



*INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE  
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITÉ*

Frédérique HERNANDEZ  
Hélène REIGNER  
Julie LUCAS  
Clara RUSCHER

Avec la collaboration de  
Thierry Brenac  
Dominique Fleury  
Jean-Emmanuel Michel

## La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils

Quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU ?

Rapport final

PREDIT, Groupe Opérationnel 3 « Nouvelles connaissances pour la sécurité »  
Décision de subvention n° 03MT49

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, du Tourisme et de la Mer  
Direction des Affaires Scientifiques et Techniques

*Rapport de convention INRETS/DRAST  
INRETS/RE-05-920-FR  
Novembre 2005*

**Les auteurs :**

Frédérique Hernandez, Maître de Conférences  
Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, Département aménagement.

Hélène Reigner, Chargée de Recherche  
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité  
Département Mécanismes d'Accidents  
Chemin de la Croix Blanche - 13300 SALON-DE-PROVENCE

Julie Lucas, Ingénieur d'Etudes  
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité  
Département Mécanismes d'Accidents  
Chemin de la Croix Blanche - 13300 SALON-DE-PROVENCE

Clara Ruscher, Ingénieur d'Etudes  
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité  
Département Mécanismes d'Accidents  
Chemin de la Croix Blanche - 13300 SALON-DE-PROVENCE

Les auteurs remercient Christine Gauci pour son implication dans la finalisation du document.



---

Copyright : Reproduction autorisée sous réserve d'en mentionner l'origine

Réalisation : INRETS – Centre Marseille-Salon de Provence – Chemin de la Croix Blanche – F-13300 Salon de Provence FRANCE

---

# Sommaire

<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>5</b>
<b>FICHE DE SYNTHÈSE</b>	<b>7</b>
<b>CHAPITRE 1. INTRODUCTION</b>	<b>11</b>
1.1 DE L'INTERET D'ANALYSER LES ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE AU REGARD DES ENJEUX LOCAUX EN TERMES D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	12
1.1.1 Les deux priorités des politiques locales de transport : assurer la fluidité du trafic et protéger de l'automobile	12
1.1.2 Un modèle d'organisation de la circulation déterminant pour concilier ce double objectif : protéger et rester accessible simultanément	13
1.1.3 Une ambivalence vis-à-vis de l'automobile ici et là : le problème des territoires sans statut et des traitements intermédiaires de l'espace.	15
1.2 PRESENTATION ET JUSTIFICATION DES TERRAINS D'ETUDES	16
1.2.1 L'intérêt du Pays d'Aubagne : un élu local porteur de la sécurité routière	16
1.2.2 L'intérêt du Pays d'Aix : la reprise d'un Plan Local de Modération de la Vitesse	18
1.2.3 L'intérêt de la métropole grenobloise : un savoir-faire reconnu en matière de politiques de transports et de déplacements	19
<b>CHAPITRE 2. DE L'OBLIGATION LEGALE DE TRAITER LA SECURITE ROUTIERE A SON INSCRIPTION DANS UN DOCUMENT DE PLANIFICATION DES DEPLACEMENTS. VARIATIONS LOCALES.</b>	<b>21</b>
2.1 QUI RENCONTRE-T-ON DANS LES DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DEDIES A LA PRISE EN CHARGE LOCALE DE LA SECURITE ROUTIERE ?	21
2.1.1 Un élu, « homme à tout faire » de la sécurité routière sur l'agglomération d'Aubagne	21
2.1.2 Des professionnels des politiques de transports à la métropole Grenobloise	22
2.1.3 Aix : des professionnels militants contre l'automobile, mal positionnés dans le système d'acteurs	22
2.2 QUE TROUVE-T-ON DANS LE VOLET « SECURITE ROUTIERE » DES PDU ?	25
2.2.1 A Aubagne, la sécurité routière a-t-elle besoin du PDU ?	25
2.2.2 Les « bons élèves » grenoblois recyclent les outils du PDU-LAURE pour impulser la sécurité routière	26
2.2.3 Utiliser le volet sécurité routière des PDU pour des projets dans « l'air du temps » au Pays d'Aix	29
2.3 QU'EST-CE QU'OBTENIR DES GAINS DE SECURITE ? QU'EST-CE QUE LA SECURITE ROUTIERE ? LA DELICATE QUESTION DES DONNEES.	31
2.3.1 Un artisanat organisé et piloté à Aubagne	31
2.3.2 Une professionnalisation et une mise en réseau des acteurs et des données en cours à la métropole grenobloise ?	34
2.3.3 Une instrumentalisation politique et stratégique de la sécurité routière à Aix qui peut se passer d'une localisation précise des accidents	35
CONCLUSION	36
<b>CHAPITRE 3. UNE APPROCHE SPATIALISEE DE L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION REVELATRICE DE L'AMBIVALENCE VIS-A-VIS DE L'AUTOMOBILE</b>	<b>39</b>
3.1 LES CONFLITS AUTOUR DU TRIANGLE AUTOROUTIER D'AUBAGNE : ECOULER EFFICACEMENT LES FLUX MEDITERRANEENS OU ASSURER LA FONCTION DE ROCADE URBAINE ?	39
3.1.1 Les enjeux portés par l'Etat à l'échelle interrégionale : assurer la fluidité du réseau autoroutier	39
3.1.2 Les enjeux à l'échelle de la Ville d'Aubagne : se constituer en centralité protégée de l'automobile	42

3.1.3 Des conflits au niveau des nœuds intermédiaires du réseau, au sein desquels surgit la préoccupation « sécurité routière »	46
3.2 LA METROPOLE GRENOBLOISE : DU CONTOURNEMENT AUTOROUTIER AU "BOULEVARD PERIPHERIQUE", QUELLE DIFFERENCE ?	50
3.2.1 Les enjeux à l'échelle nationale : la « continuité autoroutière de l'axe alpin »	50
3.2.2 Les enjeux à l'échelle de la ville : libérer les grands boulevards et requalifier les quais de l'Isère	52
3.2.3 Les enjeux à l'échelle de l'agglomération : le bouclage de la rocade en boulevard de ceinture pour une meilleure accessibilité des communes	56
3.3 PAYS D'AIX : STRUCTURER LE REDEPLOIEMENT URBAIN EN AMELIORANT LA CONNEXION DU RESEAU DEPARTEMENTAL AUX AUTOROUTES	60
3.3.1 Les enjeux à l'échelle de l'AMM : valoriser la dimension internationale du Pays d'Aix pour équilibrer les forces des centralités au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise	60
3.3.2 Les enjeux à l'échelle de la Ville d'Aix : libérer la ville du transit entre autoroutes et élargir son hypercentre	65
CONCLUSION	67
<b>CHAPITRE 4. CONCLUSION GENERALE</b>	<b>69</b>
4.1. LE PDU PERMET D'EXPLICITER UNE REPRESENTATION DES RESEAUX ET DE L'EVOLUTION DE LEUR USAGE. PREMIERS PAS VERS LA SECURITE ROUTIERE ?	70
4.1.1 La « cohérence » n'existe pas. Petit refrain sur la rationalité limitée de l'action publique	70
4.1.2 Le PDU : une construction, a posteriori, d'une représentation de la ville et de son rapport ambivalent à l'automobile	70
4.2 LA SECURITE ROUTIERE : UN ENJEU SPATIALISE, SECONDAIRE, QUI REVET DEUX VISAGES	71
4.2.1 Sécurité versus protection vis-à-vis de l'automobile	71
4.2.2 Sécurité versus fluidité du trafic automobile	72
4.3 LE PROBLEME DES « ZONES INTERMEDIAIRES » : L'URBAIN QUI N'EST PAS LA VILLE, UN ENJEU POUR LA SECURITE ROUTIERE.	74
<b>ANNEXE : RECAPITULATIF DES ENTRETIENS ET PARTICIPATION A DES REUNIONS DIVERSES</b>	<b>79</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>87</b>

---

## Table des illustrations

Figure 1.	Modèle cognitif d'organisation de la circulation .....	14
Figure 2.	Actuel Périmètre des Transports Urbains du Pays d'Aubagne.....	17
Figure 3.	Position et périmètre de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.....	18
Figure 4.	Le Pays d'Aubagne en quête d'intermodalité .....	41
Figure 5.	Une nouvelle rocade périphérique le long du triangle autoroutier d'Aubagne.....	43
Figure 6.	Un centre réservé aux modes doux .....	44
Figure 7.	Aubagne vers une hiérarchisation des voies .....	45
Figure 8.	Les projets de franchissement du triangle autoroutier d'Aubagne.....	46
Figure 9.	Projet d'intégration des autoroutes à la vie urbaine.....	47
Figure 10.	La localisation des échangeurs en projet d'Aménagement .....	48
Figure 11.	Les deux options pour les pôles d'échanges et leurs impacts sur le développement territorial, la vision de la DDE et celle de la Ville d'Aubagne .....	49
Figure 12.	Schéma autoroutier du Sud Est de la France .....	51
Figure 13.	Etat actuel au droit de l'agglomération grenobloise .....	51
Figure 14.	Modèle recherché avec les 2 tangentiels.....	52
Figure 15.	Les quatre portes d'accès routier à la ville de Grenoble.....	53
Figure 16.	Les enjeux du plan de circulation de Grenoble.....	54
Figure 17.	Modèle à atteindre à l'échelle de la Ville de Grenoble.....	55
Figure 18.	Etat actuel à l'échelle de la Ville de Grenoble.....	55
Figure 19.	Situation de l'agglomération grenobloise dans le « Y ».....	56
Figure 20.	La Rocade Nord vue de l'agglomération grenobloise .....	57
Figure 21.	Les fonctions urbaines de la Rocade Nord .....	58
Figure 22.	Situation existante à l'échelle de l'agglomération .....	59
Figure 23.	Le Pays d'Aix au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise.....	61
Figure 24.	Modèle de structuration du Pays d'Aix par le réseau routier .....	63
Figure 25.	Projets de liaisons ferrées inscrites au PDU du Pays d'Aix.....	65
Figure 26.	Modèle à l'échelle de la Ville d'Aix-en-Provence .....	66
Figure 27.	Carte Accidents et conflits de circulation 2001, CPA-PDU du Pays d'Aix.....	73
Figure 28.	La spatialisation des contradictions et des compromis à Grenoble.....	75
Figure 29.	Les PLD, ou comment décliner localement les grandes stratégies macro.....	76



---

## Fiche de synthèse

Recherche en réponse à un appel à proposition du Groupe Opérationnel 3 du PREDIT

Titre de la réponse :

La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils.

Nom de l'organisme soumissionnaire :

INRETS

Adresse :

INRETS - Département MA - Chemin de la Croix Blanche - 13300 Salon-de-Provence

Responsables scientifiques

Frédérique Hernandez, Maître de conférences, Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement.

Hélène Reigner, Chargée de recherche, INRETS, Département MA  
(helene.reigner@inrets.fr) – Tél. 04 90 53 95 29

Composition de l'équipe

Frédérique Hernandez, Maître de conférence, Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, Architecte-Urbaniste

Hélène Reigner, Chargée de recherche, INRETS - MA, Politiste.

Julie Lucas, Ingénieur d'études, contractuelle, INRETS - MA, Urbaniste.

Clara Ruscher, Ingénieur d'études, contractuelle, INRETS - MA, Urbaniste.

Thierry Brenac, Chargé de recherche, INRETS - MA, Ingénieur.

Dominique Fleury, Directeur de recherche, INRETS - MA, Ingénieur.

Jean-Emmanuel Michel, Ingénieur d'études, INRETS - MA, Spécialiste cartographie, SIG.

Axe(s) ou thèmes du groupe concerné(s) (par ordre décroissant d'importance) :

**Axe 1** "Analyse des difficultés de prise en compte des risques liés au transport", (- analyse de la diffusion des référentiels, - examen des processus de freinage et de blocage de projets et programmes pour la sécurité - analyse des acteurs et organisation de la sécurité routière).

**Axe 2** "Analyse des conditions de la production des connaissances dans le champ de la sécurité des transports".

Sujet abordé :

La prise en charge de la sécurité routière dans l'aménagement urbain.

Résumé de la proposition :

Des expérimentations innovantes, conduites en matière de sécurité routière, dans les années 80, ("Réagir", "Ville plus sûre, quartiers sans accidents") ont montré que des aménagements de la voirie, élaborés par des équipes pluridisciplinaires au niveau local, permettaient de réduire l'insécurité. Cette nouvelle approche de la prévention s'est matérialisée dans des outils techniques : *partage de la voirie, hiérarchisation de la voirie, bandes et pistes cyclables, modération de la vitesse...* Ces outils ont été appropriés dans d'autres champs, par d'autres acteurs au service d'autres préoccupations (pollution de l'air, promotion du vélo,...) sans que, pour autant, l'amélioration de l'insécurité routière ne soit affichée comme un objectif. Parallèlement, une forte sectorisation des interventions en matière de sécurité routière limite l'intégration de cette préoccupation dans la gestion urbaine. Détachés de la compétence sécurité routière, ces outils sont mis en œuvre à travers des modèles de ville (ville patrimoniale européenne, ville polycentrique) s'appuyant sur les valeurs dominantes et consensuelles (développement durable, préservation du patrimoine, écomobilité...), dont les effets sur l'amélioration de la sécurité routière seraient à évaluer plus précisément.

Partant du constat d'une dilution plutôt qu'une intégration de la préoccupation "sécurité routière", la présente proposition de recherche pose la question de l'évolution des liens qui unissent les outils techniques de la sécurité routière au système d'acteurs de la sécurité routière. L'élaboration des PDU "SRU" est une scène d'action dont on peut penser qu'elle sera favorable à la réappropriation de ces outils techniques, par les acteurs experts en sécurité routière. Il s'agit, *via les outils techniques*, de l'arrimage, d'un paradigme sur la prévention de l'accident et d'un modèle idéal d'intégration de la sécurité routière, aux débats collectifs auxquels donne lieu la conception de projets d'aménagement. Le système d'acteurs de la sécurité routière est composé de deux sous-systèmes. Le premier est structuré autour de la déclinaison à l'échelle du département de la politique gouvernementale de sécurité routière, le second est organisé autour de la gestion du réseau viaire. Il s'agit de déterminer quels acteurs parmi ceux composant ce système d'action vont intervenir dans les processus d'élaboration des PDU "génération SRU" ? De la réponse à cette question dépend la nature des connaissances et des mesures de sécurité routière susceptibles d'être mobilisées.

