

Politique urbaine de sécurité routière (PUSER) AAP DSR 2018-2022

Club outils accidents 21-23 novembre 2018

Florian Vanco

PUSER : contexte

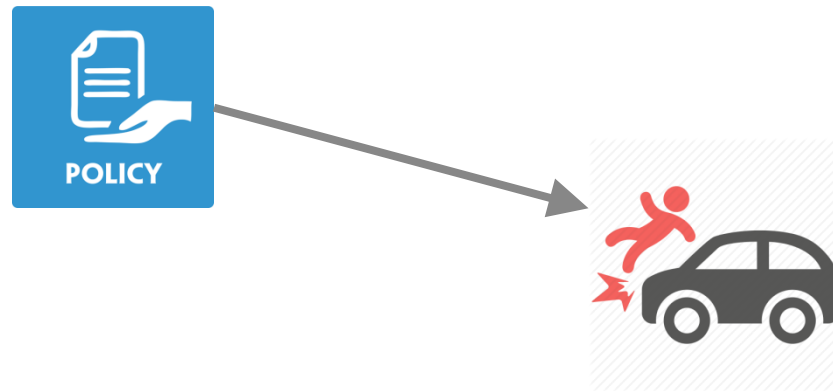
- Le projet PUSER consiste à observer les évolutions de l'accidentalité dans les agglomérations à PDU obligatoire (plus de 100 000 habitants), et à recenser les grandes orientations entreprises en sécurité routière. L'objectif est de mettre en regard l'évolution de l'accidentalité routière et ses modalités avec la mise en œuvre de la politique menée en matière de mobilité figurant dans les PDU.
- L'étude PUSER est envisagée sur un échantillon d'environ 120 villes (nombre d'EPCI de plus de 100 000 habitants en 2017). Périmètre de l'AOM.
- But : identifier et caractériser les politiques menées et d'identifier possiblement les plus efficaces en matière de réduction d'accidentalité routière.

PUSER : contexte

- Des pratiques variées entre villes
- Des mesures/actions 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 (Marseille, Grenoble (30))
- Pas d'évaluation globale et absence de comparaison de ces politiques de SR - nécessité de mise en regard

PUSER : objectifs

- Évaluation des politiques de SR des villes à PDU obligatoires (\approx 120 villes) sur 20/30 ans



- Réalisation de monographies illustrant les résultats de l'évaluation

PUSER : METHODE



PUSER : METHODE



Morphologie de la Ville

- Taille
- Population
- Réseau de Transport, etc..



Forme organisationnelle

- Forme de gouvernement
- Organisation administrative
- Valeurs et objectifs etc.

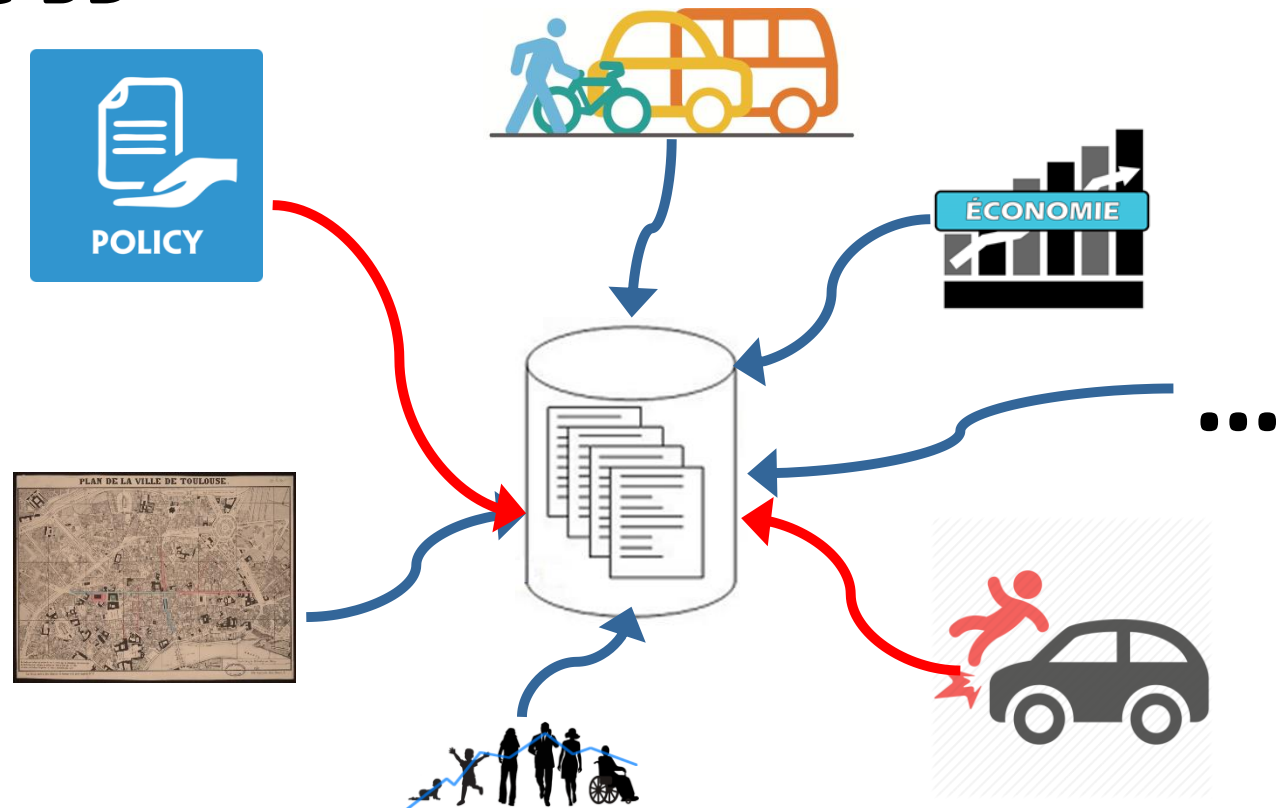


Politique de sécurité routière

- Zone 30
- Pistes cyclables
- Transports collectifs, etc.

