

Politiques Urbaines de Sécurité Routière (PUSER)

Club Accidentologie en milieu urbain, Nancy


Catherine Fourrel de Frettes

Organisation

- Appel à projet de la Délégation à la Sécurité Routière 2018-2022
- Equipe projet :
Florian Vanco, Vincent Ledoux, Catherine Fourrel de Frettes (CEREMA)
Laurent Carnis (IFFSTAR)
- Durée du projet : 2 ans et 6 mois



Éléments de contexte

- 2 accidents corporels sur 3
 - 1 personne tuée sur 3
 - 2/3 des personnes tuées = usagers vulnérables
-  en agglo
- Des pratiques variées entre villes
 - Des mesures d'ampleur dans certaines villes (politique de modération de la vitesse par exemple) / des actions beaucoup plus ponctuelles pour d'autres villes
 - Parfois des « évaluations locales » de la politique / d'actions / de mesures de SR (Grenoble (30))
 - Pas d'évaluation globale et absence de comparaison de ces politiques de SR

 Nécessité de mise en regard

Le projet

- **Objectif** : mettre en regard les politiques et l'accidentalité sur les 20-30 dernières années

les politiques de mobilité et de sécurité routière (PDU)



l'évolution de l'accidentalité routière

- **But** : identifier possiblement les politiques les plus efficaces en matière de réduction d'accidentalité
- **Cible initiale** : les agglomérations à PDU obligatoire (+ 100 000 habitants)

Réajustement de la cible

— 3 constats :

- 1/ Des agglos < 100 000 hab couvertes par une politique de déplacement et de SR
- 2/ Le ressort territorial d'une AOM est un périmètre mouvant
- 3/ Le PDU, un document qui évolue au cours du temps

Réajustement de la cible

— 3 constats :

- 1/ Des agglos < 100 000 hab couvertes par une politique de déplacement et de SR
- 2/ Le ressort territorial d'une AOM est un périmètre mouvant
- 3/ Le PDU, un document qui évolue au cours du temps

Réajustement de la cible

— 3 constats :

- 1/ Des agglos < 100 000 hab couvertes par une politique de déplacement et de SR
- 2/ Le ressort territorial d'une AOM est un périmètre mouvant
- 3/ Le PDU, un document qui évolue au cours du temps

Nouvelle définition de la cible

- **Enjeu** : définir un panel de territoires **constants** dans le temps et **couverts** par des politiques successives de mobilité et de sécurité routière
- **Cible** : le cœur des agglomérations et des ressorts territoriaux
= les villes-centres et communes de 1ère couronne



Echantillon en cours de test :
les villes-centres de + 50 000 habitants
et leur 1ère couronne

Echantillon

- **76 villes-centres de + 50 000 habitants** (hors Ile-de-France)

- 68 métropolitaines
- 8 en outre-mer



- **Toutes couvertes par une AOM** (72 AOM)

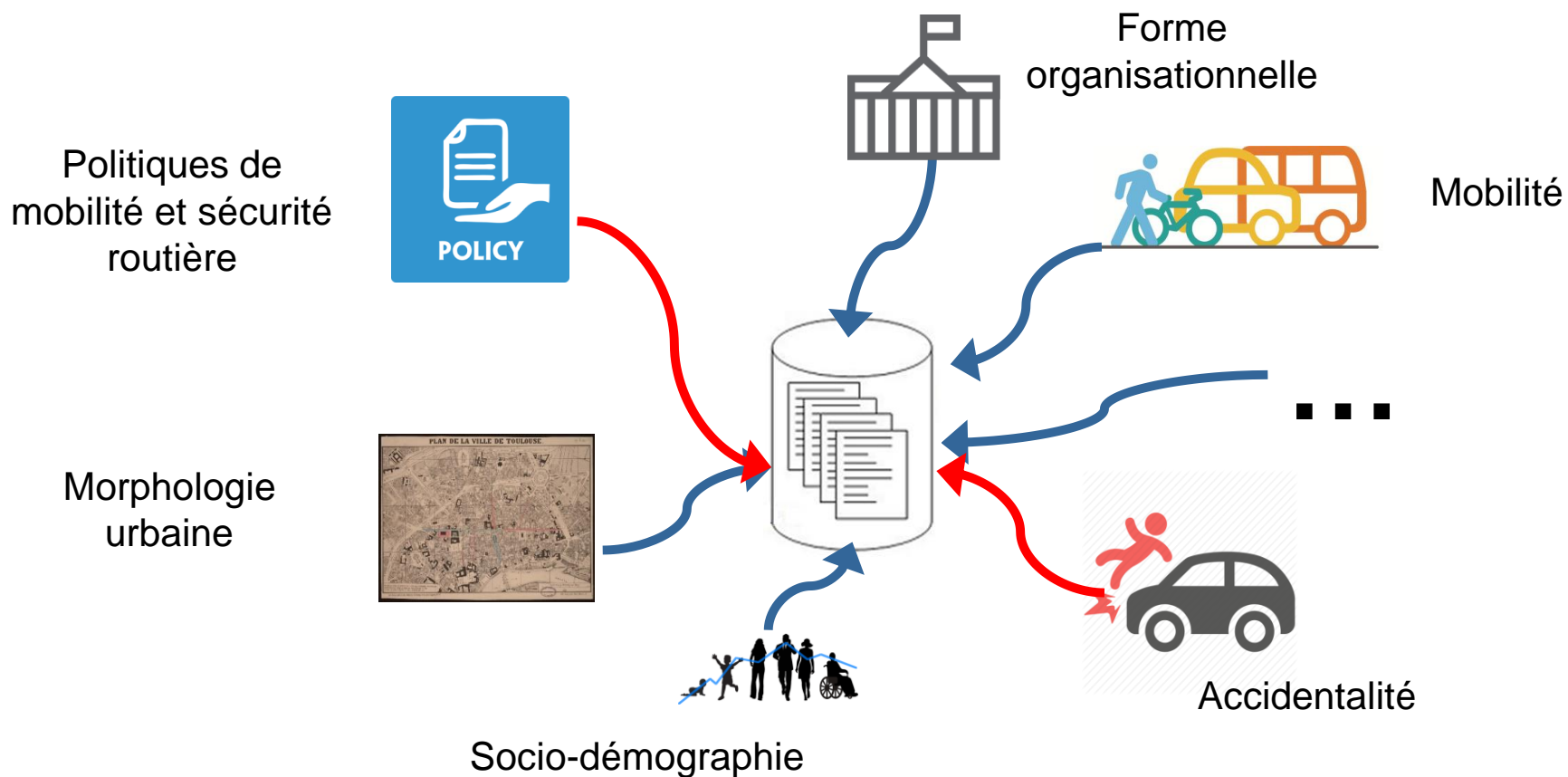
- **65** : au moins un plan approuvé ou finalisé
 - 51 AOM avec PDU/PLUiD obligatoire
 - 11 AOM avec PDU/PLUiD volontaire
 - 3 AOM avec un PGD ou autre
- **6** : 1er plan en cours de réalisation
- **1** : un plan en projet en 2019



