

AMÉNAGER L'ESPACE URBAIN POUR RÉDUIRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE : VERS UNE NOUVELLE COMPÉTENCE ?

[Jean-Louis Séhier](#), [Dominique Fleury](#)

Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | « [Transports urbains](#) »

2008/1 N° 112 | pages 25 à 27

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.112.0025

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2008-1-page-25.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Aménager l'espace urbain pour réduire l'insécurité routière : vers une nouvelle compétence ?

Jean-Louis SÉHIER
Ingénieur Territorial

Dominique FLEURY
Directeur de Recherche à
l'INRETS

L'accident n'est pas seulement le résultat d'une erreur individuelle

Face à un accident dans une entreprise ou un réseau de transport, la première réaction est souvent de rechercher une faute ou une erreur individuelle. L'analyse montre que même si une erreur humaine a souvent contribué au déclenchement de l'accident, il faut toujours dépasser cette attitude pour comprendre comment la conception du système et la façon dont il fonctionne réellement ont rendu possible l'enchaînement de circonstances qui a conduit à l'accident.

Le PREDIT (Programme de recherches et d'innovation dans les transports terrestres) a mobilisé, sur ce sujet, un grand nombre de chercheurs en sciences humaines et sociales, ceux de l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) mais aussi d'autres organismes publics et privés.

Les résultats de ces travaux multidisciplinaires qui sont présentés dans la brochure « Recherche et Sécurité Routière ; pour une action publique renouvelée » (novembre 2006) montrent que c'est l'ensemble du système de circulation qui est en cause dans les accidents et pas seulement le comportement des individus.

L'aménagement de l'espace public est une composante essentielle du niveau de sécurité d'un système de circulation urbain. Or, aujourd'hui en France, contrairement aux pays d'Europe du Nord les plus avancés, l'amélioration de la sécurité routière n'occupe qu'une place restreinte dans les décisions d'aménagement urbain. Le projet « SEGUR » de l'INRETS a analysé en profondeur la place de la sécurité routière dans la planification et la gestion des réseaux de déplacements urbains.

Le texte qui suit présente un résumé des principaux enseignements de ces travaux, à l'usage des acteurs de l'aménagement et de la gestion urbaine qui ne sont pas toujours directement spécialistes de ces questions.

L'aménagement des réseaux de voirie est le résultat d'une dialectique entre accessibilité et cadre de vie

Les décisions d'aménagement sont, le plus souvent, le résultat d'une dialectique entre, d'une part, une bonne accessibilité en voiture, considérée comme une nécessité pour l'activité économique, commerciale et touristique d'une ville, et d'autre part la protection de l'environnement, la promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture ou la qualité esthétique des espaces publics.

La réponse la plus courante pour concilier les objectifs d'accessibilité et de qualité du cadre de vie se trouve dans ce que les spécialistes appellent la « stratégie insulaire ». Elle consiste à protéger certains territoires de l'invasion des véhicules motorisés en limitant le volume et la vitesse de la circulation. Les centres-villes à forte valeur foncière et symbolique bénéficient d'aménagements d'espace public de grande qualité, les quartiers d'habitation sont aménagés en zone 30 tandis que des pénétrantes, des roades et des parcs de stationnement construits autour de ces îlots protégés ou dans les secteurs périurbains facilitent l'usage massif de l'automobile. La réalisation de ces infrastructures routières a encouragé le développement continu de la périurbanisation.

Les habitants des villes denses ont le choix du mode de déplacement puisque bon nombre d'activités sont à portée de marche à pied ou accessibles par les transports collectifs, tandis que les habitants des zones périurbaines sont totalement dépendants de l'automobile. Le résultat est une croissance globale du volume de trafic automobile qui est source de bruit, de pollution et d'insécurité routière.

Dans cette dialectique, la sécurité peine à trouver sa juste place

Dans cette dialectique, la sécurité routière n'est souvent considérée que comme un supplément technique en dernière phase de

L'insécurité routière n'est pas seulement une affaire de comportement individuel des conducteurs et des autres usagers de l'espace public. L'aménagement de l'espace public joue un rôle décisif, et les aménagements fondés sur la séparation des flux et l'isolement de certaines zones afin de protéger leurs usagers ont montré leurs limites, car ils nuisent à la qualité de la vie urbaine. La sécurité est au croisement de compétences multiples qui ne sont pas suffisamment mises en commun. La dispersion des approches et la faible compatibilité des solutions ne permet pas de concevoir des espaces à la fois sûrs et favorables à la qualité de la vie urbaine. Les espaces publics appellent aujourd'hui la mise en cohérence de ces compétences au profit d'une conception initiale intégrée.

