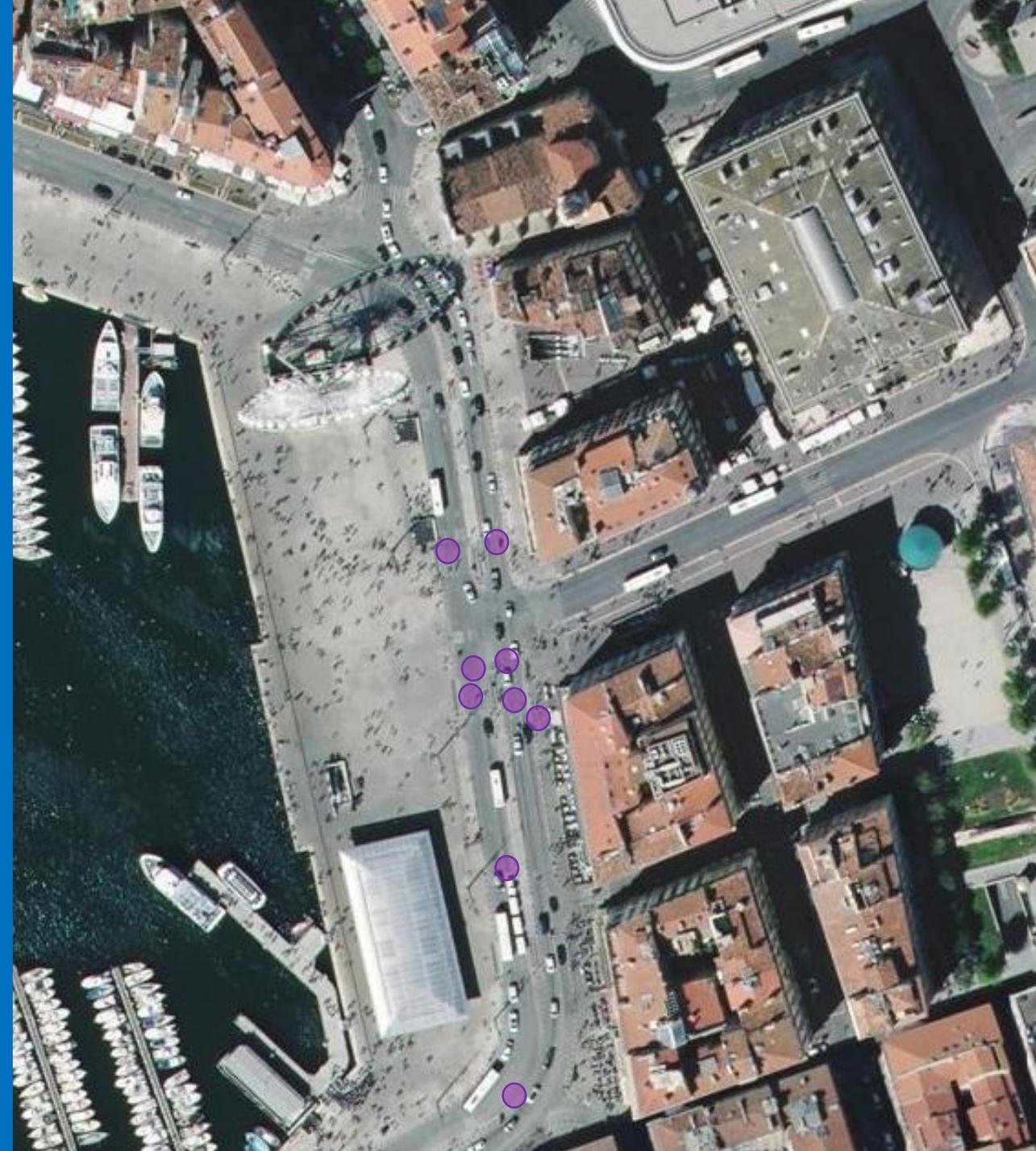
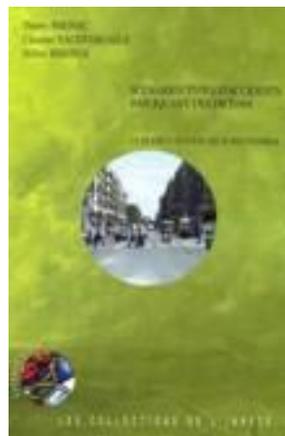
Le piéton engage sa traversée sans prendre d'information sur sa gauche alors que le conducteur, qui n'a pas anticipé cette manœuvre du piéton, poursuit sa route. Dans certains cas, le piéton, déjà engagé dans sa traversée, entreprend la deuxième partie de sa traversée (après être monté sur un terre plein central), sans reprendre d'information.

Situation d'urgence

Le plus souvent, le conducteur n'a pas le temps de réaliser une manœuvre d'urgence avant la collision. Dans certains cas, il y a un freinage d'urgence tardif.

Situation de choc

Le véhicule heurte le piéton



Merci de votre attention

Nicolas Clabaux

Nicolas.clabaux@univ-eiffel.fr

Département Transport Santé Sécurité (TS2)
Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA)