Positionnement par rapport à l'état de l'art :

Les résultats obtenus sur l'intégration de la sécurité routière dans la gestion urbaine proviennent de deux types de recherches : celles centrées sur les actions de sécurité mises en œuvre et celles centrées sur la gestion urbaine qui conduit à des actions qui peuvent avoir des effets sur la sécurité. Cette proposition de recherche se situe dans le second type d'approche.

Les recherches menées sur cette question montrent d'une part une forte sectorisation des experts de la sécurité routière et d'autre part une large diffusion des outils techniques d'aménagement issus de la culture sécurité routière des années 80 et 90, au service d'autres préoccupations.

En posant la question de l'évolution des liens qui unissent les "outils" de l'aménagement aux "acteurs" de la sécurité routière, la présente proposition de recherche participe aux réflexions sur le métier de "sécurité routière". L'enjeu de cette réflexion porte sur place, dans la hiérarchie de la décision et de la gestion urbaine, d'une "culture" sécurité routière.



**Apport et résultats attendus :**

Cette recherche permettra de mettre en évidence et de comprendre les difficultés d'ordre technique et organisationnel qui constituent des freins à la prise en charge de la sécurité routière dans l'aménagement urbain.

Plus précisément, les enseignements sur le type de connaissances, les données et les mesures relevant de la sécurité et de l'accidentologie, mobilisées au cours de l'élaboration des politiques globales de déplacements, contribueront à faire évoluer l'hypothèse, actuellement portée par le Département Mécanismes d'Accidents, sur la nécessité de donner une place et une visibilité aux experts dont le métier est la sécurité routière dans les scènes d'action collective qui orientent le développement urbain (PDU, PLU, PLH...).

Cette recherche apporte des pistes pour créer des conditions favorables à cette nécessaire constitution d'un métier de la sécurité routière reconnu et valorisé.

**Méthodologie et compétences mises en œuvre :**

Cette étude associe plusieurs modes de recueils des données : la participation, en qualité d'observateur, aux processus d'élaboration des PDU, des entretiens auprès des acteurs de la sécurité routière, le recueil de documents écrits (rapports et études techniques). Ce travail sera complété par l'analyse détaillée, sous l'angle de la sécurité routière, de quelques projets d'aménagements sélectionnés parmi ceux évoqués au cours des processus observés.

L'équipe, volontairement pluridisciplinaire, est construite autour de trois pôles de compétences : (1) les modalités des processus de planification et de projets d'aménagement, (2) l'analyse des dimensions politiques de l'action publique, (3) l'expertise en sécurité routière.

Il s'agit de croiser plusieurs angles d'analyse :

- les aspects techniques,
- la structuration territoriale du réseau d'acteurs,
- l'évaluation du niveau de sécurité des aménagements mis en œuvre dans le PDU, et leurs impacts sur le niveau de sécurité du système de circulation.



---

# Chapitre 1

## Introduction

La question de la place de la voiture en ville, initiée par l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains, fait l'objet de nombreuses réflexions et de divers projets dans les agglomérations en France et en Europe. Dans un contexte d'étalement urbain, d'augmentation du trafic automobile et d'une sensibilité accrue de la population à l'état de la qualité de l'air et plus largement de la qualité de vie en ville, les édiles réagissent en proposant à moyen terme des actions pour tendre vers une "ville durable". Des travaux de recherche se sont penchés sur ces politiques locales de transport et ont montré leur ambivalence : alors que les centres-villes sont protégés de l'automobile au nom du développement durable, de nouvelles rocade routières sont bouclées, pour faire face à la congestion liée à l'attractivité urbaine. Faute d'une intégration de l'expertise « transport » dans les métiers de l'urbain, les objets techniques de transport, tel que le tramway, sont finalement utilisés pour « autre chose » que pour résoudre des problèmes de mobilité (Offner 2001 ; Hernandez 2003b).

Plus récemment, la question de la sécurité routière (composante de la qualité des déplacements) est réapparue sur l'agenda politique local et national. En effet, avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le législateur a souhaité modifier la donne de l'élaboration des PDU en imposant explicitement l'objectif de sécurité de tous les déplacements et notamment ceux des usagers vulnérables. Parallèlement, le gouvernement actuel affiche une politique volontariste de prévention des accidents de la circulation. Cette dernière est massivement orientée vers la dénonciation du comportement des conducteurs. Cependant, d'autres solutions, par le biais de l'aménagement urbain, existent et ont fait la preuve de leur efficacité. En effet, des évaluations réalisées suite aux opérations "Ville plus sûre, quartiers sans accidents" ont montré que des aménagements de la voirie, élaborés par des équipes pluridisciplinaires, au niveau local, permettaient des réductions significatives et durables de l'insécurité routière (CETUR 1990 ; CERTU 1994). Ainsi, les acteurs de la sécurité ont progressivement constitué une "boîte à outils" permettant d'améliorer la prévention des accidents par l'aménagement urbain. Les concepts techniques composant la boîte à outils des acteurs de la sécurité routière sont par exemple : *la zone 30, la modération de la vitesse, la hiérarchisation du réseau, le partage de la voirie...* Ces concepts techniques trouvent leur fondement dans l'hypothèse selon laquelle l'amélioration de la cohérence entre les déplacements et l'environnement urbain améliore la sécurité. Or, ces connaissances techniques sont finalement peu mises en œuvre pour sécuriser, dès leur conception ou dans leur gestion, les réseaux de voirie et l'espace public.

Cette recherche fait l'hypothèse que l'élaboration de cette nouvelle génération de PDU-SRU peut être un cadre favorable à l'intégration de la sécurité routière dans la planification urbaine<sup>1</sup>. Souvent, dans les documents techniques concernant les projets d'organisation de la circulation, la sécurité routière apparaît : comment est-elle abordée ? Sur trois terrains, le Pays d'Aix-en-Provence, le Pays d'Aubagne et la Métropole Grenobloise, cette recherche tente d'apporter des éléments de réponse.

Pour ce faire, les actions labellisées "Sécurité routière" du PDU ont été repérées. Parallèlement, nous avons cherché à comprendre l'organisation globale de la circulation, envisagée à différentes échelles sur le territoire, c'est-à-dire l'ensemble des projets en cours et ce, en allant au-delà du PDU.

La confrontation de ces deux entrées - les actions affichées comme relevant de la sécurité routière d'une part, et l'organisation globale de la circulation d'autre part -, nous permet de prendre la mesure de la place de la sécurité routière dans les scènes de négociations locales.

---

<sup>1</sup> Hernandez F., Reigner H., Lucas J., Ruscher C. (2004). *La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils*, PREDIT GO3 "Nouvelles connaissances pour la sécurité routière".

## **1.1 De l'intérêt d'analyser les actions de sécurité routière au regard des enjeux locaux en termes d'organisation des déplacements**

Cette problématique est justifiée par un certain nombre de contradictions révélées dans des recherches menées jusqu'alors dans le cadre du Projet SEGUR<sup>2</sup>. En effet, **tous les enjeux de la sécurité routière** ne sont pas identifiables à partir du volet labellisé "sécurité routière" dans les PDU. En effet, obtenir des gains de sécurité significatifs impliquerait d'intégrer la question de la sécurité routière à un niveau préventif global, et non pas seulement correctif, de manière transversale dans d'autres politiques. Par ailleurs, certaines mesures prises par des acteurs non experts en sécurité routière ne s'appuient, bien souvent, que sur une simple notion de "bon sens" (Brenac, Millot, 2002). Par exemple, l'hypothèse selon laquelle le développement des transports collectifs résultant de la mise en place d'un réseau de tramway améliore la sécurité routière en réduisant la part de l'automobile dans les déplacements n'est pas d'une évidence absolue. D'après une étude portant sur la ville suédoise de Göteborg, les piétons décédés dans les collisions avec les tramways représentent plus du tiers de l'ensemble des piétons tués dans des accidents de la circulation sur la période 1988-1992 (Hedelin, Björnstig et Bismar, 1996 cité par Brenac, Millot, 2002). De la même manière, les "zones 30" programmées à l'occasion de l'élaboration des PDU sont localisées dans des quartiers (centre de bourg, noyau villageois) où l'insécurité n'est que subjective et non dans des zones où les enjeux en termes de sécurité routière l'exigerait (Desiré *et al.*, 2001). Ainsi, si écomobilité et sécurité routière convergent autour de la dénonciation des nuisances de l'automobile, réduire la place de la voiture en ville ne conduit pas automatiquement à réduire les accidents de la circulation. En effet, alors que dans les PDU les projets relatifs aux modes doux et aux usagers vulnérables sont mis en avant, en réalité, **la circulation automobile et les logiques de flux restent déterminantes dans l'organisation de la circulation**. L'observation des projets relatifs à l'organisation des déplacements au-delà de ce que présente le PDU montre que les acteurs de terrains cherchent à préserver la ville des nuisances et de la pénétration de l'automobile et parallèlement ils veulent une ville attractive, accessible, bien connectée aux flux de circulation (par tous les modes de transports y compris la voiture)<sup>3</sup>.

### **1.1.1 Les deux priorités des politiques locales de transport : assurer la fluidité du trafic et protéger de l'automobile**

Partout, dans un contexte de compétition territoriale, deux priorités fortes sont affichées dans les politiques locales de transport et de déplacement, qui se déclinent dans l'action selon des enchaînements de causalité que nous présentons ici sans discuter de leur bien fondé.

Il s'agit, à l'échelle des agglomérations et des aires urbaines, et les Plans de Déplacements Urbains en sont une bonne illustration, de concilier « développement économique » et « développement durable ».

Le développement économique est associé à l'idée d'attractivité du territoire. Or, cette attractivité est communément associée au fait d'être bien connecté aux réseaux de transport et d'être rapidement accessible. Cette idée de vitesse, appliquée à la conception du réseau routier, implique un réseau calibré de telle manière qu'il puisse supporter des flux importants, sans être congestionné. En conséquence, l'objectif de « développement économique » se traduit, physiquement par des projets de grandes infrastructures de type autoroutières, dédiées à l'automobile, assurant des hauts niveaux de vitesse et permettant d'accueillir des flux importants.

Simultanément, la ville, pour être attractive, se doit aussi d'être « durable ». Cette terminologie rassemble de fait, un ensemble d'actions dont un des points communs est de dénoncer les nuisances de l'automobile et de promouvoir les modes doux (les piétons, la bicyclette...) dans une ville festive et

---

<sup>2</sup> Le Projet SEGUR (Intégration de la sécurité dans la gestion urbaine) a pour ambition, par une approche sociotechnique compréhensive et comparative, de montrer comment la valeur "sécurité" est traitée dans les modèles techniques et comment elle pourrait être mieux intégrée dans les décisions. Ce projet impliquant l'équipe Sécurité des Réseaux et de l'Espace Public du Département Mécanismes d'Accidents de l'INRETS est inscrit dans le contrat quadriennal 2001-2004 de l'INRETS, signé par le Ministre de la Recherche, le Ministre des Transports et la Direction Générale de l'INRETS.

<sup>3</sup> Grenier A., Ventura V., "De la planification urbaine des déplacements à la mise en oeuvre d'un modèle technique de ville, pratiques françaises et italiennes" in *RTS n° 69 (Recherche, Transports, Sécurité)*, octobre-décembre 2000, pp. 67-81

conviviale. En termes d'aménagement de la voirie, cet objectif se traduit par la réalisation d'aménagement limitant les possibilités d'utilisation de l'automobile en ville : rétrécissement de la chaussée, limitation du stationnement, zone 30 par exemple.

De fait, ces deux fonctions urbaines sont assurées simultanément grâce à un partage territorial : aux centres-villes historiques, aux noyaux villageois la protection vis-à-vis de l'automobile ; aux périphéries urbaines et à la rase campagne les grandes infrastructures routières.

Techniquement, la ségrégation des modes et des flux est la solution technique de « rase campagne » alors que l'intégration des modes et des flux permet d'assurer la cohabitation des usagers en centre-ville. Un **modèle technique d'organisation de la circulation est à l'oeuvre** qui permet aux acteurs de l'aménagement de concilier ces deux préoccupations apparemment antinomiques : préserver la ville de la pénétration de l'automobile d'une part, et continuer à être une ville accessible d'autre part.

### 1.1.2 Un modèle d'organisation de la circulation déterminant pour concilier ce double objectif : protéger et rester accessible simultanément

Pour résoudre la dialectique *attractivité / limite*, les acteurs de la gestion urbaine recourent à un même modèle technique d'organisation de la circulation. Ce modèle cognitif a été mis en évidence par un certain nombre de recherches qui ont voulu faire le point sur les référentiels et les modèles qui font agir les acteurs dans le domaine des déplacements. Un même référentiel a été observé à Rennes (Fleury, Grenier), à Marseille (Hernandez) et au niveau européen (COST C6).

Ce modèle cognitif décline simultanément, et ce, à différentes échelles territoriales, **l'idée d'attractivité et l'idée de limite**.

A l'échelle de l'agglomération, autoroutes et roades protègent la ville des flux de transit tout en connectant cette dernière aux axes et aux noeud stratégiques du territoire (autoroutes internationales, aéroports, gares TGV...).

Aux échelles inférieures (le centre-ville et sa périphérie), la dialectique *attractivité / limite* est gérée par un système de rayons pénétrants (les pénétrantes autoroutières et les routes nationales et départementales relient la ville à d'autres villes) complété par un système d'anneaux concentriques (boulevards urbains, boulevards périphériques, roades autoroutières).

La gestion de la dialectique par les rayons pénétrants se fait progressivement et graduellement, de la périphérie vers le centre. Des anneaux concentriques délimitent un intérieur et un extérieur : à **l'intérieur** de la "ville", il s'agit de maîtriser les flux de circulation, à **l'extérieur**, il s'agit de développer un réseau autoroutier et ferré performant assurant aux usagers rapidité et fluidité.

**Les rayons pénétrants** continuent d'assurer l'accessibilité automobile vers le centre-ville, mais progressivement, en régulant cette accessibilité par l'implantation de parcs relais à destination des pendulaires (flux domicile-travail), puis, des parkings souterrains à destination des chalands attirés par les commerces et activités de loisirs implantés en centre-ville. Cette progression se traduit physiquement dans le traitement du « profil en travers » des voies pénétrantes (traitement routier en périphérie, traitement urbain à l'approche du centre ville). Néanmoins, certaines de ces pénétrantes se poursuivent en souterrain avec un traitement routier de la chaussée, et ce, jusqu'au cœur du centre-ville, où elles assurent l'accessibilité de telle gare de centre ville ou de tel équipement attractif (stade, centre d'affaires...).