■ La façon dont les espaces publics sont conçus peut rendre la tâche des usagers trop complexe. Photos D. Fleury.



Les dysfonctionnements qui conduisent à des accidents s'expliquent souvent par une conception initiale qui ne prend pas correctement en compte les comportements réels.

conception. Quand elle est évoquée en amont, elle mobilise surtout le « bon sens » des acteurs participants plutôt que de réelles connaissances techniques.

Certaines collectivités locales se sont organisées pour mener des actions empiriques, mais souvent efficaces pour traiter les points dangereux du réseau viarie. Elles se sont dotées d'outils pour recenser et analyser les accidents corporels constatés par les services de police et réalisent des aménagements correctifs. L'objectif de ces aménagements est de supprimer les dysfonctionnements locaux du système de circulation qui ont conduit à des accidents.

Ces dysfonctionnements s'expliquent souvent par une conception initiale qui ne prend pas correctement en compte le comportement réel des usagers de l'espace public. La perception de l'aménagement et du paysage urbain et l'observation des autres usagers sont les véritables sources d'information du conducteur, du cycliste ou du piéton. C'est à partir de ces informations qu'il décide de la façon dont il va se comporter.

Quand un aménagement est le résultat de projets juxtaposés qui s'ignorent ou qu'il est mal adapté à son environnement, il transmet aux usagers du lieu des informations erronées qui entraînent un comportement inadapté. Ce

peut être le cas par exemple de l'aménagement trop routier d'une route départementale dans un environnement urbain ou encore de la mauvaise perception du passage d'un environnement à un autre dans certaines entrées de ville.

La façon dont un aménagement a été conçu peut aussi rendre la tâche des usagers trop complexe. Par exemple, un piéton qui doit traverser plusieurs files de circulation automobile dense et rapide aura une tâche plus facile à effectuer s'il dispose d'un refuge intermédiaire au centre de la chaussée. Un automobiliste qui traverse un carrefour à la géométrie compliquée ou inattendue doit faire attention à plusieurs risques en même temps. L'utilisateur parfaitement vigilant saura exécuter correctement ces tâches mais si à un moment donné, pour une raison ou pour une autre il est moins vigilant, il pourra provoquer ou être victime d'un accident.

Passer de l'action curative à l'action préventive

Les collectivités les plus avancées ont donc complété les actions correctives sur les aménagements existants par des actions préventives au niveau de la conception des aménagements, malheureusement ces initiatives restent isolées en France.

Elles manquent d'un cadre théorique reconnu par tous les acteurs de l'aménagement de l'espace public. Elles ne peuvent s'appuyer sur un nombre suffisant d'évaluations des actions réalisées, car si beaucoup d'aménagements différents sont réalisés sur le terrain, très peu d'évaluations sont disponibles. Les connaissances à mobiliser pour traiter la sécurité d'un aménagement sont difficiles à trouver chez une seule personne, elles font appel à la fois aux techniques de l'ingénieur et aux sciences humaines, à la capacité à travailler à l'échelle globale de la ville, mais aussi sur les petits détails de l'aménagement.

La sécurité routière n'est pas réellement pensée aujourd'hui comme le résultat d'une cohérence d'ensemble de l'aménagement, s'appuyant sur une vision globale pertinente. Cette vision renverrait tout à la fois à une gestion efficace des trafics et de la répartition modale, à une conception des réseaux fondée essentiellement sur la vitesse de déplacement et non sur le niveau des trafics, à des aménagements conçus pour tous les usagers plus que pour permettre l'écoulement des flux. Elle ferait appel à des dispositifs dont les effets ont été rigoureusement évalués.

De réelles connaissances techniques existent en matière d'aménagement mais elles restent très dispersées. L'évaluation des impacts des aménagements urbains sur la sécurité est trop peu réalisée en France, elle permettrait une amélioration générale de nos connaissances. Ceci nécessite en préalable l'existence d'une logistique performante du recueil des données sur les accidents et les conditions de circulation ainsi que des moyens performants pour les cartographier et en faire l'analyse. Fondées sur

ces connaissances solides et sur ces outils, pourraient se développer des démarches rigoureuses, des expertises fondées, des interventions utiles dans les processus de décision en matière d'aménagement.

