IIIe assises nationales de la sécurité routière

Sécurité routière : ralentissement des accidents dans les villes moyennes

Michel LÉON

Michel LÉON

Les IIIe assises nationales de la sécurité routière dans les villes moyennes (Aubagne, 29 et 30 septembre 1997) ont été l'occasion pour les collectivités territoriales de témoigner d'une constante et vigilante implication de leur part dans ce domaine. Ainsi a-t-on assisté à la présentation d'opérations à la fois sophistiquées et pragmatiques, élaborées à partir d'approches fines, d'analyses approfondies dans la recherche de solutions aussi subtiles qu'efficaces.

Abstract

Road safety:
Decline of accidents in medium-sized towns

The national III conference on road safety in medium-sized towns (Aubagne, 29 and 30 September 1997) offered the opportunity for communities to show their constant and watchful involvement in this area.
There was a presentation of operations, both sophisticated and pragmatic, based on fine approaches and in-depth analyses in the search for effective solutions.

Il y a dans notre pays comme une certaine résignation face à l'insécurité routière », a reconnu d'entrée de jeu Jean Auroux, maire de Roanne, aux IIIe assises nationales de la sécurité routière dans les villes moyennes. L'heure pourtant, à Aubagne les 29 et 30 septembre 1997, n'était pas à l'abattement. Plutôt à la sophistication tous azimuts pour lutter contre le fléau des accidents de la rue. C'est qu'aujourd'hui en matière de sécurité routière la tendance est à l'approche fine par le biais d'analyses approfondies et la recherche de solutions aussi subtiles qu'efficaces. En 1996, les villes moyennes (30 millions d'habitants) ont déploré 669 tués. Soit une nette amélioration par rapport à 1993 : - 12,5 %. Plutôt bonne, cette tendance n'a en rien entamé la résolution de la Fédération des maires des villes moyennes (dont Jean Auroux est le président). Après La Roche-sur-Yon en 1991 et Soissons en 1994, une vigilance soutenue s'est encore manifestée à Aubagne pour faire le point et avancer résolument sur ces questions. Il y a bien sûr été question de comportement de l'usager, de lecture du paysage urbain, d'opérations de communication, de formation, et de nouveaux aménagements. Sur tous ces points à l'ordre du jour, s'est toujours imposé le souci aigu de précision et de pertinence.

Prenons l'exemple de la compréhension des comportements de l'usager en ville. D'après René Julien, consultant sécurité routière Isis, la conduite automobile doit être perçue selon deux phases aussi distinctes qu'instantanées : la perception d'une part, la décision d'autre part (immédiatement suivie de l'action). C'est dire combien l'infrastructure conditionne les gestes de l'utilisateur : les informations qu'elle lui envoie sont immédiatement lues, classées et répertoriées par rapport à des scènes déjà enregistrées : « *Que ce soit en zone 30 ou en voie rapide, il faut donner à voir des situations typées déjà en mémoire. L'aménageur doit recréer des scènes parce que le conducteur réagit par référence et par comparaison* ». La rue est ainsi perçue comme un spectacle que l'usager décrypte globalement dans une contrainte temps minimum : quand un imprévu survient, mieux vaut donner le petit « coup de stabilo » pour aider à le détecter. Et surtout éviter les aménagements compliqués !

90 % des voies mixtes urbaines à aménager

Il n'est d'ailleurs pas souhaitable de multiplier les niveaux de lecture, explique Henri Lourdaux du Certu[1]. Aujourd'hui, la hiérarchisation des voies paraît encore trop dominée par des préoccupations de trafic, alors que seuls deux niveaux s'imposent : le fort trafic et la voie mixte. Peu de voies sont concernées par le premier, même s'il est difficile de s'en passer. Le deuxième domine nettement : en milieu urbain, 90 % des voies sont mixtes et doivent être aménagées dans ce souci de partage entre les usages. De nombreuses catégories coexistent au sein de ce même niveau, mais supposent chacune des aménagements différents. Ici la règle est simple : plus les aménagements sont informels et moins visibles - les usages

Affiche publiée par la ville de Saint-Nazaire
Poster published by the town of Saint-Nazaire

mêlés et les limites floues - plus les vitesses doivent être maîtrisées, et mieux la vie et les usages locaux seront mis en valeur (zone 30) !