PUSER : METHODE

- Constitution d'une BD



Exploitations et analyses de la BD

PUSER : METHODE

- Définition d'une typologie : villes « comparables » et des catégories d'acteurs
- Choix d'indicateurs (accidentalité, mobilité, démographie...) : vers une métrique de la performance
- Recensement des politiques/mesures de SR mises en œuvre dans les agglomérations : vers la définition d'un répertoire systématique des pratiques
- Approche qualitative
- 3 à 5 villes considérées comme des exemples de pratiques institutionnelles (politiques) ou de mesures
- Entretiens avec les services compétents

PUSER : livrables

- Construction d'une typologie de villes pertinentes (T0+3)
- Construction et exploitation de la base de données (T0+15)
- Rapport sur la partie quantitative (T0+20)
- Entretiens auprès des villes sélectionnées (T0+22)
- Rapport sur la partie qualitative (T0+27)
- Rapport final (T0+30)
- Remises de notes opérationnelles

PUSER : organisation

- Convention DSR-CEREMA-IFFSTAR
- Equipe projet : Florian Vanco, Vincent Ledoux (CEREMA), Laurent Carnis (IFFSTAR)
- Durée du projet : 2 ans et 6 mois
- Recrutement d'un CDD 24 mois (prise de poste en février).

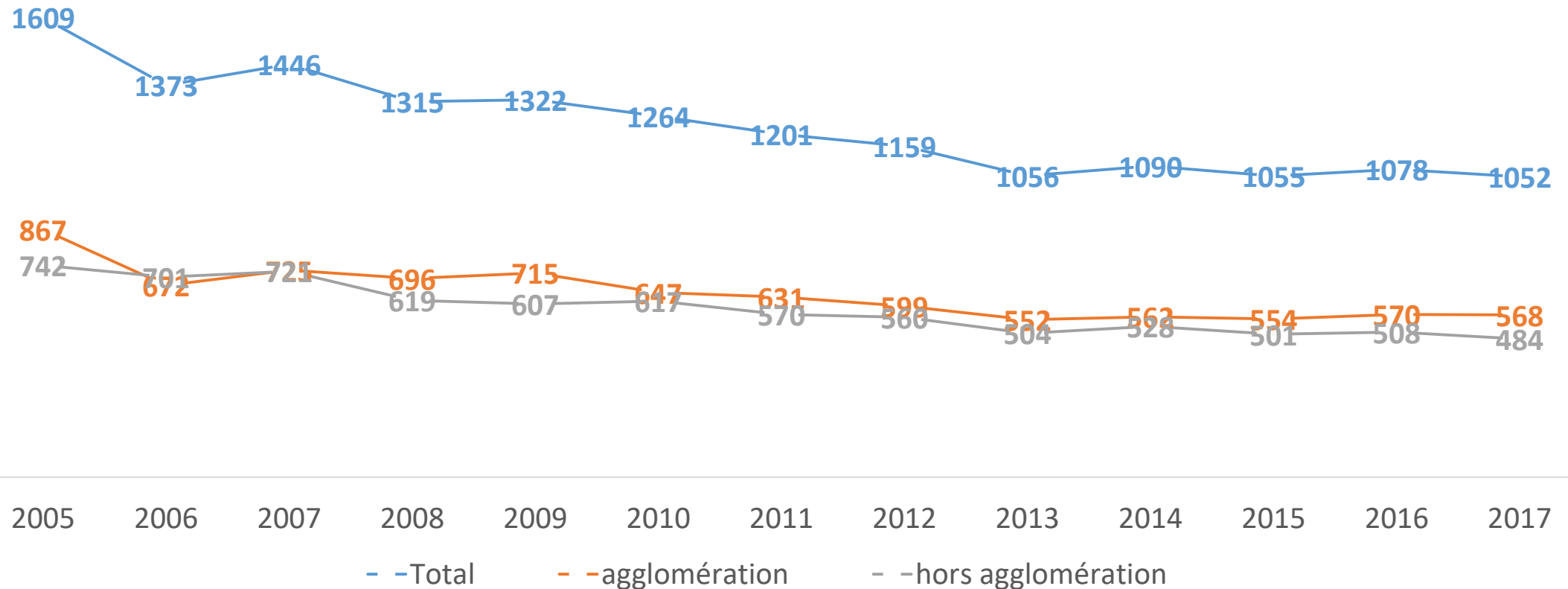
Travail préliminaire : prise en compte des enjeux de SR dans les PDU

- Stage effectué dans le cadre du lancement du projet PUSER
- Niveau master 1^{er} niveau / 5 mois
- « Mesures de sécurité routière dans les PDU »

- Enjeux de sécurité routière propres au milieu urbain
- Mesures mises en avant par les PDU pour répondre à ces enjeux