La sécurité routière est une composante essentielle de la qualité du cadre de vie en ville

Les préoccupations de qualité de vie en ville sont fortes aujourd'hui, elles s'expriment de multiples façons: rejet des nuisances de la circulation en particulier le bruit et la pollution de l'air, confort et sécurité des déplacements en vélo ou à pied, y compris pour les personnes handicapées, protection de l'espace public contre l'invasion des voitures, sauvegarde du patrimoine et qualité de l'espace public, attractivité des transports publics, protection de l'environnement, réduction des émissions de gaz à effet de serre, et plus largement développement durable. Le tout sans vouloir faire des villes musées où l'activité économique ne pourrait se développer. La sécurité routière n'est jamais l'objectif unique des aménageurs, elle doit trouver sa place dans l'ensemble des démarches pour améliorer le cadre de vie, et donc rechercher les synergies avec les autres objectifs.

Certains types de mesures comme la reconquête de l'espace au profit des modes alternatifs à la voiture ou la conception d'aménagements qui réduisent les vitesses excessives ont un impact favorable de la plupart des points de vue. D'autres, comme l'amélioration de la visibilité dans les carrefours, ont un réel intérêt pour la sécurité mais ne sont pas portés par les autres approches, d'autres encore peuvent engendrer des effets contradictoires.

Comme toutes les actions visant la qualité, la sécurité routière implique la mise en place de plusieurs démarches complémentaires: une mobilisation de la hiérarchie au plus haut niveau; Une sensibilisation de l'ensemble des acteurs; le développement d'une expertise qui fasse appel à des professionnels formés et reconnus et enfin des procédures d'autocontrôle et de contrôle externe de la conformité aux règles établies.

Intégrer la sécurité routière dans l'aménagement de la ville, une responsabilité des acteurs locaux

L'action sur l'espace public comme toute action sur la ville aujourd'hui s'inscrit dans le cadre de la gouvernance urbaine, c'est-à-dire d'une négociation entre les différents acteurs concernés, porteurs de différents objectifs et de différentes valeurs. Pour que la sécurité puisse se faire entendre dans ces débats contradictoires, l'expert qui en est porteur doit, d'une part, avoir de réelles capacités de négociation et, d'autre part, une technicité très forte, ne serait-ce que pour étayer les arguments qui peuvent aller à l'encontre des opinions de la majorité des autres acteurs.

L'expertise en sécurité routière ne doit pas se limiter à la défense des usagers vulnérables ou à la mobilisation du seul « bon sens » pour agir. Les capacités d'adaptation des usagers, leur aptitude à s'approprier l'espace public obligent à prendre en compte la diversité de leurs comportements et de leurs déterminants dans le but de prévenir les accidents. L'expertise doit donc se fonder sur de solides bases théoriques et sur une large connaissance d'évaluations d'aménagements réalisés.

En d'autres termes, l'expertise en sécurité routière ne s'improvise pas. Elle nécessite des connaissances en analyse des systèmes, en sciences cognitives et en ergonomie, en urbanisme et en ingénierie de la circulation. Il convient également d'être capable d'analyser les usages de l'espace et le fonctionnement des réseaux qui le traversent. Le développement de cette expertise, c'est-à-dire d'un véritable métier de la sécurité routière au sein des collectivités locales comme dans les bureaux d'études, est aujourd'hui une condition nécessaire aux progrès de la lutte contre l'insécurité routière.

La très large décentralisation de la réalisation et de la gestion des réseaux routiers en France conduit à un nouveau partage des responsabilités entre l'État et les collectivités locales.

La prise en compte de la sécurité routière dans les institutions locales est aujourd'hui une nécessité pour que des progrès soient réalisés, et elle ne peut se réduire à des actions d'information et de sensibilisation du public. Car s'il est naturel de considérer que la responsabilité directe de l'accident incombe à l'usager, qu'il soit conducteur ou piéton, d'autres voies de progrès passent par le déplacement de cette conception individuelle et par la reconnaissance de la responsabilité de ceux qui conçoivent le système.

C'est lorsque les élus locaux, les urbanistes, les ingénieurs et tous ceux qui sont en position de décider de la conception des espaces publics prendront conscience de l'impact de leurs actions, et donc de leurs responsabilités en matière de sécurité routière, que des progrès durables pourront être réalisés. C'est en tout cas ce qui est aujourd'hui préconisé par les Suédois dans leur « vision zéro », qui reconnaît que le concepteur du système est le premier responsable de l'insécurité routière.



Pour en savoir plus

Dominique Fleury: Ville et réseaux de déplacement. Vers un métier de la sécurité routière? Synthèse INRETS n°49, Les collections de l'INRETS, 2007.

■ Lorsque des espaces font l'objet d'interventions successives destinées à corriger des dysfonctionnements, l'aménagement devient incompréhensible et source d'une nouvelle insécurité. Photo D. Fleury.