



## **Etude de sécurité des déplacements dans des quartiers en Grand Projet de Ville sur Grenoble, Metz, Nantes et Toulouse NOTE SYNTHÉTIQUE**

### **Pourquoi cette étude ?**

Une étude du cabinet FORS-Recherche Sociale a fait apparaître la nécessité d'avoir une meilleure connaissance des problèmes de sécurité des déplacements dans les quartiers relevant de la Politique de la Ville. Quels sont les types d'accident et les usagers concernés ? Ces territoires témoignent-ils d'un taux d'accident plus important que les autres quartiers des communes dans lesquels ils s'inscrivent ? S'agit-il de problèmes liés à la réalité urbaine spécifique de ces quartiers, à des populations qui rencontrent des problèmes particuliers sur ces territoires ?

De plus, les quartiers relevant de la Politique de la Ville font souvent l'objet de réaménagements qui sont un moment privilégié pour intégrer la sécurité des déplacements.

### **Par qui a-t-elle été menée ?**

Afin de répondre à toutes ces questions la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, en lien avec la Délégation Interministérielle à la Ville a confié au Certu le pilotage d'une étude de sécurité des déplacements sur un quartier de grand projet de ville de quatre villes (Grenoble, Metz, Nantes et Toulouse).

Une étude d'enjeux de sécurité a été réalisée en 2004 par le bureau d'études Lignes de Conduite. Elle a permis d'orienter l'étude de diagnostic de sécurité menée en 2005 par les bureaux d'études Lignes de Conduite et Altermodal.

Le Cete Méditerranée qui a participé au pilotage de l'étude a été mandaté pour réaliser une synthèse de cette étude sur les quatre sites retenus. La rédaction du rapport de synthèse est en cours, il devrait être publié dans le courant d'année 2007. D'ores et déjà, des premiers enseignements peuvent être tirés de cette étude que ce soit en termes :

- de spécificités de problèmes de sécurité des déplacements dans les quartiers en grand projet de ville (GPV) étudiés,
- d'intégration de la problématique sécurité des déplacements dans les projets en rénovation urbaine ou d'importance du partenariat et de la démarche projet sur cette thématique.

### **Contacts :**

**Bertrand Christian au Certu** ([Bertrand.Christian@equipement.gouv.fr](mailto:Bertrand.Christian@equipement.gouv.fr))

**Marine Millot au Cete Méditerranée** ([Marine.Millot@equipement.gouv.fr](mailto:Marine.Millot@equipement.gouv.fr))

## Existe-t-il des spécificités de problèmes de sécurité en quartiers GPV ?

Dans les quartiers étudiés, les problèmes de sécurité renvoient majoritairement aux spécificités d'aménagement de ces quartiers mais aussi aux spécificités de comportement et de modes de vie. Différents exemples peuvent illustrer ces spécificités.

L'un des premiers exemples renvoie à **la conception des axes structurants.**

Ils sont souvent de larges gabarits (chaussées à 2×2 voies ou 2×1 voies avec terre-plein central), très circulés et pensés comme isolés de leur environnement. Ces axes peuvent créer des coupures dans les quartiers et poser des problèmes de sécurité par rapport aux traversées piétonnes.



Photo 1: Piétons traversant un axe primaire  
(Source : Altermodal)

Le gabarit des axes structurants et l'aménagement des intersections (souvent larges et complexes) favorisent des vitesses élevées de circulation et posent différents problèmes : perte de contrôle de véhicule, conflits aux intersections...



Photo 2: Carrefour à feux très large (Source : Lignes de Conduite)

Les quartiers étudiés révèlent également **une accidentologie piétonne forte, en particulier chez les enfants de moins de 14 ans.**

Sur les quartiers GPV de Grenoble, Metz, Nantes et Toulouse, la part des accidents impliquant au moins un piéton atteint de 25% à 50% de l'ensemble des accidents survenus de 1999 à 2003. Dans tous les cas, cette part est plus forte pour le quartier GPV que pour l'ensemble du reste de la ville (par exemple à Metz, la part des accidents piétons représente 50% sur le GPV et 30% sur le reste de la ville).

Cette accidentologie renvoie à une mobilité piétonne plus forte que dans d'autres types de quartiers, mais aussi à une inadéquation entre la conception des voiries et leurs usages.



Photo 3: Décalage entre l'aménagement des axes primaires et leur fonction (Source : Lignes de Conduite)

Par exemple, les espaces publics où jouent les enfants bordent des voiries de large gabarit et de vitesse de circulation élevée. Ajouté à cela, les enfants impliqués dans les accidents de la circulation sont rarement sous surveillance parentale.



*Photo 4: Enfants traversant en courant (Source : Altermodal)*

De même, les cheminements ne sont pas toujours bien assurés ou continus, obligeant les piétons à traverser de larges voiries sans passage adéquat. C'est le cas, par exemple, des cheminements vers les arrêts des transports collectifs.



*Photo 5: Piéton traversant une large voie depuis un arrêt TC (Source : Altermodal)*

Enfin au coeur des quartiers, le sentiment d'appropriation de l'espace est souvent fort. Il est d'ailleurs renforcé par l'enclavement des quartiers. Cette appropriation se traduit par des traversées de piétons et des usages de l'espace public en conflit avec la circulation.