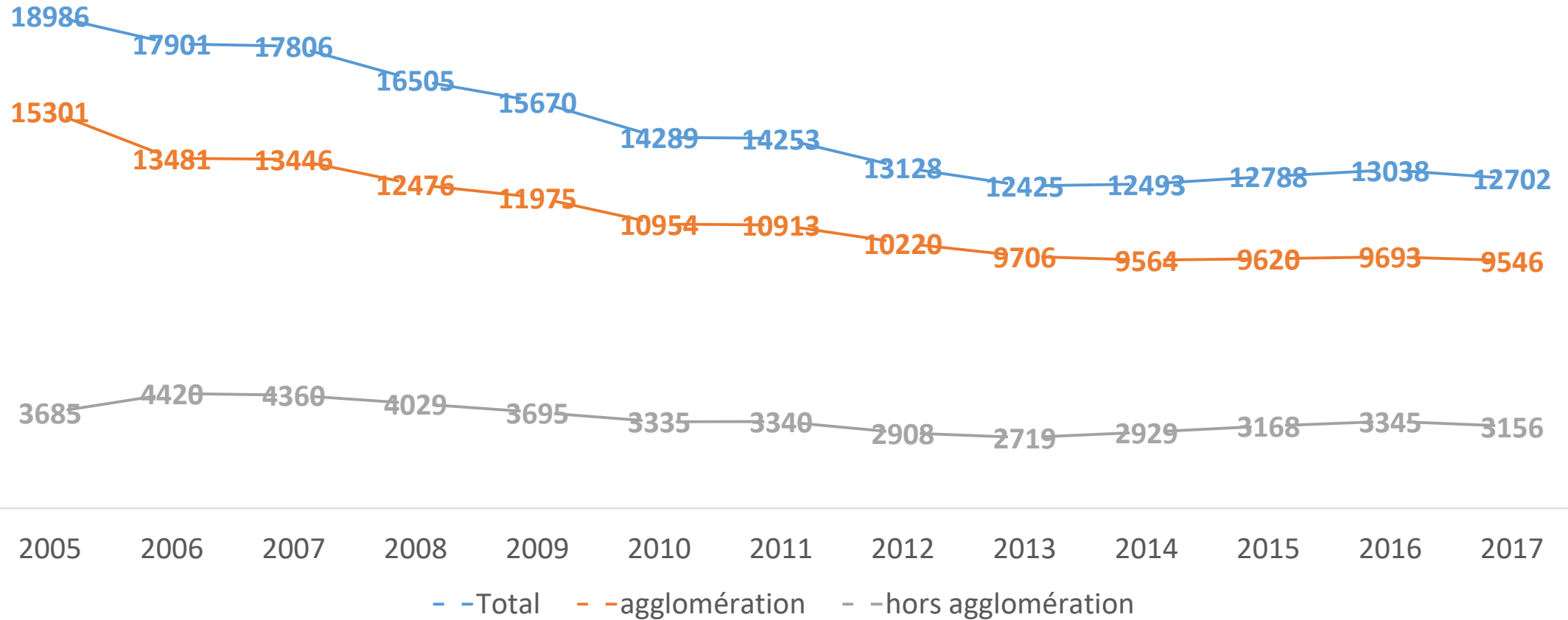
Statistiques de cadrage

TUÉS DANS LES EPCI DE PLUS DE 100 000 HABITANTS

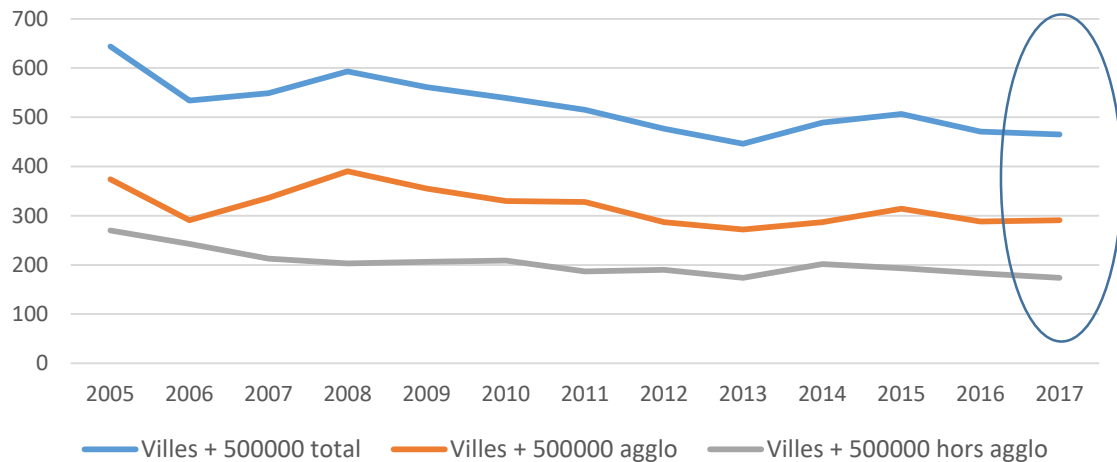


Statistiques de cadrage

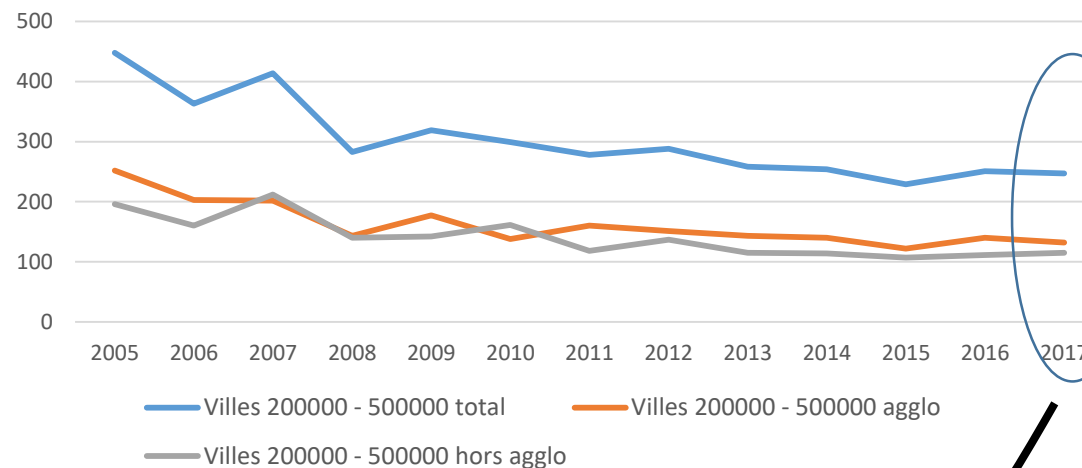
BH DANS LES EPCI DE PLUS DE 100 000 HABITANTS