Concevoir un aménagement, c'est pour ainsi dire procurer du sens aux usagers, les aider à décrypter l'espace urbain : « *La présence de piétons,* constate d'ailleurs Henri Lourdaux, *suffit à ralentir la vitesse des automobilistes* ». Quelqu'il soit, l'objectif de modération de la vitesse sera atteint à condition d'intégrer la fonction de circulation dans la voirie. « *Améliorer la qualité de l'espace urbain,* conclut Henri Lourdaux, *c'est améliorer la sécurité routière* ».

Autre interlocuteur en matière de sécurité routière, la police qui s'applique elle aussi à donner du sens à ses interventions et à les affiner. Loin de chercher « à faire du chiffre », comme l'a assuré le commissaire Niel de la Direction centrale de la sécurité publique, les forces de police souhaitent au contraire cibler leurs activités : « *J'espère que de plus en plus de contrôles seront faits à l'avenir à l'initiative des maires* ». La police aspire à devenir le premier partenaire des collectivités territoriales, que ce soit dans le cadre des plans municipaux d'action ou des commissions de sécurité : « *Quand il y a sanction, avoue le commissaire, c'est qu'il y a quelque part échec de la prévention* ». ▶

(1) Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

L'EXEMPLE DE BESANÇON

Affiche de la campagne « Trois jours sans accident »
Poster of the "Three days without accidents" campaign

RGRA - Quelles sont les principales actions de sécurité routière engagées à Besançon ces dernières années ?

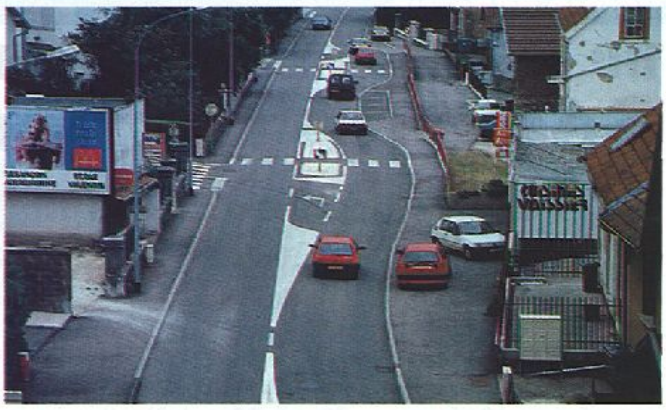
● Jean-Claude Heyraud, directeur adjoint du service voirie de la ville de Besançon - En matière de communication, l'opération la plus spectaculaire, ce sont les fameux « Trois jours sans accident » montés en 1995 et renouvelés sous une autre forme cette année. En termes d'infrastructures, nous avons durant quatre ans porté notre effort sur la sécurité aux abords des établissements scolaires en développant entre autres un mobilier d'identification devenu célèbre : les crayons géants. Parallèlement, nous réalisons de nombreux aménagements modérateurs dans les quartiers : chicanes, ralentisseurs, giratoires. Toutes les recettes sont testées. S'agit-il alors de saupoudrage ? Nous sommes persuadés que ce changement progressif de décor agit insensiblement sur les comportements.

Passage piétons aménagé... avec des crayons géants
Completed pedestrian passage ...with giant pencils

RGRA - Évaluez-vous vos actions ? Quels enseignements en tirez-vous ?

● J.-C. H - Les vitesses sont mesurées avant et après mais ce qui compte le plus c'est davantage l'impression dégagée, le ressenti qui n'est pas toujours quantifiable. On peut dire catégoriquement qu'il n'y a pas de risque particulier sur le plan politique à traiter ces problèmes. Le dossier sécurité routière, s'il ne constitue pas à lui seul un programme politique, reste porteur et fédérateur. L'adhésion de la population est totale si la concertation est bien engagée. La forte participation aux réunions de présentation des projets en témoigne.