**Les anneaux concentriques** délimitent des espaces successifs qu'ils protègent (limite) tout en irriguant les quartiers alentours (attractivité). Ils assurent ainsi une double fonction. Cette double fonction transparaît dans la conception technique qui combine généralement une partie souterraine dédiée à l'automobile et assurant la fluidité, et une partie située en surface, aménagée en boulevard urbain et dédiée aux modes doux.

Avec ce modèle, l'urbanisation doit être circonscrite par une ceinture de voies rapides (une rocade de type Voie Rapide Urbaine) susceptible d'accueillir la partie du trafic automobile refusée en centre-ville.

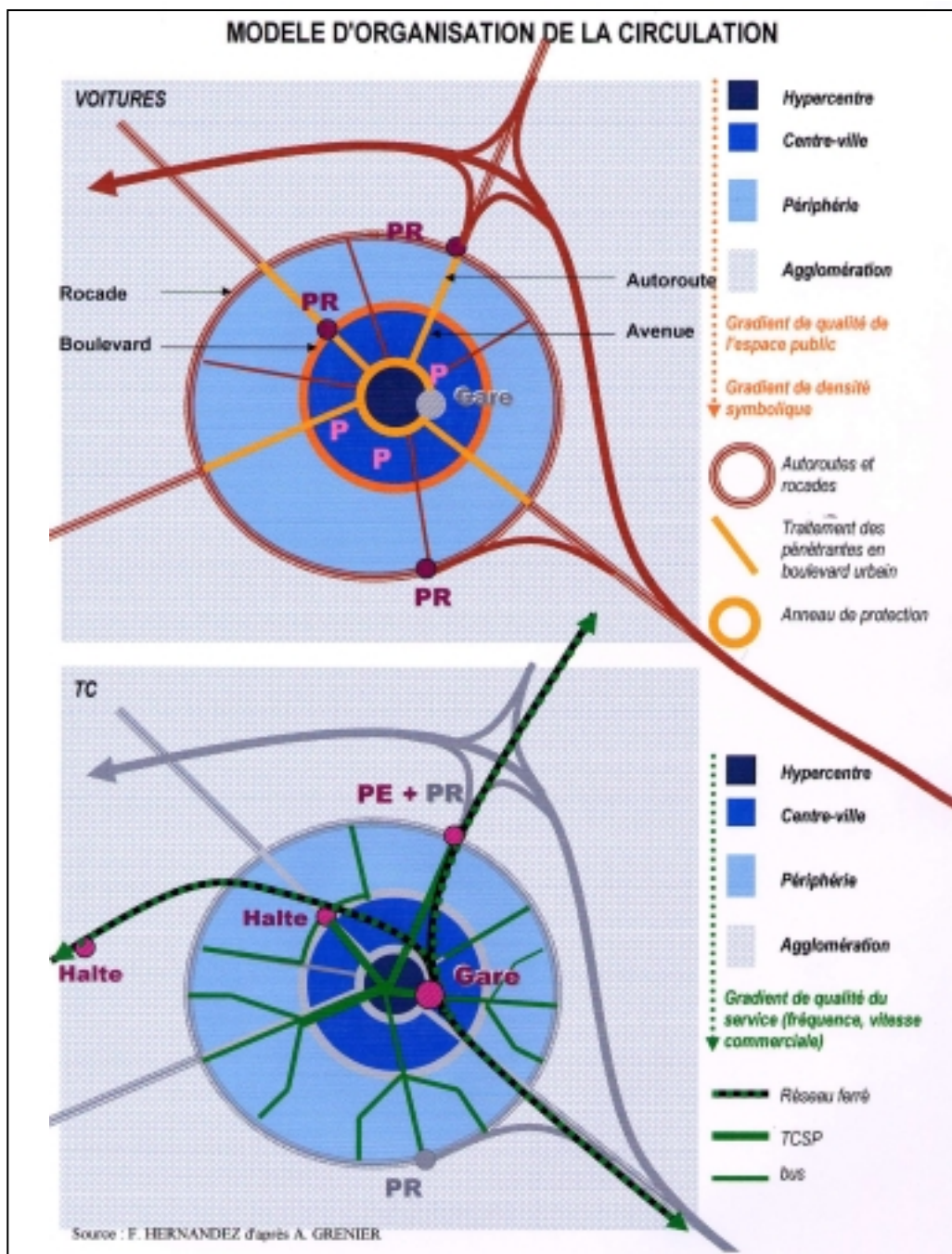


Figure 1. Modèle cognitif d'organisation de la circulation

Dans le centre-ville, les pénétrantes autoroutières font l'objet d'une requalification en "avenue". La voiture est partiellement admise, mais sur un mode urbain et non routier. Cet espace est délimité par une deuxième ceinture de voies (**anneau de contournement**). Il s'agit généralement d'une ancienne rocade englobée par la croissance de la ville, qu'il est souhaitable de requalifier en "Boulevard Urbain". C'est en limite de cet anneau qu'est prévue la localisation des pôles d'échanges et des parcs relais. Le réseau "classique" de bus ou le train type RER prend alors le relais du tramway en direction de la périphérie.

Dans l'hypercentre, un jeu de sens uniques (plan de circulation), renvoie les voitures qui tenteraient de le traverser sur une première ceinture de voies (anneau de protection). L'annonce et la mise en place d'un projet de Transport Collectif en Site Propre type tramway participe, tel un cheval de Troie, à la volonté d'écartier la voiture de cet espace à forte valeur symbolique, foncière et

patrimoniale<sup>4</sup>. A la lisière de cette première ceinture, sont réalisés des parkings souterrains qui rendent accessible l'hypercentre aux consommateurs. Le traitement de l'espace en surface est requalifié via la mise en place d'outils techniques de l'aménagement « zones piétonnes », « zones 30 », « partage de la voirie ».

### 1.1.3 Une ambivalence vis-à-vis de l'automobile ici et là : le problème des territoires sans statut et des traitements intermédiaires de l'espace.

Si, à chacune des échelles territoriales, le modèle cognitif vise à la fois l'accessibilité et la protection contre l'automobile, les modalités de sa mise en œuvre sont différentes selon le statut des espaces et selon leur localisation sur le territoire.

Dans les espaces à forte valeur patrimoniale (centres-villes et noyaux villageois périphériques), l'application du modèle s'appuie sur la rhétorique du développement durable et de la qualité de vie. Les outils techniques sont ceux de la « modération de la vitesse », du « partage de la voirie », de la « zone 30 » et « du boulevard urbain ». Ces outils techniques tentent de réconcilier l'usage de la ville par ses habitants et ses visiteurs et la nécessité du déplacement. Ainsi, il est souvent avancé, notamment par les acteurs en charge de l'élaboration des PDU, que la « modération de la vitesse », propice au développement de la vie locale, ne remet pas en cause, voire améliore, la fluidité du trafic automobile<sup>5</sup>.

Dans l'urbain généralisé, l'application du modèle s'appuie sur la rhétorique du développement économique et les outils techniques qui y sont appliqués doivent mettre en avant la fluidité.

Le « double jeu » du modèle induit une ambivalence vis-à-vis de l'automobile que les acteurs de terrain doivent gérer ici et là.

Le modèle cognitif d'organisation de la circulation s'avère être un modèle technique très hiérarchisé. Issu de la rase campagne, il est aujourd'hui réapproprié et transformé par les acteurs de l'urbain. La hiérarchisation du réseau routier, telle quelle s'est construite depuis les années 60 est portée par l'Etat. Elle s'appuie sur une ségrégation stricte des trafics de transit et des trafics locaux. Ce type de hiérarchie fonctionne en rase campagne, mais ne va pas sans poser problèmes à l'approche des agglomérations où les réseaux autoroutiers ont été absorbés par la croissance des villes. De plus, la redistribution spatiale des activités économiques et les nouvelles stratégies résidentielles rendent aujourd'hui difficile la distinction entre trafic local et trafic de transit.

Ainsi, les acteurs locaux souhaitent modifier ce type de hiérarchisation, en s'appuyant non plus sur une ségrégation des flux, mais plutôt sur une ségrégation spatiale du type *le point* (l'îlot protégé) / *la ligne* (le tuyau qui récupère les voitures). Les modifications demandées par ces derniers vont concerner la création ou l'aménagement d'échangeurs pour améliorer la connexion entre la voirie locale et les autoroutes. Pour les acteurs locaux, il s'agit d'une hiérarchisation de la voirie (gérer l'accessibilité, la fluidité et la répartition de la voiture sur le territoire). Pour la DDE, ces modifications entraînent une dé-hiérarchisation car elles impliquent l'apport d'un trafic local là où circule du transit.

Dans ce débat, se croisent des enjeux de sécurité routière et des enjeux de trafic. En effet, basculer une partie du trafic local sur l'autoroute et multiplier les entrées et sorties du réseau participent à la dégradation du niveau de sécurité de l'autoroute. Mais parallèlement, basculer une partie du trafic local sur l'autoroute améliore le niveau de la sécurité en ville. En dégradant le niveau de sécurité des autoroutes, qui est bon, et en améliorant le niveau de sécurité des villes, qui est mauvais, on améliore globalement la sécurité. Par contre, on incite à l'utilisation de l'automobile, ce qui est susceptible d'induire un trafic supplémentaire, ce qui n'est pas favorable à la sécurité.

Par ailleurs, l'ambivalence vis-à-vis de l'automobile peut conduire les gestionnaires à proposer un traitement intermédiaire de l'espace, « boulevard de ceinture », à mi-chemin entre le boulevard urbain

<sup>4</sup> Hernandez F., "Le tramway, Cheval de Troie du PDU : la construction d'un modèle de ville par les projets techniques ", in Yerpez J. (dir.), *Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Actes du colloque des 12 et 13 juin 2003 Aix-en-Provence, n° 95, 2004, pp. 37-52.

<sup>5</sup> Notons, que ce discours s'appuie sur une courbe issue d'expérimentations réalisées dans des conditions bien précises et plutôt en milieu non urbain, rien ne prouve qu'elle soit vérifiable en milieu urbain.

et la rocade périphérique. Or aujourd'hui, la gestion de ces espaces au statut intermédiaire est difficile pour les acteurs de la sécurité routière qui ne savent pas comment y intervenir. Peu lisible dans leur statut entre fonction urbaine et fonction routière, ils sont susceptibles de produire des dysfonctionnements à l'origine d'accidents sans que l'on sache comment intervenir par une action correctrice. Ainsi, l'ambivalence vis-à-vis de l'automobile ne va pas sans poser des problèmes de sécurité routière.

Par ailleurs, l'application du modèle conduit les acteurs à se focaliser sur 2 types de configurations spatiales : **les îlots de qualité urbaine** (hypercentre, centre de villages) où l'on applique la « zone 30 » et **les grands barreaux routiers** où prédomine la logique de flux (FLEURY, 2002). Les zones intermédiaires sont hors champs des préoccupations alors que bien souvent elles cumulent les situations accidentogènes.

Nous avons utilisé ce modèle cognitif comme un outil méthodologique. En effet, un chapitre est dédié à la compréhension de l'organisation globale des déplacements. Pour chaque terrain étudié, nous avons mis en regard, par l'intermédiaire de représentations cartographiques, *le Modèle "idéal" que les acteurs souhaitent atteindre* en matière d'organisation de la circulation *avec ce qui existe aujourd'hui*.

Ainsi, le modèle cognitif a été "projeté" sur les territoires d'Aubagne, de Grenoble et du Pays d'Aix en tenant compte des contraintes spatiales et en faisant le point sur les projets et les chapelets de projets conduits localement. Nous entendons par contraintes spatiales les contraintes relevant de la topographie, des problématiques foncières et des représentations du territoire.

En conséquence, la confrontation des représentations cartographiques met en évidence des « creux », des « trous » dans le Modèle d'organisation de la circulation. Ces creux, ces manques font débat au sein de la scène du PDU et dans d'autres scènes. Pour combler ces creux, différents scénarios co-existent et différents acteurs s'opposent. Nous avons analysé ces projets qui font parler et les acteurs qui parlent de ces « creux ». Ces débats ont été soumis à l'expertise des ingénieurs en sécurité routière du Département Mécanismes d'Accident de l'INRETS.

## 1.2 Présentation et justification des terrains d'études

### 1.2.1 L'intérêt du Pays d'Aubagne : un élu local porteur de la sécurité routière

La **Communauté d'Agglomération Garlaban, Huveaune, Sainte Baume** (GHB) est une petite communauté regroupant 6 communes et représentant 75 000 habitants. Le Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne (SITCA) est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains<sup>6</sup>. Il regroupe aujourd'hui 10 communes (les six communes de la Communauté d'Agglomération - Aubagne, Auriol, Cuges-les-Pins, La Penne sur Huveaune, Roquevaire, Saint Zacharie - et 4 autres communes liées à la communauté pour la compétence Gestion des Transports Urbains - La Destrousse, La Bouilladisse, Peypin, Belcodène -). Une onzième commune est en attente d'adhésion au SITCA (Gardanne).

Le PDU-SRU, bien que concernant un territoire plus vaste que les 2 précédents, est en continuité avec les PDU antérieurs dont l'objectif initial était de régler les problèmes de circulation dans le centre-ville d'Aubagne.

La ville d'Aubagne a élaboré son premier PDU, en 1992, avant la loi LAURE. Ainsi, la ville centre de la communauté d'agglomération, Aubagne, porte déjà une certaine culture de la politique des transports. La communauté d'agglomération GHB s'est inspirée des intentions d'Aubagne déjà mises en œuvre. De plus, on retrouve dans les instances décisionnelles du GHB et du SITCA de nombreux élus d'Aubagne. Le Maire d'Aubagne, Daniel Fontaine, est Président du SITCA et Vice Président de la Communauté d'Agglomération GHB. Le Président de Communauté d'Agglomération est Conseiller municipal à la Ville d'Aubagne. Le Président de la commission transports de la Communauté d'Agglomération est Adjoint délégué aux finances à la Ville d'Aubagne. Par ailleurs, la Ville d'Aubagne par le biais du cumul des mandats est bien représentée au Conseil Général, de même

---

<sup>6</sup> Le SITCA existe depuis 1990.



couleur politique. L'actuel Maire d'Aubagne est aussi Conseiller Général au service habitat et logement.