Tués dans les EPCI de + 500 000 habitants

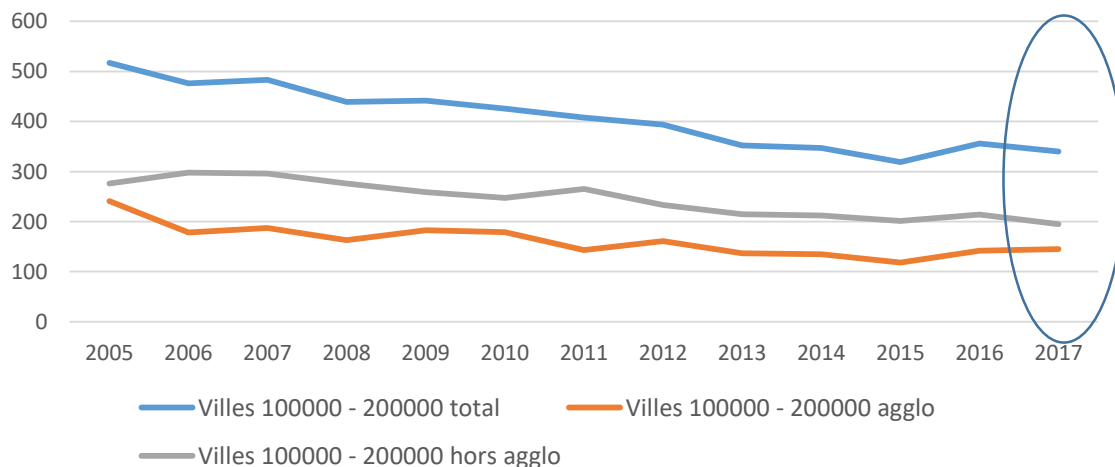


Tués dans les EPCI 200000-500000 habitants

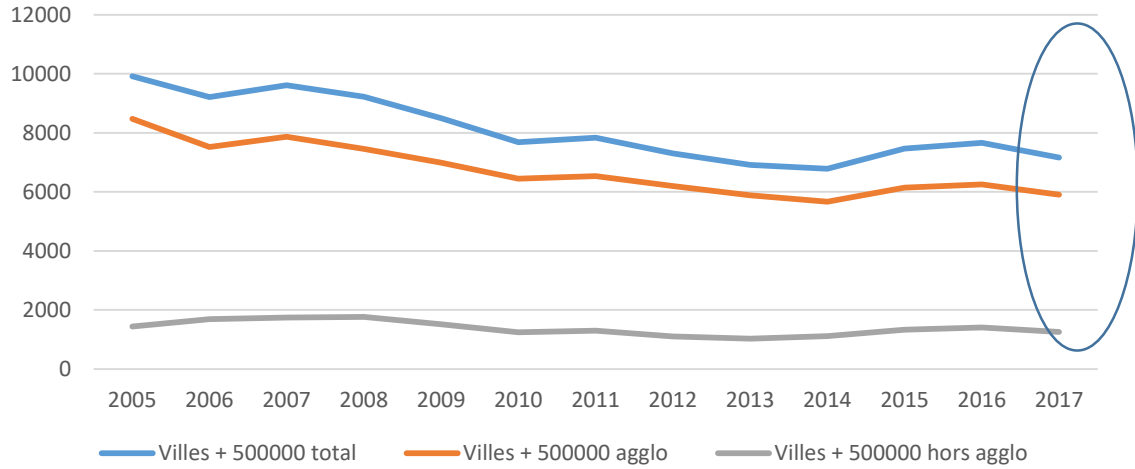


Inversion des courbes tués / BH. En dessous du palier 200 000 habitants, les tués hors agglo sont plus nombreux que les tués en agglo.

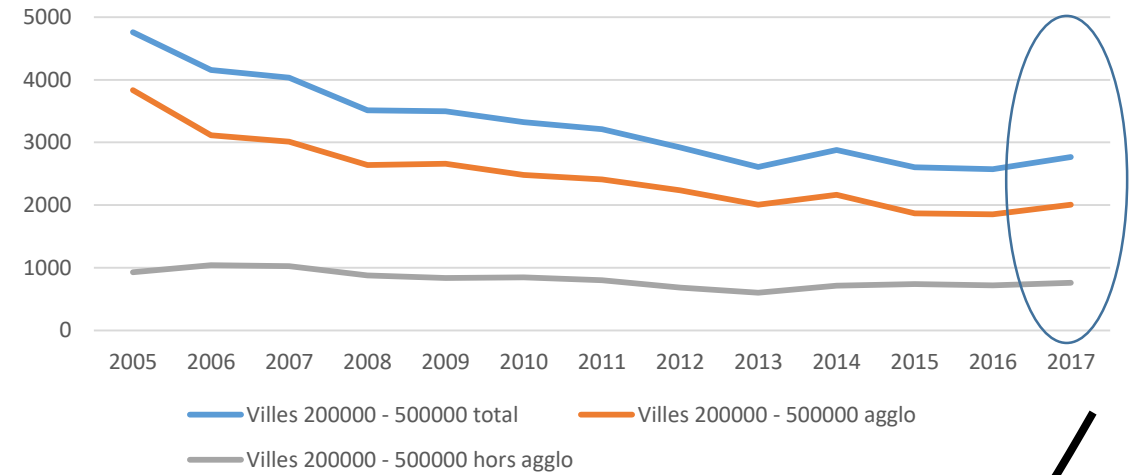
Tués dans les EPCI 100000-200000 habitants



BH dans les EPCI de + 500000 habitants

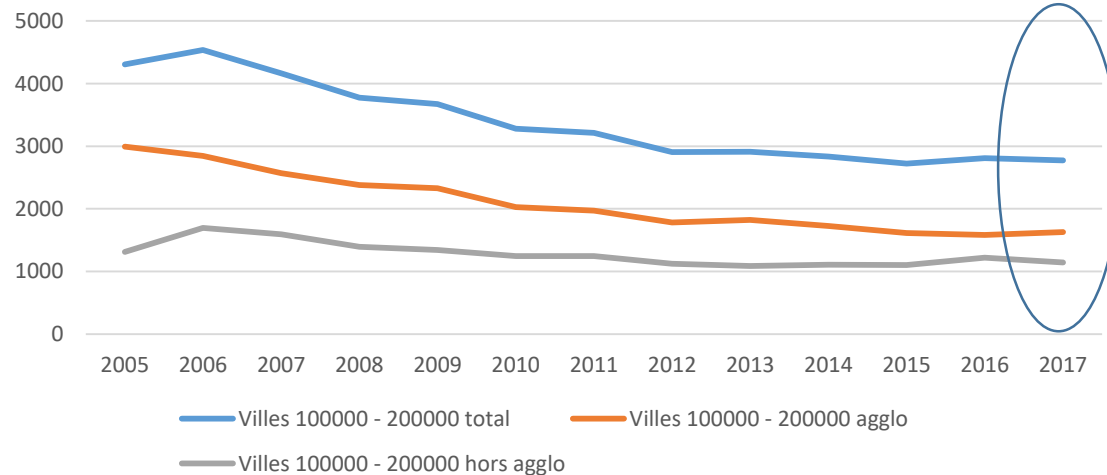


BH dans les EPCI 200000-500000 habitants



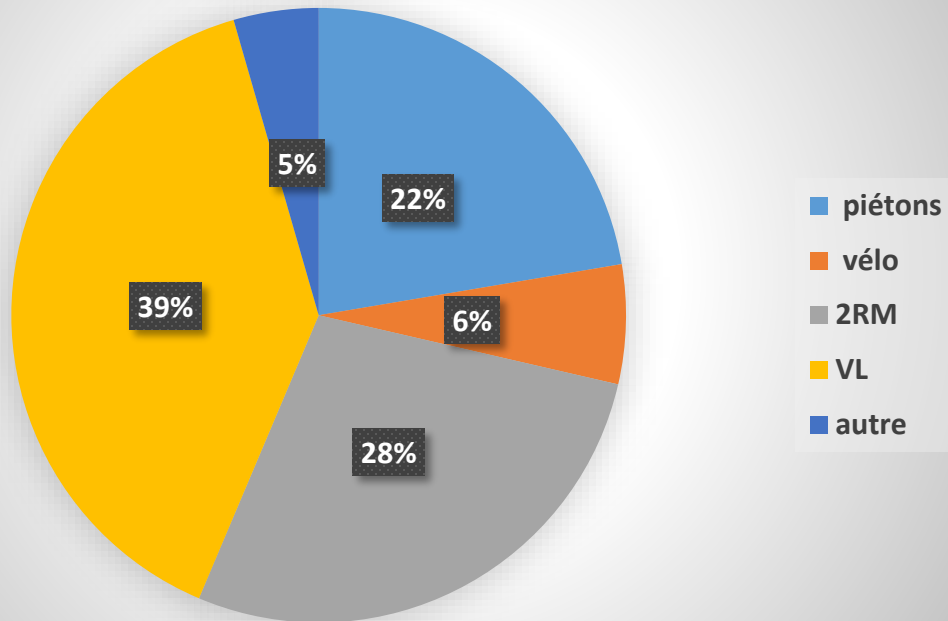
Pas d'inversion de la courbe BH aggro / hors aggro mais rapprochement (palier inférieur à 100 000 habitants).
Stabilité des BH hors aggro depuis 10 ans.