Création d'un trottoir dans une rue de Besançon pour atténuer la vitesse grâce à des ilôts et des chicanes
Creation of a footpath in a street of Besançon to attenuate speed by means of islands and baffles



Exemple concret et particulièrement intéressant de collaboration sans faille entre collectivité et commissariat : Saint-Nazaire. Ici, le partenariat existe depuis une vingtaine d'années entre les deux parties. Jusqu'en 1986, le fichier des accidents (BACC, Bulletin d'accident corporel de la circulation) de la police était exploité manuellement en mairie : *« C'était plus l'époque du quantitatif que du qualitatif »*, explique Cécile Lairet du service des déplacements de Saint-Nazaire. Le recours à l'informatique, associé à un logiciel de dessin, ont favorisé plus tard des analyses et des tris beaucoup plus précis. Instantanément, les populations à risque sont apparus, les points noirs à traiter, les mois ou les jours à accidents, etc. Autant d'éléments qui sont vite ressortis sur un plan de ville numérisé. Sur cette lancée, la ville a choisi d'équiper le commissariat d'un logiciel (Aurore diffusé par le Certu) pour récupérer les données des accidents sur disquettes (causes, circonstances, profil des victimes), sans possibilité d'erreur, avec en sus les croquis des accidents.

Grâce à cet outil, la ville de Saint-Nazaire cible aujourd'hui avec plus de précision ses campagnes d'information : en 1996, 50 % des 207 victimes d'accidents avaient moins de 24 ans (les 18-24 ans roulent en voiture ; les moins de 18 ans sont victimes d'accidents deux roues, motorisés pour la plupart). A destination de cette population à risque, elle a donc affiché une bande dessinée humoristique sur panneaux à la sortie des plages. Pour la rentrée scolaire 1997, elle a récidivé par une campagne spécifique sur les sorties des écoles, autre lieu d'accidents relevé par l'outil statistique.

Mais cette sophistication n'est pas contradictoire avec un certain pragmatisme. L'expérience de Besançon est dans ce domaine tout aussi intéressante, efficace et subtile que d'autres villes. La capitale de la Franche-Comté pâtit autant que d'autres de congestion et d'accroissement du trafic. Du fait de sa situation et de l'absence de périurbanisation, elle serait même plutôt défavorisée. Simplement, à Besançon, la cellule de sécurité routière (créée en 1990) est aidée par une volonté politique qui génère un nouvel état d'esprit : *« La sécurité routière*, explique Jean-Claude Heyraud, directeur adjoint du service voirie, *est devenue un élément stratégique de la politique de la ville, parce qu'elle participe à la volonté de rapprochement du citoyen. Ces "petits riens" qui font que la vie est mieux vécue. »* Mais contrairement à une logique attendue de la part d'une administration, *« nous travaillons un peu au feeling, avec l'idée que ce sont avant tout les comportements qu'il faut*

QUELQUES PRINCIPES DE BASE POUR AGIR

D'après les estimations d'Hubert Trêve du Certu, un accident « a un coût » en France d'environ 2000 F par habitant, ou de 100 millions de F/an pour une collectivité de 50000 habitants. Si le site de l'accident fait l'objet d'une attention soutenue, Hubert Trêve constate que plus rare est l'intérêt porté aux facteurs en amont de l'accident : organisation spatiale, politique des déplacements, plan de circulation, etc.

Partant de ce constat, il propose quatre principes de base pour guider l'action :

- prendre en compte tous les usagers et abandonner le point de vue exclusif de l'automobiliste ; plutôt adopter celui des victimes vulnérables (piétons, personnes âgées, jeunes motocyclistes) ;
- maîtriser la vitesse par tous les moyens : *« Lors d'un accident à 50 km/h, un piéton a 60 % de chances d'être tué »* ;
- concevoir le partage de l'espace ;
- faire primer la sécurité sur le confort de l'automobiliste : cette règle s'applique en particulier à la régulation des feux, dont le cycle est trop souvent inadapté aux piétons.