Une des particularités de la Ville d'Aubagne est sa grande stabilité politique, et ce, particulièrement depuis 1983. Les conseillers municipaux et les acteurs territoriaux n'ont pas changé jusqu'à ce jour. Principalement issus du parti communiste, les élus d'Aubagne rejoignent aujourd'hui l'Union de la gauche, dirigée par le Maire Daniel Fontaine qui appartient au Parti Communiste Français. Cette stabilité politique provient entre autre du fait qu'un souci de succession a toujours été entretenu. En effet, les Maires d'Aubagne ont pris l'habitude de passer la main à leur premier adjoint. Ainsi, cette grande stabilité entretenue dans un réseau restreint d'acteurs politiques, a permis de mener sur le long terme les objectifs territoriaux et une volonté de structure urbaine dépassant les limites communales.

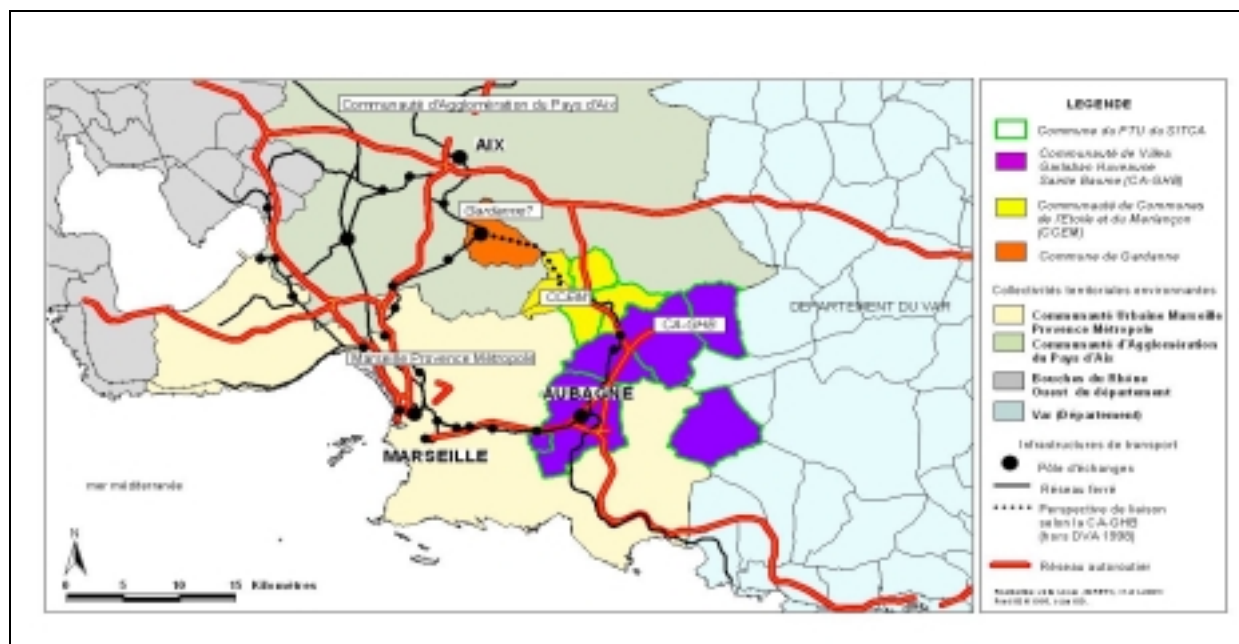


Figure 2. Actuel Périmètre des Transports Urbains du Pays d'Aubagne

C'est dans ce contexte que, depuis 20 ans, l'adjoint au Maire délégué à la circulation, la sécurité civile et routière développe sa « cuisine aubagnaise » de la sécurité routière en empruntant les outils disponibles et en interpellant les acteurs à l'écoute. **Le terrain du Pays d'Aubagne, est par conséquent un terrain où nous avons un dispositif de sécurité routière remarquable que ce soit dans l'approche préventive basée sur le comportement du conducteur comme dans celle de l'aménagement. C'est l'originalité du terrain d'étude d'Aubagne dans cette recherche. C'est un support qui peut s'avérer favorable à une prise en charge de la sécurité routière dans le PDU.**

L' élu local délégué à la circulation et la sécurité routière de la Ville d'Aubagne a participé à l'élaboration de chacun des trois PDU. Il est à l'initiative du premier en tant qu' élu à la circulation et la sécurité routière. Il a participé à l'élaboration du PDU-LAURE en tant que référent des transports en commun et des modes doux d'Aubagne<sup>7</sup>. C'est avec cette casquette qu'il participe actuellement à l'élaboration du PDU-SRU. Ainsi, le service circulation et sécurité routière s'est investi dans la réalisation des trois documents.

Nos interrogations vont porter alors sur le type de liens tissés entre ce dispositif et le volet sécurité routière du PDU rendu obligatoire depuis la Loi SRU. Il s'agira, entre autres, d'évaluer le degré d'influence du dispositif de sécurité routière d'Aubagne sur le PDU-SRU. L'expérience de terrain des acteurs locaux sera recueillie afin de savoir si le PDU est un « bon outil » pour la sécurité routière.

<sup>7</sup> Annexe : Entretien auprès de M. Fabre, chef de projet PDU du Canton d'Aubagne, le 13/01/2004.

### 1.2.2 L'intérêt du Pays d'Aix : la reprise d'un Plan Local de Modération de la Vitesse

La **Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix** regroupe 34 communes et s'étend sur deux départements : les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse.

En 1998, la Ville d'Aix-en-Provence avait engagé l'élaboration d'un premier PDU. Or, ce processus a été interrompu en l'an 2000, avant les élections municipales. L'attente de la création de la Communauté d'Agglomération, pour reprendre le PDU sur une échelle territoriale plus cohérente, était l'argument avancé pour ne pas soumettre à enquête publique le "projet de PDU". Ainsi, le PDU actuellement en cours d'élaboration depuis le mois de novembre 2002, régi par les prescriptions apportées par la loi SRU, sera le premier PDU adopté sur le territoire communal de la Ville d'Aix et intercommunal du Pays d'Aix. L'actuelle Maire de la Ville d'Aix depuis Mars 2001 est Maryse Joissins Massini (UMP). Comme son prédécesseur (Didier Picheral - PS), elle cumule la fonction de Maire de la ville centre et de Présidente de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

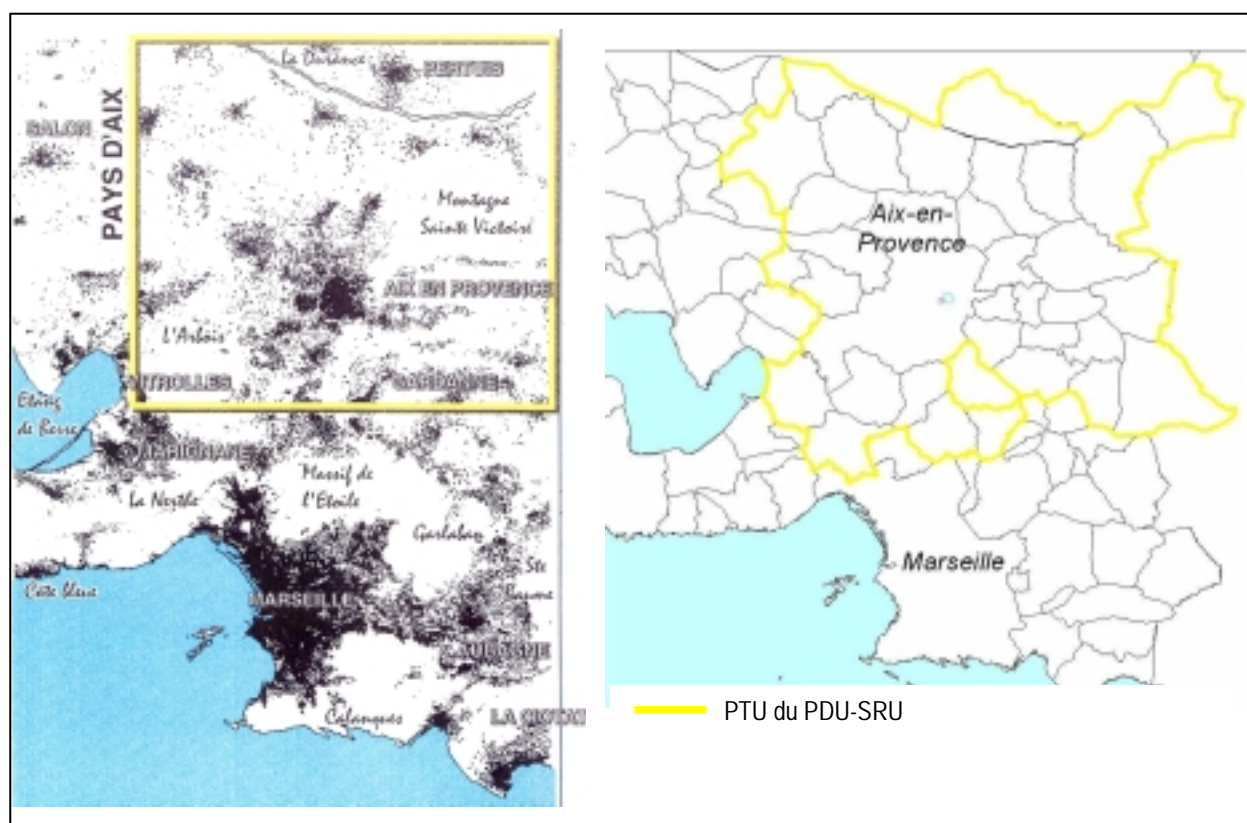


Figure 3. Position et périmètre de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix

Si, entre le PDU LAURE et le PDU SRU l'équipe politique a changé, l'équipe technique est pratiquement restée inchangée. Ainsi, comme pour le cas d'Aubagne, on note une continuité dans les objectifs à atteindre. En effet, bien que circonscrit dans un PTU limité au territoire communal de la Ville d'Aix, le PDU antérieur visait déjà une organisation des déplacements à l'échelle du Pays d'Aix.

Pour l'élaboration du PDU-SRU, l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA) est reconduite dans sa fonction d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Au sein de cette agence urbanisme, Emmanuel Perreau, Directeur des études, souhaite élever le thème de la sécurité routière au premier rang des composants du développement durable. Cette intention est confortée par les résultats d'une enquête menée par l'Agence auprès des élus et des techniciens des communes du pays d'Aix. Cette enquête a révélé, que le bruit et la sécurité routière étaient les deux plus importantes préoccupations des communes. L'Agence d'Urbanisme souhaite alors profiter du PDU pour réengager la mise en place *d'un Plan Local de Modération de la Vitesse* (PLMV). Ce plan, initié il y a 10 ans par le CETE-Méditerranée, a

été abandonné en 1995. De plus, en Septembre 2002 (démarrage officiel du PDU-SRU), l'AUPA a contacté l'INRETS pour que l'institut participe à titre d'expert à l'élaboration du PDU. Par ailleurs, la sécurité routière fait l'objet d'un atelier à part entière au sein d'un dispositif de concertation qui se décline en 10 ateliers thématiques mis en place pour l'élaboration du PDU SRU. Ainsi, *via* la volonté de remettre en œuvre cet outil de sécurité routière, nous voyons apparaître le CETE dans les groupes de travail du PDU.

L'INRETS a été sollicité pour participer à ces Ateliers. Nous avons donc pu intégrer l'élaboration du PDU, mais en adoptant une posture d'observateur et non d'expert. Cette opportunité nous permet d'étudier "l'arrimage" des "experts" du secteur de la sécurité routière à des "outils techniques" qu'il leur faudra se réapproprier.

### 1.2.3 L'intérêt de la métropole grenobloise : un savoir-faire reconnu en matière de politiques de transports et de déplacements

La communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, communément appelée la METRO, est située au centre d'une aire urbaine de plus d'un demi million d'habitants. Deuxième métropole de Rhône-Alpes après Lyon, la METRO associe 26 communes.

Dès les années 70, une politique volontariste de développement des transports en commun est menée sur l'agglomération grenobloise, par deux syndicats intercommunaux liés à l'aménagement et au transport, encore aujourd'hui, au cœur de la politique locale des transports (CERTU, SMTC, 2000, Une politique pour les déplacements urbains). Il s'agit du Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour l'Aménagement de la Région Grenobloise, le SIEPARG<sup>8</sup> ancêtre de la METRO et du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC)<sup>9</sup>. La politique soutenue par ces deux structures locales, cible le développement des transports en commun en site propre, avec la réalisation de lignes de bus sur voies réservées en centre-ville de Grenoble en 1976 et la réalisation de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway Grenoble-Fontaine en 1987 (CERTU, SMTC, 2000). Ce dernier est un tramway à plancher bas (sur un tiers de sa longueur), le premier de France. Il est devenu une référence et est appelé le Tramway Français Standard (TFS) (Kuhn F.). Ainsi le savoir-faire grenoblois, technique et politique, dans le domaine des transports en commun, est reconnu par les experts en transport (CERTU, CETE, 2004).

Plus récemment, avec la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (loi LOTI) et la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996 (loi LAURE), la dimension environnementale est intégrée dans le domaine de la planification des transports. Là aussi l'agglomération se distingue sur le plan national, puisqu'elle fait partie des premières agglomérations, avec celles de Lorient et du Havre, à se doter dès 1987 d'un Plan de Déplacements Urbains. Les deux générations de Plans de Déplacements Urbains grenoblois (PDU-LOTI et PDU-LAURE), servent de cadre à la politique de développement des transports en commun et du vélo. Dans la démarche d'élaboration du PDU LAURE adopté le 29 mai 2000, la place importante accordée à la concertation « grand public », sur les dossiers d'infrastructures (CERTU, 2000)<sup>10</sup>, témoigne, de la part des deux autorités locales, du souci de légitimer leur action auprès des citoyens et de crédibiliser leur méthode d'élaboration de politique de Transports.

La question de la sécurité des déplacements, notamment celle des usagers vulnérables (piétons, cyclistes...) émerge dans les PDU avec la loi de Solidarité et de Renouveau Urbains. **Dès lors, comment cette question de la sécurité routière, nouvellement inscrite dans la loi, est-elle prise en**

<sup>8</sup> Le SIEPARG, créé en 1973 à l'occasion de l'élaboration du SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme), est une structure intercommunale d'études et de réalisation en aménagement et en transport. Son statut a évolué vers une communauté de commune en 1993, puis vers une communauté d'agglomération le 1<sup>er</sup> janvier 2000, statut actuel de la « METRO ».