BH dans les EPCI 100000-200000 habitants



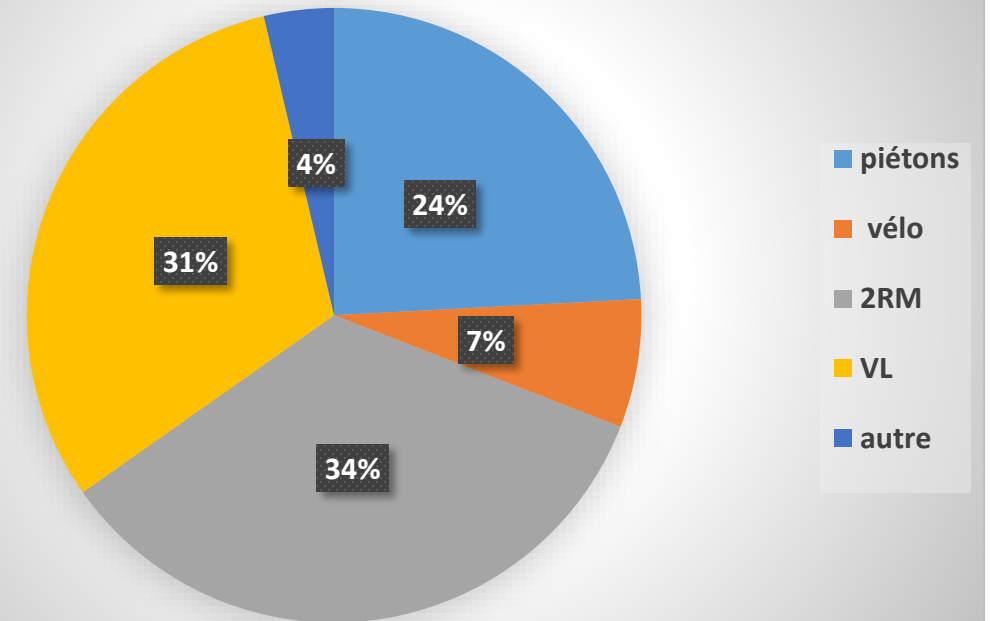
Statistiques de cadrage

Tués EPCI + 100000 habitants 2017



Tués	piétons	vélo	2RM	VL	autre
1052	235	66	292	412	47

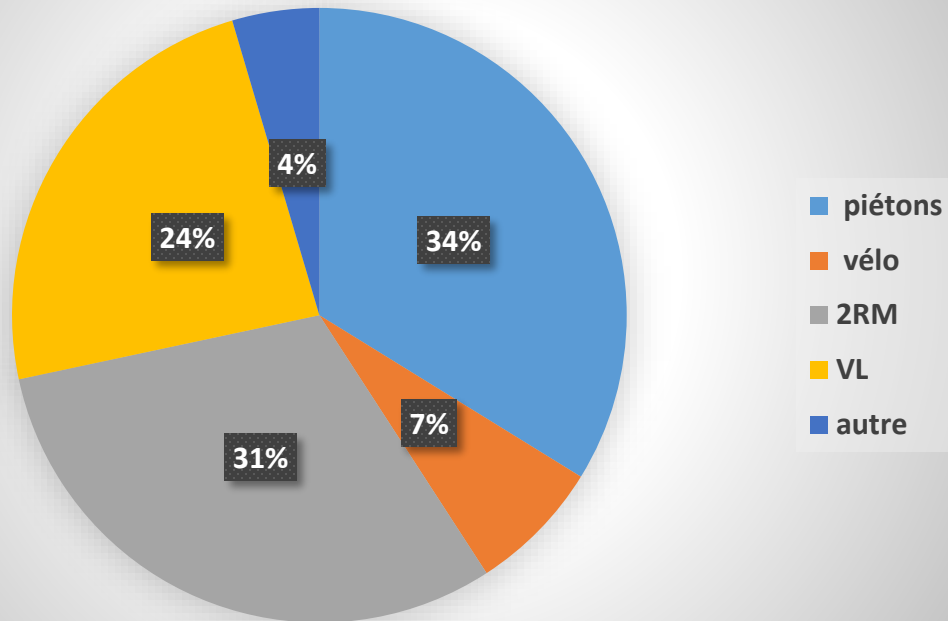
BH EPCI + 100000 habitants 2017



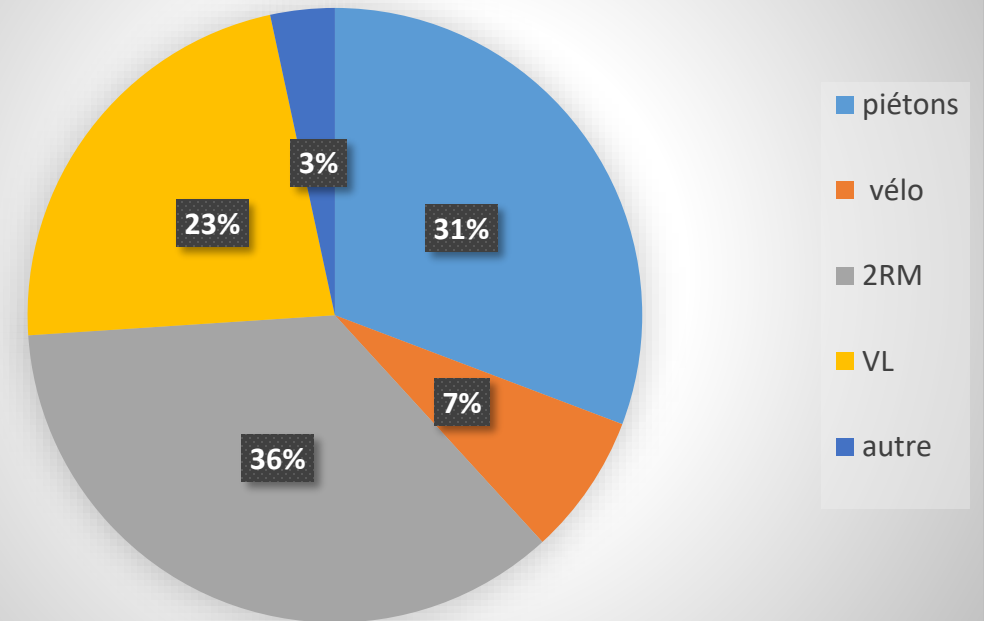
BH	piétons	vélo	2RM	VL	autre
12702	3069	858	4358	3950	467