1^{ère} étape : analyse des 68 villes-centres métropolitaines

Méthodologie : partie 1

— Approche quantitative : construction d'une BD



Méthodologie : partie 1

— En cours : construction et alimentation de la BD

– Accidentalité

- Reconstitution des 4 tables : accident, route, véhicule, usager
- Construction d'un dictionnaire de toutes les modalités disponibles de 1980 à 2017 pour chaque variable retenue
- Epuration des doublons



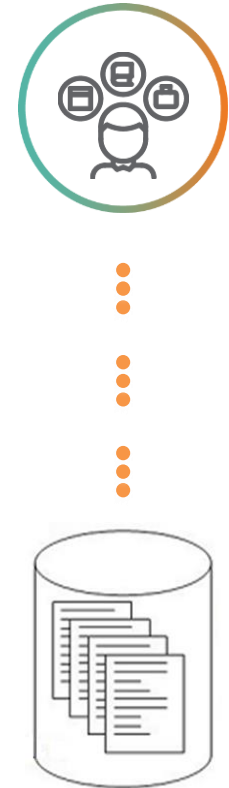
Travail d'harmonisation des données

Méthodologie : partie 1

- Recherche données disponibles (1980-2017) caractérisant chaque ville
 - Population
 - Emploi au lieu de travail
 - Âge
 - ...
- Construction d'indicateurs
 - Intensité urbaine
 - Part des jeunes et seniors dans la mortalité
 - ...



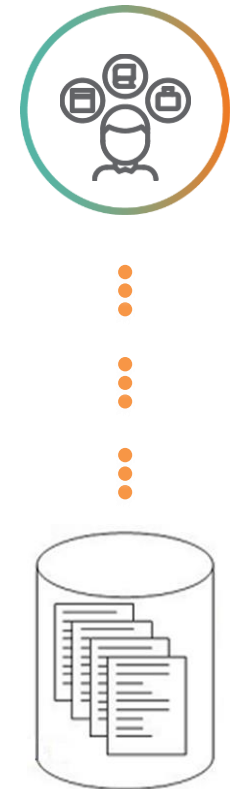
Identification de « familles homogènes »
de villes-centres pour les analyses



Méthodologie : partie 1

— Recensement mesures de SR dans les plans de déplacement de 1980 à 2017

Observatoire	Réalisation de documents/ études	Aspect répressif	Sécurisation de zones dangereuses/ des points noirs	Formation/ Communication/ Sensibilisation
Réseau (entretien, hiérarchisation, maillage...)	Maîtrise de la vitesse Apaisement des vitesses (Zones 30)	Modes actifs	Sécurité piétons	Sécurité vélos
Sécurité 2RM	Sécurité Jeunes	Sécurité seniors	Approche globale, Urbanisme/ organisation spatiale de la ville	Autres



- > Quels indicateurs retenir ?
- > D'autres documents prescriptifs en SR ?
- > D'autres facteurs impactant la politique de sécurité routière ?

Méthodologie : partie 2

— Approche qualitative



- Sélection de 3 à 5 villes considérées comme des exemples de pratiques institutionnelles (politiques) ou de mesures



- Entretiens avec les services compétents



- Monographies illustratives sur les manières de faire

Livrables

- Construction d'une typologie de villes pertinentes 2019
- Construction et exploitation de la base de données
- Rapport sur la partie quantitative
- Entretiens auprès des villes sélectionnées 2 ans et demi
- Rapport sur la partie qualitative
- Rapport final
- Remises de notes opérationnelles 2021



Merci pour votre attention