Un autre exemple concerne **le stationnement, très souvent présent aux abords des voies.**

En effet, beaucoup d'habitants préfèrent stationner leur véhicule le long des axes, le flux automobile assurant une forme de contrôle, et à proximité immédiate de leur domicile plutôt que de les stationner dans des parkings à l'écart.



*Photo 6: Voie de desserte bordée de stationnement (Source : Lignes de Conduite)*

Cependant le stationnement crée de nombreux masques à la visibilité entre conducteurs de véhicules et piétons, notamment chez les enfants, au moment des traversées de ces derniers. Les piétons débouchent alors sur la chaussée au moment où un véhicule arrive et celui-ci n'a pas le temps de réagir pour éviter le choc.

## Pourquoi introduire la problématique sécurité des déplacements dans les projets en Rénovation Urbaine ?

L'étude menée dans les quartiers GPV a montré à quel point les problèmes de sécurité des déplacements étaient liés aux inadéquations entre conception et usages de l'espace public.

Les projets de rénovation urbaine sont souvent l'occasion de réaménager l'espace public. L'intégration de la sécurité des déplacements, dès cette phase, peut éviter de générer de nouveaux problèmes de sécurité, tout en essayant de résoudre ceux déjà existants.

Par exemple, ces quartiers souffrent souvent d'être enclavés. Les projets de rénovation urbaine sont alors basés sur l'ouverture de ces quartiers. Se posent les questions de comment ouvrir ? À qui ? Et pourquoi ? Cette ouverture s'accompagne souvent de la création de nouvelles voies pour les voitures. Cependant ces voies s'inscrivent sur des territoires où la vie locale était fortement présente. Elles doivent donc être traitées en prenant en compte cette vie locale pour éviter de générer de nouveaux conflits entre vie locale et circulation. De même leur raccordement aux réseaux existants doit être réfléchi pour éviter de créer des effets secondaires comme le déport du trafic dans le coeur des quartiers.

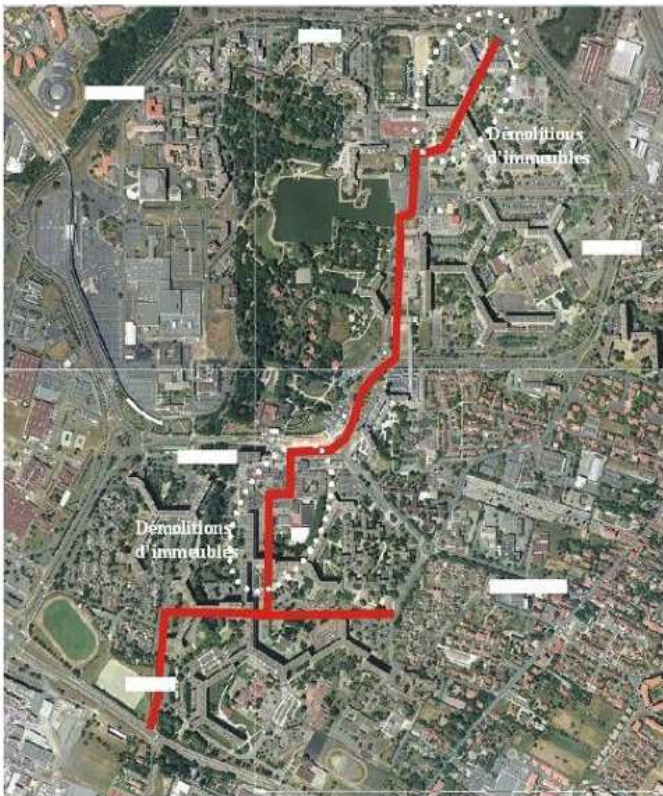


Illustration 7: Tracé d'une nouvelle voie dans un projet GPV

D'une manière générale, les projets de rénovation urbaine s'accompagnent d'un réaménagement de voirie et d'espace public. Et la façon dont ce réaménagement est mené peut avoir des incidences sur les problèmes de sécurité :

- l'organisation et la hiérarchie du réseau dans et à proximité du site intègrent-elles les objectifs de sécurité ?
- Comment est pris en compte le stationnement ? Ne va-t-il pas introduire de masque à la visibilité entre les différents usagers ?
- D'autres masques à la visibilité, comme les plantations n'ont-ils pas été introduits ?
- Les profils en travers des voies sont-ils adaptés aux usages qui en sont faits ?
- Les cheminements piétons très importants dans ces types de quartier ont-ils été identifiés et aménagés en conséquence ?
- ...

Un projet de rénovation urbaine, c'est aussi l'occasion de communiquer auprès des habitants sur les questions de sécurité des déplacements (ex : vigilance auprès des enfants).

### Des méthodes éprouvées pour intégrer la dimension sécurité dans les projets de rénovation urbaine :

- Étude de sécurité des déplacements pour les voiries existantes (Guide Certu à paraître en 2007)
- Démarche Qualité du Contrôle de Sécurité des Projets Routiers en milieu urbain pour les voiries nouvelles (Guide Certu – Setra)