Statistiques de cadrage

Tués EPCI + 100000 habitants 2017 en agglo



BH EPCI + 100 000 habitants en agglo

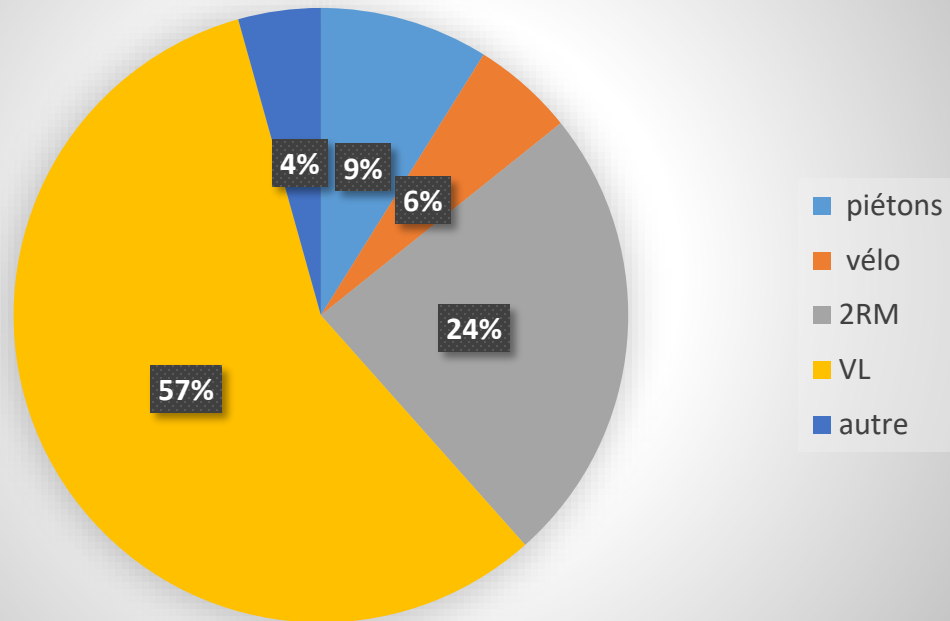


Tués	piétons	vélo	2RM	VL	autre
568	192	40	175	135	26

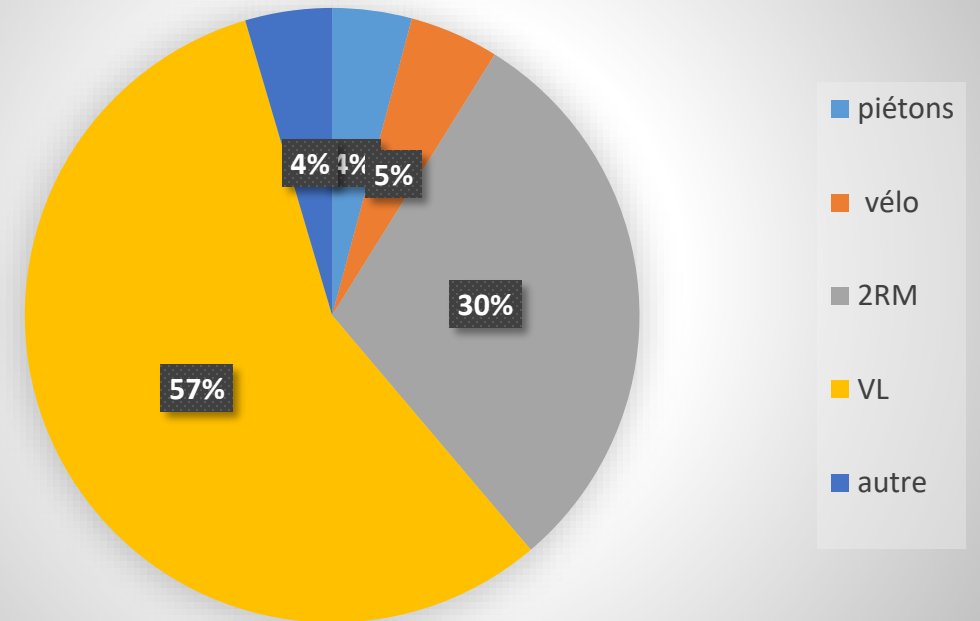
BH	piétons	vélo	2RM	VL	autre
9546	2937	710	3413	2163	323