<sup>9</sup> Le SMTC, est l'AOTU (Autorité Organisatrice des Transports Urbains) en charge de l'élaboration de la politique locale de transport.

<sup>10</sup> Cf. Interventions d'Annie Deschamps (Première adjointe au Maire de Grenoble) et de Hans Van Eibergen (Chargé du PDU au SMTC de Grenoble), lors du débat organisé par le CERTU en 2000 sur le thème de la concertation et le débat public.

**charge localement ? S'il existe une compétence technique et une volonté politique avérée sur les transports, qu'en est-il sur la sécurité des réseaux et des infrastructures de transports ? Dans quelle mesure le traitement de l'insécurité routière était-il d'ores et déjà intégré aux politiques locales de transport et de déplacements ? *A contrario*, l'obligation légale donne-t-elle lieu à la mise en place de nouveaux dispositifs d'action ?**

Le CETE de Lyon, la DDE de l'Isère et le CERTU assistent la maîtrise d'ouvrage sur le volet sécurité routière dans le PDU.

Faisant l'hypothèse que l'objectif de sécurité des déplacements dans le PDU-SRU ne peut être atteint en l'absence de mobilisation locale, tant technique que politique, nous cherchons à analyser ici les modalités selon lesquelles acteurs de l'Etat et acteurs des collectivités locales, vont (ou ne vont pas) co-produire une politique de sécurité routière.

Aussi deux idées motivent le choix du terrain : l'intervention du CERTU (organisme producteur de normes techniques en aménagement), en tant qu'expert de sécurité routière dans le PDU de Grenoble d'une part, et la préexistence d'un savoir-faire local en matière de politique de transports et de déplacements d'autre part. De fait, les échanges entre les acteurs PDU grenoblois et les techniciens du CERTU ont constitué la porte d'entrée de l'analyse de terrain.

Sur ces trois terrains, la collecte des données a été orientée vers trois types de matériaux :

- La prise de notes lors de la participation en tant qu'observateur à des réunions de travail relative à la Sécurité Routière, mises en place dans le cadre de l'élaboration des PDU SRU ;
- Le recueil de documents de planification (PDU, DVA, Projets urbains), et de dossiers relatifs à des projets plus précis incluant des plans détaillés ;
- Enfin, les principaux acteurs locaux concernés par notre problématique ont été rencontrés (Voir Annexe).

---

## Chapitre 2

### De l'obligation légale de traiter la sécurité routière à son inscription dans un document de planification des déplacements. Variations locales.

Dans un premier temps de cette recherche, nous avons engagé une démarche de repérage et d'analyse des actions affichées dans le volet "Sécurité Routière" des PDU-SRU sur nos trois terrains.

En effet, la préoccupation "Sécurité Routière" figurant désormais comme première prescription des Plans de Déplacements Urbains, il s'agissait d'observer la manière dont les Autorités Organisatrices des Transports Urbains allaient répondre à la quasi obligation légale de traiter cette question.

Cette démarche a été menée en se basant sur les documents édités par les collectivités locales, en réalisant des entretiens auprès des acteurs locaux, et enfin en assistant aux réunions de groupes de travail.

Compte tenu du caractère inédit du volet sécurité routière dans les PDU, les objectifs de ce chapitre étaient de cerner les acteurs porteurs de la sécurité routière (2.1), de faire le point sur le contenu du volet sécurité routière inscrit dans le PDU (2.2) pour finalement être à même de définir les caractéristiques majeures des politiques locales de sécurité routière sur chacun des terrains (2.3).

#### 2.1 Qui rencontre-t-on dans les dispositifs institutionnels dédiés à la prise en charge locale de la sécurité routière ?

Un des résultats transversal de cette entrée est que faute de dispositifs institutionnels stabilisés, il n'y a pas vraiment de règle sur « qui prend en charge la Sécurité Routière ». Ainsi, la sécurité routière est, selon les terrains, prise en charge par des acteurs au profil et à l'autorité divers.

##### 2.1.1 Un élu, « homme à tout faire » de la sécurité routière sur l'agglomération d'Aubagne

Depuis vingt ans, Mr André SINET est élu à la Mairie d'Aubagne. En tant qu'adjoint au Maire délégué à la circulation, à la sécurité civile et routière d'Aubagne, il a monté progressivement son propre dispositif de sécurité routière. Pour se faire, il a développé un partenariat relativement dense avec différents services publics dans deux grands types de dispositifs et d'intervention : les aménagements urbains et la prévention auprès du public.

Pour mener à bien ces objectifs de sécurité routière, A. Sinet cumule aujourd'hui de multiples fonctions :

- Adjoint au Maire délégué à la circulation, à la sécurité civile et routière, conseiller communautaire d'Aubagne
- Vice Président du SITCA
- Siège au Conseil Communautaire
- Siège au Comité de Pilotage du PDU-SRU
- Participe à la Commission Transport du PDU-SRU
- Président de la Commission Sécurité Routière de l'Union des Maires des Bouches-du-Rhône
- Acteur dans le cadre du DGO

- Inspecteur Départemental de la Sécurité Routière (IDSR)
- Ex Président du réseau Le Pilote sur Marseille et Aubagne

A Aubagne, c'est un élu local qui porte la thématique de la sécurité routière, et ce, dans un cadre plus large que la scène PDU. Cet acteur à lui seul intègre les différents aspects de la sécurité routière.

### **2.1.2 Des professionnels des politiques de transports à la métropole Grenobloise**

A Grenoble, ce sont quelques techniciens de la Communauté d'Agglomération grenobloise (La METRO), le chef de projet PDU avec le concours de représentants du CERTU qui portent le dossier de l'inscription de la sécurité routière dans le PDU.

Sur le terrain de Grenoble, cité comme un exemple dans la littérature technique et notamment celle du CERTU, les acteurs PDU "savent faire" de la politique de transport et de déplacement. Plus que le CERTU qui viendrait porter « la bonne parole », l'enjeu se situe bien autour des « échanges » entre ces acteurs. Qu'ont-ils à échanger ?

Les intervenants du CERTU sont intéressés par Grenoble, souvent associés à un savoir-faire en termes de transport et de sécurité routière, pour étudier ce cas dans le cadre de l'élaboration d'un guide méthodologique de bonnes pratiques sur l'intégration de la sécurité des déplacements dans la planification des transports.

Les acteurs PDU de Grenoble trouvent aussi un intérêt à la participation des acteurs du CERTU. En effet, d'une part, ils peuvent bénéficier de cette rencontre pour obtenir un encadrement méthodologique des experts du CERTU. D'autre part, ils sont intéressés à apparaître dans le guide des bonnes pratiques du CERTU. Ceci permettrait de crédibiliser leurs actions sécurité routière auprès des élus de la Région Urbaine Grenobloise, qui ne se saisissent pas encore de cette question, selon les acteurs du PDU. L'enjeu pour les acteurs du PDU est donc d'affirmer et de se voir reconnaître des qualités, des compétences en vue de légitimer leurs actions, notamment auprès des élus.

Concrètement, sans le cadre de l'élaboration du PDU-SRU, deux groupes de travail interviennent sur le volet sécurité routière :

- Le « **groupe technique de sécurité routière** » regroupe les techniciens autour de la mise en place via le PDU, de l'observatoire de sécurité routière à l'échelle de l'agglomération (représentants de la DDE, du CETE, de l'AURG et du CERTU principalement), et autour de la réforme des Contrats de déplacements.
- Le « **groupe thématique « PDU et sécurité routière** », élargi aux élus des communes de l'agglomération. Dans ce deuxième groupe, sont présentés aux élus les résultats des études d'accidentologie réalisées dans le cadre du PDU. L'objectif est de diffuser les connaissances et aussi d'avoir un retour critique des expériences de chacun. C'est également lors de ces réunions que sont envisagés les types d'actions de sécurité routière possibles à travers l'aménagement.

### **2.1.3 Aix : des professionnels militants contre l'automobile, mal positionnés dans le système d'acteurs**

A l'occasion de l'élaboration du PDU du Pays d'Aix, la thématique de la sécurité routière intéresse particulièrement deux acteurs. Ces deux acteurs se distinguent par leur profil et leur place dans le dispositif d'élaboration du PDU. Néanmoins, ils ont en commun la volonté de remettre en cause de la suprématie de l'automobile, qu'ils désignent comme un des facteurs du mal être urbain. C'est bien sous cet angle qu'ils s'insèrent dans le champ de la sécurité routière. Ces deux acteurs vont s'avérer mal positionnés dans le système d'acteurs local.

Le premier acteur est Emmanuel Perreau, Directeur des études à l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA). Depuis 1998 (mise en place du PDU LAURE), il dirige l'aide à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration du PDU. A cette occasion, il affine et réitère une rhétorique dans laquelle il positionne la sécurité routière comme premier élément du développement durable. Il prône alors une réactualisation de l'outil Plan Local de Modération de la Vitesse (PLMV), engagé par la Ville d'Aix en 1992.

Cet outil intéresse Emmanuel Perreau dans la mesure où il permet de « gérer la vitesse, et la cohabitation des vitesses » des différentes catégories d'usagers (voitures, piétons, enfants...). Cette gestion des vitesses permet de traiter les seuils et les approches de la ville. Cette réflexion sur les vitesses est intégrée dans une problématique plus large sur les dysfonctionnements liés à l'étalement urbain :

*« On est sur des problèmes d'accessibilité, mais pas mécaniques, la qualité de l'accessibilité [...]. Toute cette mécanique d'éparpillement de la ville concrétise un certain inconfort qui révèle la réalité du fonctionnement d'un territoire ».*

Emmanuel Perreau, le 23 août 2000 à l'AUPA

A l'automne 2002, il charge une stagiaire de travailler sur la réactualisation du PLMV. Cette dernière prend alors différents contacts dans le but de comprendre ce qu'est un PLMV auprès de professionnels ayant déjà mis en œuvre des PLMV et auprès des experts du Département Mécanismes d'Accidents de l'INRETS. Par ailleurs, elle participe à l'atelier « sécurité routière » mis en place pour l'élaboration du PDU SRU.

L'attachement d'Emmanuel Perreau à la sécurité routière ne relève pas que de la rhétorique. On trouve cet acteur dans différentes scènes liées à la sécurité routière. Ainsi, il faisait partie du groupe de travail mis en place par le CETE-Méditerranée pour l'élaboration du « premier » PLMV de 1992 et a participé au groupe de travail sur la sécurisation de l'entrée Ouest d'Aix-en-Provence.

Néanmoins, pour Emmanuel Perreau, la sécurité routière est d'abord un médiateur pour communiquer sur l'étalement urbain, sur la qualité de l'accessibilité et plus largement, sur les maux de la ville. C'est un médiateur pour faire de la pédagogie auprès des élus. Il assume et revendique ce « détournement de valeur » et le détournement des outils qui lui sont associés :

*« Il ne faut pas avoir honte d'utiliser la sécurité routière, derrière il y a des outils, c'est un passage au travers duquel on peut faire passer autre chose. Le Schéma de Modération de la Vitesse, la Charte de l'Environnement... Ce sont des outils exceptionnels, on a tout le monde autour de la table, c'est un espace de débat ».*

Emmanuel Perreau, le 23 août 2000 à l'AUPA

Quelle est finalement la capacité d'action de l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix pour améliorer la prise en charge de la sécurité routière ? L'AUPA, tel que l'envisage Emmanuel Perreau, n'a pas vocation à des actions opérationnelles. L'Agence se limite à un espace de réflexion et d'aide à la décision. Pour cela, Emmanuel Perreau imagine un dispositif d'espace de "débat continu" où des « connaisseurs » pourraient s'exprimer devant des élus et des techniciens. Plus précisément concernant la sécurité routière, Emmanuel Perreau voudrait pouvoir vulgariser les résultats de l'INRETS auprès des techniciens et des élus<sup>11</sup>. Il s'agirait de confronter un regard statistique, des connaissances, face aux représentations et aux questionnements des décideurs.

Or, suite aux élections municipales de mars 2001, portant Madame Joissains Masini (UMP) à la Mairie d'Aix-en-Provence, cette position d'aide à la décision auprès des élus lui est délicate. En effet, Emmanuel Perreau est très lié à l'ancienne municipalité Picheral (PS). Travaillant à l'Agence d'Urbanisme de Grenoble, il avait été appelé sur Aix par l'Adjoint délégué aux transports de la

---

<sup>11</sup> Entretien avec Emmanuel Perreau, le 9 avril 2001 à l'AUPA.

municipalité Picheral. Ainsi, comme il s'y attendait, il a été remplacé au sein de l'AUPA au début de l'année 2003.

Le second acteur est Marcel Mougin, chargé d'études au CETE-Méditerranée au sein du Département Infrastructures et Transports (DIT). Cet acteur, professionnel de la sécurité routière, cumule plusieurs casquettes. IDSR, il est également militant dans une association de promotion des modes alternatifs à la voiture (l'association ADAVA-ADTC). Il apparaît dans le processus d'élaboration du PDU en octobre 2002 à l'occasion de la première réunion de travail de l'Atelier « sécurité routière ». Cet Atelier fait partie des 10 Ateliers composant le dispositif de concertation du PDU-SRU engagé par la Communauté d'Agglomérations du Pays d'Aix (CPA). Il s'agit de réunir des professionnels et des associations à plusieurs reprises et ce, à chaque phase du processus (Diagnostic / Scénarios / Projet)<sup>12</sup>.

Au sein de l'atelier sécurité routière, il va très vite se positionner en leader pédagogue. Il prend souvent la parole, amène des documents à destination de l'Atelier (cartes, textes, photographies) et se porte volontaire pour être le porte-parole du groupe devant les élus. Il est d'ailleurs reconnu par les autres membres du groupe comme « l'expert en Sécurité Routière ». Il s'attache à véhiculer, auprès des autres membres du groupe, un certain référentiel sur l'impact de l'aménagement urbain dans le comportement de l'automobiliste et voudrait que ces rencontres « *permettent de clarifier ce qui est de la responsabilité individuelle et ce qui est de la responsabilité des décideurs* »<sup>13</sup>. De plus, il fait un certain nombre de propositions visant à permettre à la CPA d'affiner la connaissance de l'accidentologie et de réaliser « un vrai » diagnostic en matière de sécurité.

Par ailleurs, il profite de sa présence dans l'Atelier pour promouvoir le projet « Marchons vers l'École » qui lui tient à cœur. Il s'agit d'un dispositif partenarial (ADEME, Education Nationale, Région, Communes) visant à donner les moyens aux écoliers de se rendre à l'école à pied en remplacement d'un accompagnement en voiture par les parents.