Hubert Trêve ajoute deux principes subsidiaires :

- aménager les voies selon leur niveaux hiérarchiques. Par exemple : ni passage piéton, ni carrefour à feux dans les zones 30 ;
- intégrer la sécurité routière dans les différents programmes d'investissement et d'entretien des réseaux, avant chantiers. Et plus avant encore dans les plans de déplacements urbains (PDU), les plans locaux de modération des vitesses et... les plans d'occupation des sols.

Les collectivités qui ont obtenu des améliorations durables de sécurité routière (deux fois moins d'accident à Bourg-en-Bresse, à Annecy) ont toujours travaillé sur le long terme et à l'échelle globale.

changer. Ça ne veut pas dire que nous excluons toute programmation. Bien au contraire, nous établissons des listes d'attente qui sont alimentées progressivement. Grâce à la coordination de travaux inter-administrations, la cellule saisit toutes les opportunités d'aménagement ».

Opportunité, le maître mot est lâché. Ainsi devient-il extrêmement rare à Besançon qu'une fouille sous chaussée se referme sans en profiter pour apporter un petit plus qualitatif. Ici la création de trottoir engendre des mesures de modération de la vitesse par îlots, chicanes et intégration du stationnement. Là, à la faveur du renouvellement d'une couche de roulement, des travaux d'accompagnement sont engagés : disposition alternée du stationnement et création de chicanes pour casser la perspective. Ailleurs, le renouvellement des réseaux d'eau est l'occasion d'un traitement des sorties de rues transversales, et de la création d'une bande cyclable conformément au schéma directeur d'itinéraires cyclables. Le bilan est là : en matière de sécurité routière, l'opportunisme rapporte… En 1988, 538 accidents, 655 blessés et 11 morts. En 1996, 371 accidents, 378 blessés et 6 morts, ce qui représente une réduction de 47 % des accidents.

La route : première cause de mortalité du travail

Mais les politiques de sécurité routière ne se limitent pas aux aménagements. Elles se développent dans tous les sens par une démarche politique forte, aussi bien dans l'éducation, la formation, la communication, le contrôle-sanction, que dans le secteur des secours et des soins aux victimes. Cette diversité des champs d'actions, qui participe de la sophistication des interventions, s'est traduite au cours de ces rencontres à Aubagne par deux témoignages sur les clubs de sécurité routière en entreprises : 13 à 15 % des accidents du travail en France sont dus au déplacement. Et 55 % des tués par accident du travail meurent sur la route… soit 1 200 décès ! Avant les chantiers et les machines, la route est devenue la première cause de mortalité par le travail.

A Toulouse, 38 entreprises décidées à prendre leur sécurité routière à bras le corps sont réunies dans un club constitué de 65 000 employés. La ville de Toulouse avait montré l'exemple avec une campagne de mobilisation auprès de ses agents municipaux sur son parc auto (283 accidents responsables en 1992 avant l'opération, 249 après, en 1994). Elle s'est ensuite tournée vers ses partenaires concessionnaires de réseau et s'est aperçue que les mêmes infractions étaient constatées (non port de la ceinture - sous prétexte que le véhicule est administratif -, marche arrière intempestive). C'est ainsi qu'est née une association avec l'ambition de fédérer les efforts de tous pour établir un diagnostic commun et faciliter les comparaisons (budget de 200 000 F) ; de mobiliser le personnel autour d'un projet d'entreprise, inscrit au CHSCT (comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail) ; et de partager les moyens d'actions : *« Inutile de recréer dans chaque entreprise des affiches qui peuvent être échangées entre partenaires du club. Pour une même cause d'accident, utilisons des supports identiques »*, propose Dominique Michel de la ville de Toulouse. Un journal commun a déjà été publié à six reprises en ce sens.

Démarche comparable dans le département des Bouches-du-Rhône où un club s'est constitué en 1990 avec l'État, le conseil général, la ville de Marseille et Aubagne. Quatorze clubs de sécurité routière en entreprise existent ainsi actuellement en France.