Statistiques de cadrage

Tués EPCI + 100000 hab. hors agglo 2017



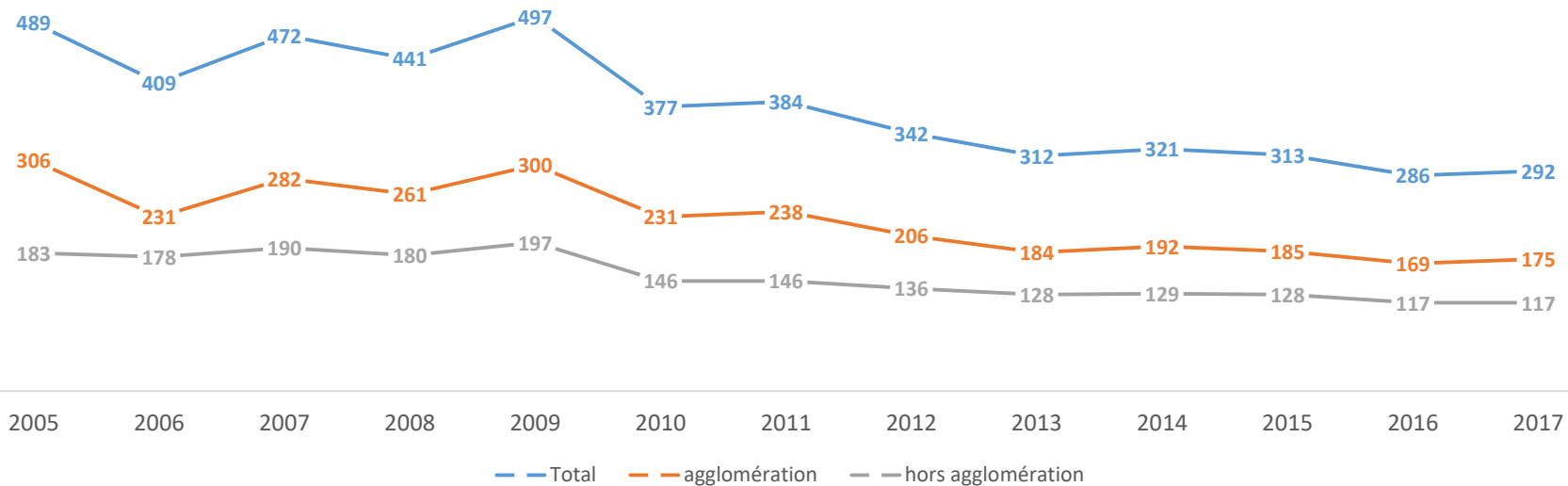
BH EPCI + 100000 hab. hors agglo 2017



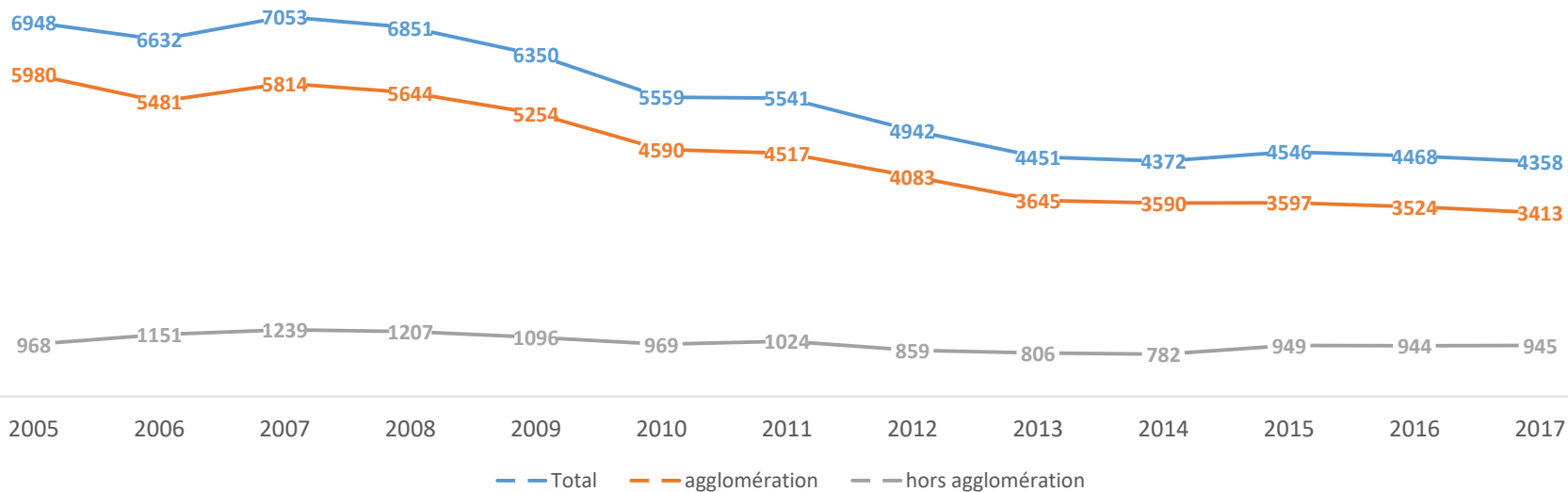
Tués	piétons	vélo	2RM	VL	autre
484	43	26	117	277	21

BH	piétons	vélo	2RM	VL	autre
3156	132	148	945	1787	144

TUÉS 2RM DANS LES EPCI DE PLUS DE 100 000 HABITANTS



BH 2RM DANS LES EPCI DE PLUS DE 100 000 HABITANTS



Enjeux de sécurité routière spécifiques au milieu urbain

- Dans les EPCI de plus de 100 000 habitants, plus d'un tué sur deux est usagers vulnérables, 2 BH sur trois sont vulnérables.
- A l'intérieur des panneaux d'agglomération de ces EPCI, plus de deux tués sur trois sont usagers vulnérables, plus de 7 BH sur 10 sont vulnérables
- Dans les zones hors aggro, la problématique de la mortalité demeure avec un rapport tués / BH trois fois plus important qu'en aggro
- Sur la base d'une surreprésentation du mode/classe d'âge en agglomération.
- Enjeux retenus : Usagers vulnérables (piétons, cyclistes, 2RM, jeunes 0-18, personnes âgées 75+)

SR et PDU: Echantillon considéré

Métropole d'Aix-Marseille-Provence
Métropole de LYON
Métropole Européenne de Lille
Toulouse Métropole
Métropole Nice Côte d'Azur
Métropole Rouen Normandie
EuroMétropole de Strasbourg
Montpellier Méditerranée Métropole
Grenoble-Alpes-Métropole
CA Tours (Plus)
CU du Grand Nancy
CA Reims Métropole
CA Valence-Romans Sud Rhône-Alpes
Brest Métropole
CA de Sophia Antipolis (Antibes)

SR et PDU : mesures recensées

Lecture des 16 PDU puis recensement des mesures prises en faveur d'une amélioration de la sécurité routière

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

Sécurité Routière et PDU

- Aspect répressif
- La police municipale dispose des compétences pour constater et verbaliser différentes infractions (excès de vitesse, non respect de la priorité, non-port de la ceinture etc...)
- Les mesures concernant la répression sont assez peu abordées (1 PDU sur 3). Impopularité de la mesure.
- Marseille, Nice et Toulouse proposent d'augmenter les contrôles et verbalisations.
- Lyon mentionne une concertation régulière avec les services de l'état pour la mise en place de dispositif de contrôle de vitesse à des endroits sensibles.

Sécurité Routière et PDU

- Formation, sensibilisation et communication (12 PDU)
- Au niveau national, levier d'action fréquemment utilisé par l'État
- Très souvent repris par les collectivités dans leur PDU (2 PDU sur 3) soit directement, soit indirectement.
- Indirectement : promotion des modes actifs notamment par la création d'une maison de la mobilité, de PDE (9 agglos)
- Directement : Journées de sensibilisation (Lyon), diffusion de message de prévention sur PMV, campagnes de sensibilisation au partage de la rue (Lille).

Sécurité Routière et PDU

- Maîtrise et apaisement des vitesses
- Mesure présente sur tous les PDU étudiés (mesure globale de gestion de la mobilité)
- Plusieurs villes mentionnent une stratégie globale de création des zones 30 (sur une large échelle) et des zones de rencontre. Exemple de Grenoble avec sa démarche « «Coeur de métropole, coeur de ville, coeur de village » »
- La réalisation d'aménagements spécifiques à ces zones 30 est systématique (ralentisseurs, chicanes, rétrécissement des voies, sens alternés, etc...)
- Certaines villes envisagent d'instaurer un dispositif de régulation dynamique des vitesses sur les voies rapides (Valence, Toulouse)

Sécurité Routière et PDU

- Approche globale urbanisme/déplacement
- Villes des courtes distances, opérations de densification, mixité urbaine, contrats d'axes.
- Réalisation de PLUi-D (Brest et Strasbourg). Ces documents favorisent notamment dans le PLU la continuité (« perméabilité ») des modes actifs (marche et vélos).