S'il s'affiche comme « un homme de la sécurité », son discours et les documents qu'il distribue en atelier amalgament lutte contre l'insécurité et lutte contre l'automobile, laissant largement entrevoir son militantisme pour les modes doux. Ainsi, pour Marcel Mougin, la sécurité routière est un sous-objectif au service d'une valeur forte : la qualité urbaine. Selon lui, cette qualité urbaine passe par une réduction de la voiture pour permettre le développement d'autres modes de déplacements (vélo, marche à pied, TC).

Au sein du CETE-Méditerranée, il peut être qualifié d'électron libre. Il a intégré l'Atelier sécurité routière alors que la convocation de la CPA visait plutôt un autre acteur, l'initiateur au CETE du PLMV. Finalement, il quitte le dispositif PDU en 2003 suite à une mutation dans les DOM TOM.

Bref, les deux acteurs porteurs d'une prise en charge de la sécurité routière (via l'aménagement urbain) au sein de PDU-SRU (AUPA, CETE) vont progressivement disparaître du dispositif d'élaboration.

Parmi les acteurs susceptibles de porter la sécurité routière, la Direction de la Prospective et de l'Aménagement de l'Espace de la CPA, dont la directrice est chef de projet du PDU, souligne les difficultés de la CPA à réaliser des actions de sécurité sur l'infrastructure dans la mesure où la CPA n'a pas la compétence voirie.

---

<sup>12</sup> L'Atelier sécurité routière a rassemblé deux associations (la Ligue Contre la Violence Routière et l'Automobile Club), des représentants des services de la Ville d'Aix (Direction de la sécurité de la Police Municipale et Direction des Déplacements), un représentant du CETE Méditerranée, le commandant des sapeurs pompiers d'Aix-en-Provence, la stagiaire de l'AUPA chargée du PLMV et le chef du cabinet de la CPA. L'atelier est animé par un bureau d'études chargé de la concertation dans le PDU et est piloté par la chef de projet du PDU et l'AUPA. Toutes les personnes invitées n'étaient pas présentes, il y manquait les représentants du Conseil Général, de la Gendarmerie et de la Police Nationale.

<sup>13</sup> Interview de M. Mougin dans les cahiers du Plan de Déplacements Urbains N° 1 février 2003 (lettre d'information interne).



*« La sécurité routière c'est une affaire de partenariat, aujourd'hui on intervient peu sur l'espace public. Il va falloir contractualiser. L'aménagement de la route ce n'est pas de la compétence de la communauté. De par nos compétences, sur la sécurité, à part les entrées de ville, on a une intervention extrêmement segmentée ».*

La chef de projet du PDU, le 20 novembre 2002, à Aix-en-Provence

Aussi, la chef de projet du PDU regrette que le Conseil Général, chargé des routes départementales, n'ait pas pu participer à l'Atelier sécurité routière.

## 2.2 Que trouve-t-on dans le volet « sécurité routière » des PDU ?

La conséquence de cette faible institutionnalisation est que ces acteurs (motivés voire militants) ont une grande liberté d'actions quant au contenu et aux outils de la politique de sécurité routière. En effet, ils sont porteurs de projets qu'ils vont essayer de concrétiser, de recycler, au gré des opportunités : le volet « sécurité des déplacements » des PDU-SRU en est une parmi d'autres.

### 2.2.1 A Aubagne, la sécurité routière a-t-elle besoin du PDU ?

A Aubagne, le PDU-SRU n'est pas perçu comme une « occasion » à saisir : les connaissances locales sur l'accidentologie existent déjà, les coopérations techniques pour intégrer la sécurité dans les aménagements également.

L' élu local utilise tout un panel d'outils spécifiques à la sécurité routière et a développé un réseau assez dense avec les acteurs de la sécurité routière. Pourtant, il ne s'est pas saisi du volet « sécurité routière » du PDU-SRU. Il le juge trop théorique pour traiter cette question. Pour A. Sinet, d'autres outils et actions spécifiques à la sécurité routière existent et précèdent le PDU-SRU.

*Le PDU est-il réellement un outil pour la sécurité routière ? :*

*« La sécurité routière était aussi prévue dans les Contrats Locaux de Sécurité. Donc la Loi SRU et la sécurité routière dans le PDU...*

*Ça ne tient qu'à une volonté des élus. Le PDU, c'est un document trop théorique, on ne gère pas la sécurité routière de cette façon ».*

Responsable du Service Circulation et Sécurité Routière de la Ville d'Aubagne, le 20/01/2004

Néanmoins, le service circulation et sécurité routière de la Ville d'Aubagne met en place progressivement un plan de circulation qui a pour but de réduire la vitesse en centre-ville. Ce plan de circulation, intégré dans le projet urbain de la ville, est mentionné et pris en compte dans le PDU intercommunal : Action 11 « Nouveaux plans de circulation » (La Penne sur Huveaune et Aubagne) ; Action 22 « Accompagner le Projet urbain sur Aubagne »<sup>14</sup>.

Le bureau d'études ECLAT, associé au service sécurité routière d'Aubagne, pense aussi que le PDU n'est pas un outil très adapté pour la prise en compte de la sécurité routière en tant que telle. Le PDU du Pays d'Aubagne est utilisé pour développer les transports en commun et l'intermodalité et très accessoirement la sécurité routière. Donc, le PDU n'est pas considéré comme un « bon outil » pour la sécurité routière.

*« Dans le PDU, il s'agit de réorganiser les déplacements : diminuer la suprématie de l'automobile, augmenter la fréquentation des Transports en Commun, l'intermodalité et les modes de déplacements alternatifs (vélo, marche à pied). Les Plans de Déplacements d'Entreprise ont la même problématique que les PDU mais à l'échelle d'une entreprise. La loi sur l'Air demande moins de pollution, encourage le covoiturage, les TC et l'intermodalité. »*

Coresponsable du bureau d'études ECLAT, le 02/ 02/ 2004.

---

<sup>14</sup> ATT-CAREX ENVIRONNEMENT (2003), *Plan de Déplacements Urbains – Le Projet*, SITCA, Septembre, p. 94 et p. 105.

*Les représentants de la sécurité routière refusent de traiter ce problème sur une scène où elle n'est pas prise en compte sérieusement, à part entière. En effet, du côté des principaux acteurs du PDU, le chef de projet PDU de la Communauté d'Agglomération GHB et le bureau d'études ATT, chargé de son élaboration, la sécurité routière est un domaine qui reste flou.*

Pour le chef de projet du PDU, la question de la sécurité routière est un problème lié au comportement des usagers de la route. Il envisage l'action sur les comportements essentiellement par le biais du contrôle sanction.

*« La sécurité routière ?... ce ne sont pas les PDU qui y sont pour quelque chose mais c'est de l'ordre de la politique nationale, de la peur du gendarme et de la responsabilité des gens. »*

Chef de Projet du PDU du Pays d'Aubagne, le 13/01/2004

Toutefois, il reconnaît de manière indirecte qu'il est possible d'influencer le comportement des usagers par des actions, certes basiques, sur l'aménagement :

*« Je me déplace avec les élus locaux pour savoir à quel endroit exact on va positionner un arrêt de bus. Savoir si ce n'est pas dangereux, c'est aussi simple que ça. La sécurité routière pour nous reste à un niveau aussi basique que ça.*

*Nous avons aussi des problèmes de franchissement d'autoroute.*

*A Aubagne, l'autoroute est en zone urbaine, il y a une nécessité d'inciter à un autre comportement du conducteur car ils sont en zone urbaine, le 130 n'est pas adapté. »*

Chef de Projet du PDU du Pays d'Aubagne, le 06/08/2004.

Le Chef de Projet PDU fait donc peu de place à la sécurité routière dans le PDU : ce n'est pas de la compétence de la communauté d'agglomération. Ceci dit, l'initiative de l'élu sécurité routière d'Aubagne est selon lui « une bonne chose ». Le fait qu'il compte étendre au Périmètre de Transports Urbains le travail qu'il a mené sur la commune d'Aubagne ne peut qu'améliorer la coordination des instances.

Pour le Chef de Projet PDU, les mécanismes de production de l'insécurité routière semblent flous : il associe les mesures en faveur de l'accessibilité et celles de la sécurité routière. Il explique<sup>15</sup> que l'intercommunalité accueille plusieurs centres pour Personnes à Mobilité Réduites (PMR), c'est une priorité pour elle de concevoir ses aménagements de voirie ou d'espace public en fonction de ces PMR. « Si l'aménagement est satisfaisant pour ces personnes, il l'est pour tous », dit-il. Or, du point de vue de la sécurité, cette affirmation est erronée, elle illustre le flou, le « bon sens » qui prévaut en matière de sécurité routière.

A Aubagne, la prise en charge de la sécurité routière n'a pas attendu la loi SRU et son volet « sécurité routière » pour être inscrite dans les priorités de la commune. Ceci explique que le PDU-SRU ne soit pas considéré comme stratégique pour l'élu porteur de la sécurité routière. Cet acteur est capable de décrire précisément les lieux accidentogènes de sa commune mais, dans le cadre du PDU, on ne profite pas de ses connaissances, on ne fait pas appel au bureau d'études ECLAT capable de porter des solutions techniques et précises. C'est pourquoi la scène du PDU n'intéresse pas l'élu local, très pragmatique. *On constate, en dehors d'A. Sinet, un faible intérêt des acteurs du champ de l'urbanisme et des transports, pour la sécurité routière.*

### **2.2.2 Les « bons élèves » grenoblois recyclent les outils du PDU-LAURE pour impulser la sécurité routière**

En charge d'élaborer un volet sécurité des déplacements dans le PDU SRU, les acteurs rencontrés à Grenoble ont un double objectif. Il vise à la fois à sensibiliser les élus aux problèmes que pose la non prise en compte de la sécurité des déplacements dans les décisions locales et surtout à

---

<sup>15</sup> Entretien personnel auprès de M. Fabre, chef de projet PDU du Canton d'Aubagne, le 06/08/2004.

institutionnaliser des méthodes d'action pérennes auprès des techniciens des services techniques des communes de l'agglomération.

*« Pour beaucoup de personnes, la sécurité routière va de soi, mais pas pour nous et il y a un réel travail en cours. »*

Chef de projet du PDU, entretien du 12 février 2004

Les acteurs du PDU-SRU veulent développer une politique de sécurité routière, centrée sur l'aménagement et l'urbain. La « METRO » est proposée par les acteurs du PDU pour coordonner l'action sécurité routière à l'échelle intercommunale. La stratégie adoptée est la suivante : compte tenu des objectifs prioritaires des services de la METRO en matière d'urbanisme, de politique de déplacement, d'aménagement de la voirie ou d'exploitation des réseaux, il s'agit de décliner pour chacun de ses objectifs, les actions de sécurité correspondantes. Le tout prend la forme d'un « Catalogue d'actions de sécurité routière ».

Lors des réunions du groupe technique de sécurité routière, ce « catalogue des actions de sécurité routière », est présenté par les acteurs du PDU-SRU, aux élus et aux techniciens des villes.

*« Ce catalogue montre quelles actions on peut mener par rapport à des thèmes. Il est destiné à la formation des techniciens et des élus. »*

Assistant du chef de projet PDU, entretien du 12 février 2004

L'objectif est bien de développer une culture commune qui permettrait d'intégrer la sécurité des déplacements, en tant qu'enjeu, dans les politiques, les projets, les documents de chacun des services.

Ainsi, dans le domaine de l'urbanisme, il est prescrit de limiter la longueur des déplacements en limitant l'étalement urbain, d'intégrer la sécurité routière dans les documents d'urbanisme, en définissant des règles ou des grands principes, ou encore de d'intégrer la sécurité routière dans les projets d'urbanisme, en examinant et validant les projets sous l'angle déplacements et sécurité routière.

Dans le domaine de la « Politique de déplacements », les actions proposées consistent à « inciter au report modal vers les modes alternatifs », à partager la voirie, à inciter au développement des modes doux.

Dans le domaine de l'« Environnement urbain », les actions inscrites dans le catalogue sont « la hiérarchisation des réseaux tous modes », « la conception d'aménagements urbains pour des vitesses en rapport avec la vie urbaine », la requalification des entrées de ville définies comme « des lieux de transition d'un environnement urbain à un autre qui nécessitent d'être perçus de manière claire par l'utilisateur pour qu'il adapte son comportement et sa vitesse ». Dans le domaine de l'« Aménagement de voirie », il s'agit d'intégrer la sécurité routière, dans les projets d'aménagement de voies, par le diagnostic de sécurité en amont du projet, puis par l'examen du projet sous l'angle sécurité routière. Il est aussi prescrit de réaliser des diagnostics et des études de sécurité routière sur les zones présumées accidentogènes, de mieux prendre en compte la sécurité routière dans le contrat de déplacement, en intégrant dans le dossier présentant le projet l'aspect sécurité routière avec une approche transversale et enfin d'intégrer un volet sécurité routière au contrat de déplacements, en finançant la réalisation d'aménagements en réponse à des problèmes de sécurité routière.

Dans le dernier domaine du catalogue, le domaine de l'« Exploitation des réseaux », trois types d'actions de sécurité routière sont proposés : adapter les plans de circulation à la hiérarchisation des réseaux, adapter la signalisation à la hiérarchisation des réseaux et modérer les vitesses.

Pour conclure, ce « catalogue des actions de sécurité », à ce stade, n'a pas de visée opérationnelle. Il participe à la formation des élus et des techniciens pour prendre en compte la sécurité routière, autrement que par la seule approche centrée sur les comportements. Il prône une approche transversale de la sécurité dans tous les projets liés aux déplacements.

Pour ce qui est de l'opérationnalisation de ces objectifs, le dispositif des « contrats de déplacement » a retenu notre attention. Via les contrats de déplacements, la METRO veut aider et inciter les communes à réaliser des aménagements de voirie sécurisés.

En s'appuyant sur le support technique que constitue le guide du CERTU relatif aux petits aménagements de sécurité, le « service déplacements METRO » a mis en place la « démarche contrats de déplacements », pour aider financièrement les communes à réaliser ces aménagements de voirie sécurisés. L'aménagement de voies préconisé par la METRO, se base sur les références techniques du CERTU.