D'autres témoignages présentés au cours de ses assises, en particulier en matière de communication, mériteraient d'être cités : celui du club des 76 élus de l'Essonne qui a multiplié ses actions (en particulier celle autour de la sortie des nouveaux nés des maternités en Ile-de-France) ; celui de Super-Piéton, opération de la ville de Toulouse vers les scolaires ; celui de Laser, association qui a lancé entre autres initiatives le Tour de France de la sécurité routière ; celui enfin du centre d'éducation routière du Bas-Rhin qui a déjà reçu 23 000 enfants sur les 50 000 qui fréquentent les écoles du département. Mais une mention particulière revient à la fabuleuse caravane de la sécurité routière du département des Bouches-du-Rhône et son crash-test offert aux congressistes. Comme quoi un choc, même à 50 km/h, est tout aussi démonstratif qu'un discours sophistiqué ! ■

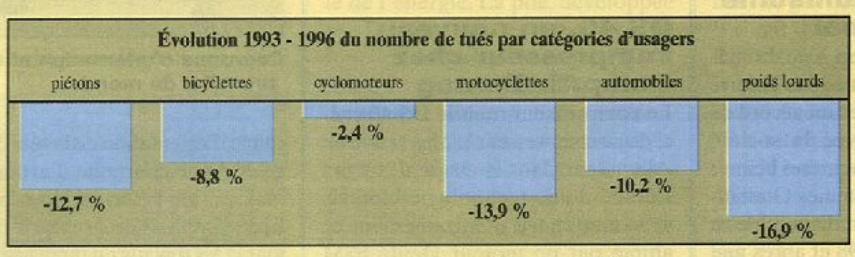
SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LES CHIFFRES CLÉS 1996

La baisse sensible des statistiques d'accidents* au niveau national entre 1993 et 1996 - et plus rapide encore du nombre de morts - profite d'abord aux poids lourds (-16,9 %), mais aussi aux motocyclettes (-13,9 %), aux piétons (- 12,7 %) et aux automobilistes (- 10,2 %). Elle touche moins les vélos (- 8,8 %) et peu les cyclomoteurs (-2,4 %). Un bilan à rapprocher de celui des victimes par tranche d'âge : les 15-24 ans apparaissent nettement plus touchés, bien après les 20-37 ans et les plus de 50 ans (un piéton tué sur deux a plus de 65 ans). Les actions en faveur d'un meilleur partage de la voirie doivent tenir compte de ces populations à risque.

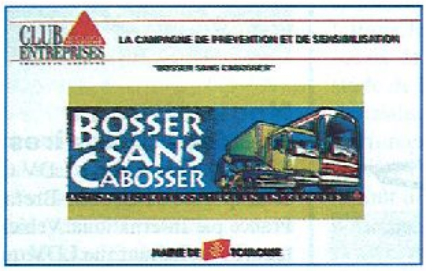
Bilan 1996	Évolution 1993-1996
125 046 accidents corporels	- 8,8 %
8 080 tués à 6 jours (8 541 à 30 jours)	- 10,7 %
170 117 blessés dont 36 204 graves	- 10,0 %

Globalement, le nombre des tués a été divisé par deux depuis 1972 tandis que l'indice de circulation était multiplié par deux. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) estime ainsi le coût de l'insécurité routière en 1996 à 118 milliards de francs (58 milliards pour les dégâts corporels, 60 milliards pour les dégâts matériels). Au rang des mauvaises nouvelles, il constate que la vitesse moyenne (déjà supérieure à la vitesse autorisée de 90 km/h) a toujours tendance à augmenter, plus encore sur route départementale que sur route nationale. L'ONISR relève d'ailleurs que si un tiers des accidents a lieu en rase campagne et deux tiers en agglomération, un tiers des décès survient en agglomération et deux tiers en rase campagne.

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Dégâts matériels
1994	3 700 000 F	381 000 F	81 000 F	20 600 F
1996	3 834 400 F	394 840 F	83 940 F	21 350 F



**Selon les chiffres de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)*



Affiches de sensibilisation destinées aux employés municipaux de la ville de Toulouse

Posters intended for municipal employees of the town of Toulouse