Sécurité Routière et PDU

- Sécurité piétons (12 PDU sur 15)
- 1/3 des tués en agglomération.
- Réalisation d'aménagements spécifiques par le biais de plan/charte piétons (Tours et Valence).
- Facilitation des traversées piétonnes par l'aménagement de carrefours compacts et l'instauration de phases de vert intégral (Montpellier)
- Phases de feux rouge inférieures à 30 secondes, 50 m max. entre deux passages piétons, îlots centraux pour les voies à fort trafic (Nice).

Sécurité Routière et PDU

- Vélo (14 PDU sur 15)
- Développer le maillage cyclable, mise en place d'axes structurants forts, continuité des parcours à vélo. Schémas directeurs cyclables et plans vélos (Brest, Grenoble, Nancy, Strasbourg, Toulouse, Tours).
- Généralisation du double sens cyclable en zones 30, couloirs bus partagés, CPC, sas vélos aux carrefours (Grenoble, Lyon et Montpellier).
- Approches non directes mais dans une optique « Safety in numbers » (Jacobsen, 2003).

Sécurité Routière et PDU

- Sécurité 2RM (4 PDU sur 15!?)
- Problématique délaissée dans la majorité des PDU
- Quelques pistes :
- Valence : prise en compte des 2RM dans sa démarche code de la rue et actions de prévention dans les lycées
- Marseille : traitement des obstacles latéraux et/ou agressifs dans les zones à risques.
- Antibes : campagnes de sensibilisation à l'usage de ces modes en ville.

Sécurité Routière et PDU

- Sécurité jeunes (9 PDU sur 15)
- Vu sous l'angle des PDES. Création de pedibus et vélobus (apprentissage des bonnes pratiques).
- Sécurisation des accès piétons et vélos aux abords des écoles / apaisement des vitesses dans ces zones.
- Sécurité séniors
- Traitée indirectement sous l'angle de l'accessibilité mais la problématique de la sécurité des déplacements des séniors n'est pas explicitement mentionnée.
- Néanmoins compensée par la bonne appropriation de la thématique piétons.

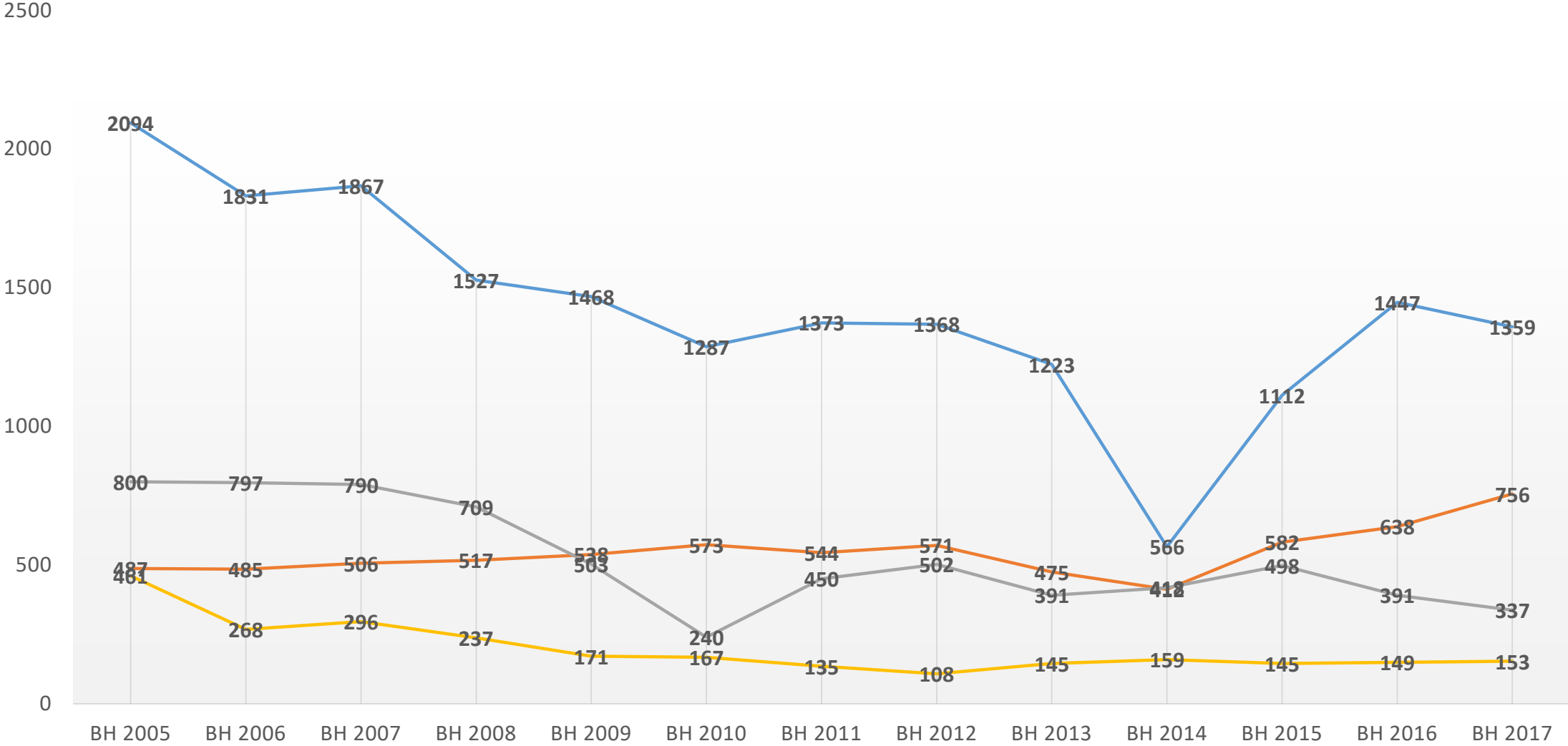
Sécurité Routière et PDU

- Les observatoires Vélos / piétons sont indispensables pour le suivi avant / après des mesures PDU.
- Présents dans 11 villes sur les 16 étudiées.
- Enquêtes CEREMA de 2016 : seulement 24 villes sur 59 avaient un observatoire.
- Pérennité de ces observatoires ?

Sécurité Routière et PDU

- Comment la sécurité routière est abordée au sein de vos PDU ?
- Y a t-il des objectifs fixés avec évaluation à 5 ans ?
- Thématique des 2RM et séniors ?

Titre du graphique



— Marseille — Lyon — Lille — Toulouse