Associant la METRO et les communes, l'objectif premier de cette démarche, qui date de 1996-1997, était de favoriser les modes doux. Par la suite, les contrats de déplacements ont été élargis à d'autres thématiques telles que les véhicules non polluants, l'aménagement des zones 30, le stationnement des cycles, l'accessibilité des voiries, l'accessibilité aux arrêts TC. Sous réserve de respecter les critères de réalisation des aménagements et de constitution d'un dossier de demande, prédéfinis par la METRO (un cahier des charges présentant les types d'actions bénéficiant des aides et précisant les documents techniques et financiers à joindre à la demande de versement d'aide), les communes proposent des projets de déplacements et d'aménagements de voies, sur lesquels la METRO s'engage à financer jusqu'à 60 % du coût de la réalisation du projet. Concrètement, cette démarche a donné lieu, depuis 5 ans, à des projets principalement dédiés aux aménagements cyclables et aux zones 30 (rapport CETE, 2003).

Actuellement, à Grenoble, les techniciens de la METRO et le chef de projet PDU recyclent l'outil « contrat de déplacement » du PDU Laure afin d'y inscrire la sécurité routière.

*« Dans les contrats de déplacement du PDU LAURE, derrière la zone 30, il y avait l'objectif de réduction des vitesses et de sécurité routière. Avec la zone 30, on s'est attaqué à certains quartiers où c'est adapté. Sur d'autres lieux, plus routiers, on n'avait pas de réponse technique, on n'avait pas les bons outils. Le volet sécurité routière dans les contrats de déplacements du PDU-SRU, c'est pour inciter les communes à faire de la sécurité routière sur d'autres types de voie. On entrait par les modes doux et les usagers vulnérables, maintenant, on travaille sur les lieux dédiés à la voiture. »*

Assistant du chef de projet PDU, entretien du 29 septembre 2004.

En novembre 2004, les modalités de mise en œuvre du volet « sécurité des déplacements » ont été approuvées. Ce document énonçant les critères techniques d'attribution des aides définissant les actions de « sécurité routière » nous a été communiqué<sup>16</sup>. Nous l'avons, *a posteriori*, soumis à l'expertise de Thierry Brenac et de Dominique Fleury, tous deux chercheurs en sécurité routière à l'INRETS (MA).

D'après cette expertise, *les principes énoncés dans le document sont globalement bons du point de vue de la sécurité routière.*

D'une part, *ne sont éligibles que des projets pour lesquels une analyse de l'insécurité a été réalisée.* Le fait que les projets de création de voirie ne soient pas éligibles est une précaution saine du point de vue de la sécurité. En effet, les créations de nouvelles voiries ont tendance à générer de nouveaux trafics. De ce fait même, et sauf exception, leur bilan global sur la sécurité est rarement positif. Surtout, compte tenu du coût de réalisation de ces nouvelles voiries, les budgets limités dédiés à la sécurité gagnent à être spécifiquement affectés sur des lieux où les enjeux de sécurité sont réels.

D'autre part, *cette expertise locale s'appuie fortement sur la doctrine du CERTU.* Cette doctrine distingue, à juste titre, étude quantitative et diagnostic. Cependant, les diagnostics n'y sont envisagés qu'au niveau de zones particulières ou de thèmes délimités par des études quantitatives amont (appelées « études d'enjeux »), alors qu'un diagnostic (approche qualitative) peut porter sur

---

<sup>16</sup> Contrat de déplacements 2004, critères techniques d'attribution des aides pour le volet sécurité des déplacements, Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, extrait du registre des délibérations du conseil de communauté, séance du 5 novembre 2004.

l'ensemble du réseau (voir les méthodologies développées à l'INRETS telles que celles utilisant les scénarios d'accidents) et apporter d'autres éclairages en particulier pour des stratégies d'action globales. L'application de la doctrine CERTU constitue néanmoins un progrès notable par rapport à des pratiques courantes négligeant totalement l'étude de la sécurité ou réduisant l'analyse à l'exploitation quantitative des fichiers d'accidents.

Cependant, il est possible d'émettre quelques critiques quant au contenu de ce volet sécurité routière des contrats de déplacements.

*D'une part, la préoccupation sécurité routière n'est pas dissociée de l'objectif de développement des modes « doux », de déplacements alternatifs à l'automobile. Faire de l'accidentologie des modes doux une priorité est un choix politique. Certes, la loi SRU accorde une attention particulière aux « usagers vulnérables », aux citoyens qui jouent le jeu de l'écomobilité. Certes, la METRO est compétente sur le réseau cyclable alors que la voirie relève de la compétence des communes. Néanmoins, ce choix politique mériterait d'être explicité en tant que tel. Il est en effet explicitement écrit dans la charte définissant les critères de financement des études et actions de sécurité que les accidents impliquant des véhicules seuls sont écartés du dispositif. Or, du point de vue de la sécurité, il n'y a pas d'enjeu technique particulier à privilégier l'action sur les modes doux et négliger les accidents impliquant un véhicule seul revient à écarter, d'emblée, environ 10 à 20 % des accidents urbains.*

*D'autre part, l'action de sécurité n'est financièrement envisagée qu'en termes d'investissement. En effet, l'investissement est valorisé et symboliquement plus payant que le fonctionnement qui est associé aux « petites choses », très locales. Les petites opérations sont du ressort des communes seules et ne nécessitent pas de co-financement. Or, on peut obtenir des gains significatifs de sécurité par le fonctionnement, la maintenance. Une étude de sécurité concernant un plan de gestion des feux de circulation relève, par exemple, du budget fonctionnement et pourrait avoir du sens à l'échelle intercommunale.*

Malgré ces réserves, il ressort globalement du terrain grenoblois une volonté d'impulser, via le PDU-SRU, des actions de sécurité. A ce stade de la démarche, il s'agit pour le chef de projet PDU et son équipe d'inciter, de former et d'informer les nombreux partenaires intervenant sur le réseau pour créer un contexte favorable à l'intégration de la sécurité dans l'aménagement urbain.

### **2.2.3 Utiliser le volet sécurité routière des PDU pour des projets dans « l'air du temps » au Pays d'Aix**

#### **a) La sécurité dans le dispositif de concertation du PDU**

Sur le terrain aixois, contrairement à ce qui se réalise sur le terrain grenoblois, les groupes de travail du dispositif de concertation ne sont pas saisis comme des lieux à partir desquels des partenariats pourraient être mis en place pour amorcer des actions concrètes (charte à destination des communes, partenariat avec les pompiers pour faire remonter l'information sur l'accidentologie réelle...). Ainsi, on va trouver dans cet atelier :

- Des associations qui stigmatisent le comportement des "mauvais" conducteurs et qui font des propositions décalées dans un PDU où les maîtres d'œuvre (côté technique) souhaitent orienter l'action sur l'aménagement de la voirie plus que sur le comportement.
- Des professionnels (pompiers, Direction des déplacements, CETE) motivés pour améliorer la connaissance de l'accidentologie, mais à contre temps avec le processus d'élaboration du PDU. En effet, le processus d'élaboration du PDU est sur Aix volontairement condensé<sup>17</sup> et le temps alloué à l'élaboration des diagnostics est limité à quelques semaines.

---

<sup>17</sup> Un diagnostic conséquent (300 pages) avait été élaboré pour le PDU LAURE d'Aix-en-Provence, il s'agit de s'appuyer sur ce précédent Diagnostic.

Ce qui est attendu de cet atelier c'est en réalité des propositions émanant d'associations et susceptibles d'être portées par les élus communautaires. D'ailleurs, la prise en main de l'Atelier Sécurité Routière par un professionnel est plutôt perçue comme un handicap.

*« L'atelier sécurité routière est le seul atelier où le rapporteur est un professionnel, il ne faut pas un décalage, l'objet de cette concertation, c'est de toucher les associations. Il y a une distinction entre les contributions de l'atelier et les contributions des professionnels. Il ne faut pas faire l'amalgame, il ne faut pas être trop techno devant les élus ».*  
La chef de Projet du PDU, le 20 novembre 2002, à Aix-en-Provence

C'est finalement le projet « Marchons vers l'école », porté M. Mougin qui va constituer la proposition forte issue de l'Atelier. La finalité du projet « Marchons vers l'école » (opération promue par l'ADEME et la Région) s'organise autour de trois objectifs :

- Supprimer et réduire fortement le risque d'accident sur les trajets scolaires, suite au constat que la sécurité n'est pas correctement assurée auprès des écoles.
- Encourager et augmenter les déplacements à pied, suite au constat que le système de déplacement est déséquilibré.
- Développer un enseignement à la sécurité et à l'écomobilité, suite au constat que l'éducation à la sécurité routière dispensée ne prend pas en compte les capacités des enfants<sup>18</sup>.

Le CETE Méditerranée met en œuvre ce projet dans trois communes : Aix, Rognes et Ventabren. Il s'agit d'étendre l'action à d'autres communes volontaires.

D'un point de vue strictement « sécurité routière », cette action est discutable ; premièrement, il est établi que l'insécurité des abords des écoles est plus subjective qu'objective, deuxièmement, faire basculer des enfants de l'automobile vers le vélo (vélobus) ou vers la marche (pédibus) augmente grandement leur exposition au risque d'accident.

## **b) La sécurité dans le document PDU validé par le conseil communautaire de la CPA**

Le diagnostic du PDU est très succinct. Seules quelques lignes sont consacrées à chaque thème. Pour la thématique sécurité des déplacements, 6 lignes sont rédigées, elles sont accompagnées d'une carte très globale de la CPA qui présente la saturation du trafic, les points de conflits majeurs énoncés par les communes et les secteurs accidentogènes. L'échelle de la carte étant petite (2,5 cm = 10 km), la précision des informations fournies est plutôt faible. De l'Atelier Sécurité Routière, le document PDU retient que « La sécurité routière fait partie de la qualité de la vie ».

Dans les préconisations du PDU (présentées sous forme de 10 priorités), la sécurité routière est abordée en distinguant la sécurisation des modes doux et des usagers vulnérables d'une part et la sécurisation des déplacements automobiles.

La sécurisation des modes doux et des usagers vulnérables renvoie à la mise en œuvre d'un plan vélo pour sécuriser « une pratique dangereuse », et au traitement des principaux franchissements et axes piétonniers. Dans cette partie, la sécurité routière et la sécurité civile sont traitées de concert. En effet, la sécurité est présentée comme la condition première pour l'attractivité des modes doux et des TC, qu'il s'agisse de la sécurité des usagers dans les bus, les trains ou dans les parcs relais, de la surveillance du stationnement des vélos ou de la sécurité des cheminements piétonniers ou des pistes cyclables. On y trouve les outils suivants : « Zones 30 », « Marchons vers l'école » (pédibus et vélobus) et un « Plan vélo » comprenant la sécurisation des accès aux établissements scolaires.

La sécurisation des déplacements automobiles fait l'objet d'une priorité à part entière intitulée « sécurité des déplacements ». Cette « priorité » comprend 5 types de mesures :

- l'action sur les comportements,

---

<sup>18</sup> Marcel Mougin le 13 avril 2003, lors des journées PDU du CETE. CETE-Méditerranée, Les Milles.

- l'action sur les aménagements routiers,
- l'élaboration d'un Plan de Modération des Vitesses,
- le traitement des principaux points noirs,
- la constitution d'une base de données centralisée « sécurité routière ».

### **c) la sécurité dans les actions qui ont suivi l'élaboration du PDU**

A ce jour, la réactualisation de l'outil PLMV reste dans les tiroirs. D'autres outils lui sont préférés, la zone 30 ou Marchons vers l'école. On peut expliquer cela par un manque de volonté politique et technique de mettre en place une gestion globale et coordonnée de la vitesse à l'échelle d'une agglomération. A côté de ce manque de volonté, le CETE explique le « manque de succès » du PLMV par les « propriétés » mêmes de l'outil :

C'est un outil peu opérationnel, il se présente plutôt comme une programmation longue, avec des actions qui s'étalent sur plusieurs mandats municipaux. Par conséquent, il représente un coût important, d'autant que l'inscription des actions dans un programme peut générer une demande de la population au-delà des possibilités financières des communes. Ce n'est plus un outil d'actualité, même au CERTU, il a été abandonné au profit de la zone 30.

Deux emplois ont été créés sous un profil sécurité routière. Le premier à la Ville d'Aix vise la mise en place d'un Système Informatique Géographique (SIG) permettant notamment d'améliorer la connaissance de la localisation des accidents. Le second à la Communauté d'Agglomération vise plutôt une animation autour de la sécurité routière, notamment auprès des scolaires. Si la prise en charge de la sécurité routière à travers ce PDU semble relativement faible, à l'inverse, la mise en visibilité du traitement de la thématique Sécurité Routière, à l'occasion de l'élaboration de ce PDU-SRU est forte dans les documents de communications établis par la CPA : un encadré est dédié à la présence d'un « expert de la sécurité routière » dans les groupes de travail du PDU<sup>19</sup> et dans la synthèse distribuée par la CPA au grand public, une page entière présente les objectifs du PDU pour « Mettre un coup d'arrêt à l'insécurité routière »<sup>20</sup>.

On peut donc dire ici que le volet animation et communication prime sur le volet technique et expertise de la prise en charge de la sécurité.

## **2.3 Qu'est-ce qu'obtenir des gains de sécurité ? Qu'est-ce que la sécurité routière ? La délicate question des données.**

A des niveaux différents, sur les trois terrains, la question des données concernant l'accidentologie locale apparaît, ou est mentionnée par les acteurs rencontrés comme soulevant des difficultés d'ordre technique :

### **2.3.1 Un artisanat organisé et piloté à Aubagne**

Pour constituer une base de données sur l'accidentologie à Aubagne, l'élu chargé de la sécurité routière a commencé par demander les Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) des services de police municipale. Il se trouve que la police n'est pas automatiquement appelée à chaque accident, certains impliqués s'arrangeant à l'amiable. Les pompiers en revanche sont prévenus à chaque accident. Le bureau d'études ECLAT, travaillant pour le service sécurité routière d'Aubagne, était chargé initialement de prendre en charge l'instruction des fiches BAAC et de mettre en forme une synthèse annuelle de l'accidentologie locale sur la commune d'Aubagne. Dans ce travail, ECLAT a rencontré quelques difficultés vis-à-vis de ces bulletins. D'une part, ils sont assez fastidieux à remplir et ce sont bien souvent les accidents graves qui sont traités. D'autre part, ce sont les services de police qui sont aujourd'hui chargés de remplir ces fiches, or ceux-ci n'interviennent pas sur tous les accidents. Il y a donc un grand nombre d'accidents qui ne sont pas recensés. Enfin, une case est prévue

---

<sup>19</sup> *Les cahiers du Plan de Déplacements Urbains*, N° 1 février 2003 (lettre d'information interne).

<sup>20</sup> Synthèse du PDU distribué le 18 septembre 2003 à l'occasion du Colloque Plan de Déplacements Urbains organisé au palais des Congrès d'Aix-en-Provence, 10 p.

dans les BAAC pour indiquer le lieu de l'accident mais souvent le renseignement se résume au type de la voie.

Devant ces lacunes, A. Sinet a passé un accord avec les sapeurs pompiers leur demandant de remplir des fiches à chaque intervention concernant les accidents de la route. Ces fiches ont été élaborées pour ne retenir que les éléments essentiels, cette fois sur tous les accidents :

- La date et l'heure de l'intervention ;
- La localisation précise de l'accident : le nom de la voie, le numéro de rue, ou le « PK » ou « PR » pour les autoroutes, routes nationales et routes départementales, l'intersection, ou tout renseignement permettant de localiser l'accident sur un plan de ville : en face de tel ou tel magasin, de telle entrée d'immeuble, de tel point remarquable ;
- Le nombre et le type de véhicules impliqués ;
- Le nombre de victimes et la gravité des blessures ;
- Le sexe et l'âge des victimes ;
- Le numéro de procès-verbal établi éventuellement par la police ou la gendarmerie, si les forces de l'ordre sont intervenues sur les lieux de l'accident.

Chaque mois, ces données sont relevées par un agent municipal. Une saisie informatisée des fiches est ensuite effectuée par le service sécurité routière. Celle-ci permet une exploitation selon divers critères. Ce relevé des données recueillies au service des pompiers est alors transmis au bureau d'études ECLAT. Ce bureau d'études est spécialisé sur les études socio-économiques liées aux projets routiers. Depuis 10 ans, il s'est intéressé au champ de la sécurité. Il travaille principalement pour la Ville d'Aubagne et accepte parfois des contrats ponctuels pour d'autres communes. Outre la réalisation d'études pour la Ville d'Aubagne, ECLAT est chargé de pointer dans un seul document la localisation des interventions des pompiers sur les accidents corporels de la circulation, cela constitue l'Atlas des Accidents.

Trois Atlas des Accidents sur le territoire communal d'Aubagne (2001, 2002, 2003) sont aujourd'hui réalisés, ils sont respectivement accompagnés d'un document intitulé « Relevé des interventions des sapeurs-pompiers d'Aubagne sur les accidents corporels de la circulation », pour chaque année. Ces atlas permettent d'identifier des zones d'accumulation des accidents. Manuellement sur des plans au 1/2000, chaque accident ayant eu lieu sur le territoire communal est représenté par une pastille de couleur, différente selon la gravité des accidents. Elles sont positionnées à l'adresse précise livrée par les pompiers.

Ces atlas permettent la visualisation précise des accidents sur le territoire communal. Il ouvre la possibilité de réaliser des études d'accidentologie ponctuelles ou sectorielles pour affiner la connaissance des accidents. Les résultats de ces relevés nous donnent plusieurs points noirs : à hauteur de certains commerces, sur des giratoires, sur des carrefours à priorité à droite, à hauteur d'accès à des établissements scolaires, dans des zones commerciales, aux accès de parkings<sup>21</sup>.

Cependant, les planches sont difficilement manipulables en l'état actuel mais le service sécurité routière espère une cartographie informatique (Système d'Information Géographique, SIG) pour 2005. A. Sinet appuie son argumentation sur ces atlas pour négocier avec les acteurs territoriaux un élargissement du périmètre de cette cartographie.

Pour l'heure, ces atlas sont transmis aux services techniques municipaux et utilisés pour intégrer les dysfonctionnements du réseau viaire à la prise en compte de la sécurité routière dans les aménagements de la Ville. Vraisemblablement, cet outil semble faire figure de registre mémoire puisque A. Sinet se déplace sur le terrain à chaque accident, il intègre alors une réelle connaissance du terrain qu'il utilise lors de négociation avec les autres partenaires territoriaux. L'atlas n'est pas connu,

---

<sup>21</sup> Ville d'Aubagne, service sécurité routière, Décembre 2001, *Historique des actions et campagnes de la sécurité routière menées par la Ville d'Aubagne - 1989-2001*, 73 p.



par exemple, du bureau d'études ATT, chargé de l'élaboration du PDU de l'intercommunalité. Le chargé d'études du Conseil Général, missionné sur une étude de faisabilité pour un projet de création de voie sur la commune, n'en avait pas non plus connaissance.

Cette base de données ainsi constituée sert toutefois de base de réflexion pour les services techniques de la commune. Elle donne lieu à des projets d'aménagement de sécurité routière ponctuels ou plus globaux. Pour des études plus spécifiques, le service de sécurité routière s'appuie sur les BAAC et revient sur les procès-verbaux. Par exemple, une étude plus fine sur l'accidentologie des deux-roues a été réalisée avec pour objectif de détecter d'éventuelles zones de dangerosité, des comportements ou des pratiques pouvant exposer cette catégorie d'usagers de la voirie à des accidents. Cette analyse qui concerne exclusivement les deux-roues s'est déroulée en plusieurs temps :

- Détermination, dans les statistiques annuelles du nombre d'accidents deux-roues,
- Extraction des fiches BAAC des accidents concernés,
- Etude des procès-verbaux d'accidents détenus par les services de police et de gendarmerie,
- Analyse de l'évolution pluriannuelle globale de l'accidentologie,
- Mise en évidence de « scénarios-types »<sup>22</sup>.

L'expression « scénario-type » renvoie à une méthodologie des chercheurs en accidentologie de l'INRETS<sup>23</sup>. De fait, la Ville d'Aubagne connaît les travaux et chercheurs de l'INRETS du Département Mécanismes d'Accident de Salon-de-Provence. Aussi, A. Sinet a rencontré une première fois T. Brenac<sup>24</sup>, Chargé de recherche à l'INRETS, à l'occasion de l'élaboration du Programme Départemental d'Action de Sécurité Routière (PDASR) des Bouches-du-Rhône de 1995. Par ce biais, le bureau d'études ECLAT s'est mis en relation avec T. Brenac et a participé à la thèse d'E. Allain<sup>25</sup>. Depuis, L. Boudes, co-responsable du bureau d'études ECLAT, reste en contact avec T. Brenac et lui demande à l'occasion quelques conseils. Notons aussi que L. Boudes est docteur en aménagement du territoire, il a dans ce cadre déjà travaillé avec le CETE-Méditerranée.

A Aubagne, un souci de connaissances et de conseils techniques solides guide la démarche de quelques individus fortement investis sur la sécurité routière. Le service sécurité routière est fort de son portage par un élu. D'ailleurs, ses bureaux ne sont pas dans le bâtiment des services techniques de la Ville mais se trouvent dans les locaux de la Mairie. La volonté et l'ancrage d'un élu ont permis de constituer des atlas cartographiques des accidents à l'échelle de la Ville d'Aubagne. Cet atlas reste très artisanal. Il est fruit de coopérations de longues dates avec les pompiers. Il n'est pas diffusé, n'est pas un support pour communiquer. En revanche, l'élu en charge de la sécurité routière l'utilise réellement pour mettre en place des aménagements de sécurité.

A l'échelle intercommunale, cet outil n'existe pas encore. Le représentant de la sécurité routière à Aubagne tente d'élargir son dispositif de sécurité routière à l'échelle du PTU, en utilisant des moyens spécifiquement destinés à la prise en charge de la sécurité routière. Au service sécurité routière d'Aubagne, on opte pour une démarche « par le bas », on essaie dans un premier temps de susciter une volonté politique et un dynamisme communal, « de terrain ». L'échelle intercommunale pourrait alors mettre en cohérence les déplacements et la sécurité routière de façon concrète.

A Grenoble et à Aix, les données accidentologie apparaissent beaucoup plus fragiles. A l'échelle intercommunale, conformément aux préconisations de la loi SRU, les deux communautés d'agglomérations affichent la volonté de mettre en place un observatoire de l'accidentologie locale.

---

<sup>22</sup> Ville d'Aubagne, service circulation et sécurité civile et routière (2001), *L'Historique des actions et campagnes de la sécurité routière menées par la ville d'Aubagne – 1989-2001*, Décembre, 73 p.

<sup>23</sup> Brenac T., *Revue Recherche Transports Sécurité*, n° 63, Avril-Juin, pp. 63-74.

<sup>24</sup> Brenac T. (1997), *L'analyse séquentielle de l'accident de la route. Comment les mettre en pratique dans les diagnostics de sécurité routière*, Collection Outils et Méthodes, n° 3, Mars, INRETS.

<sup>25</sup> Allain E. (2002), *Méthodes d'analyse discriminante et reconnaissance de scénario-types d'accidents de la circulation*, Thèse de Doctorat de statistique, sous la direction de Roux M. et Fleury D., Université d'Aix-Marseille III, 344 p.

### **2.3.2 Une professionnalisation et une mise en réseau des acteurs et des données en cours à la métropole grenobloise ?**

Les acteurs en charge du volet « Sécurité Routière » du PDU-SRU cherchent à fiabiliser le circuit des données, et ceci d'autant que la loi SRU impose un observatoire de suivi de l'accidentologie<sup>26</sup>. La mise en conformité du PDU avec la loi SRU est l'occasion de faire un état des lieux des connaissances disponibles en matière de sécurité routière. Il s'agit à la fois de faire le point sur la connaissance spatialisée des accidents par modes sur l'agglomération, d'en dégager les enjeux discutés lors des réunions, et de mieux cerner le dispositif institutionnel existant dans le domaine de la sécurité routière.

*« La disponibilité des données et le traitement des données sont les principales difficultés. Comme action, on veut fiabiliser le circuit des données, car le recueil est incomplet pour l'instant. L'agglomération n'a pas tous les outils pour l'instant pour les traiter. Alors on s'est appuyé sur la DDE, fournisseur de données d'accidents sur l'agglomération ».*

*« La question de l'organisation des données est fondamentale. C'est notre enjeu le plus fort, sinon on fait des actions de sécurité routière en réponse à des problèmes non identifiés ».*

Assistant du chef de projet PDU, entretien du 12 février 2004.

Pour les acteurs du PDU-SRU, l'organisation du circuit des données et la fiabilité de leur contenu sont le préalable à toute action de sécurité routière. La création d'un « observatoire de sécurité routière » à l'échelle de l'agglomération est à l'œuvre dans ce sens, afin d'institutionnaliser les partenariats.

*« Le premier objectif que s'est fixé le SMTC dans le cadre de la mise en conformité du PDU est de mettre en place un système de collecte et d'exploitation des données d'accidentologie sur l'agglomération. Cet observatoire permettra au SMTC, dans une seconde phase, à partir d'une analyse des résultats, de formuler des objectifs et d'établir un programme d'actions pluriannuel. »*

Compte-rendu de réunion du groupe technique de sécurité routière du 18 janvier 2002.

Le projet de l'observatoire de sécurité routière devient le moteur d'un partenariat local autour de la constitution d'une base de données. Les règles du jeu de ce partenariat sont définies lors des réunions du groupe technique de sécurité routière du PDU-SRU, rassemblant le SMTC, la DDE, le CETE et l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération grenobloise (AURG), et en fonction des compétences de chacun des acteurs. Lors de la réunion du 18 janvier 2002, il ressort que le CETE, bénéficiant de retour d'expériences acquises sur les terrains, est missionné pour faire un état des lieux du contexte de sécurité routière (acteurs, compétences, projets, besoins...) et pour conseiller le SMTC dans la définition de l'architecture et du contenu de l'observatoire. C'est la DDE qui prend en charge les prestations de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Il est également envisagé que « les acteurs qui détiennent les informations de terrain » (DDE, Conseil Général, Communes, Police, Gendarmerie), soient associés. Ainsi lors de la réunion du groupe technique de sécurité routière du 3 juillet 2002, il est précisé que la DDE (plus précisément le CDES), le Conseil Général, les communes, la Police, la Gendarmerie interviennent en tant que fournisseurs de données en accidentologie. Et l'Agence d'Urbanisme de Grenoble (AURG) et la Ville de Grenoble sont désignés pour intervenir en tant que fournisseurs d'études. Ainsi, l'enquête « ménages et déplacements », réalisée par l'Agence d'urbanisme et l'étude d'enjeux de sécurité routière menée par la Ville de Grenoble sur son territoire, permettent au CETE d'identifier les principaux enjeux de sécurité routière. Lors de la réunion du 18 janvier 2002, il est déjà mentionné le choix du maître d'œuvre de l'observatoire, une fois que celui-ci sera réalisé. C'est l'Agence d'Urbanisme grenobloise qui est désignée comme maître d'œuvre du futur observatoire.

Dès janvier 2002, c'est l'outil Concerto, qui est proposé dans les comptes rendus des groupes de travail de sécurité routière du PDU-SRU, pour la centralisation et l'automatisation des données. Les

---

<sup>26</sup> Cf. Premier objectif de la loi SRU « -1° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, [...] et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton et un cycliste. »

bases de données qui seront ainsi constituées, pourront être exploitées sous forme cartographique. Le logiciel Concerto permet en effet, à partir des données du fichier BAAC, informatisées, de cartographier les accidents sur un fond de carte IGN. La DDE et la Ville de Grenoble détiennent déjà cet outil concerto.

*« Dans ce contexte, il a été demandé aux deux collectivités d'examiner dans quelles mesures elles pouvaient mettre à disposition leurs moyens pour mener certaines analyses qui serviraient ainsi de base à l'identification des enjeux globaux »*

Compte-rendu de réunion du groupe technique de sécurité routière du 3 juillet 2002.

En janvier 2004, au-delà du projet de l'observatoire de sécurité routière, les acteurs du PDU proposent, lors de réunion du groupe technique de sécurité routière, la création d'une « Cellule ressources de sécurité routière ». Celle-ci intégrerait différentes fonctions qui sont : la production des données en accidentologie mises à disposition des acteurs de sécurité routière (entreprises, collectivités, enseignement, associations, entre autres), l'élaboration des études de sécurité routière, la réalisation d'actions de communication, ainsi que la réalisation d'observations, comme le suivi annuel. La mise à disposition de connaissances pour les acteurs locaux est affichée comme prioritaire.

Pour conclure, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) et la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole se donnent les moyens de piloter une procédure pérenne d'inscription de la sécurité routière dans les politiques de transport et de déplacement. Une « démarche sécurité routière » est engagée. Elle comprend deux volets :

- l'amélioration des outils d'analyse de l'accidentologie en mettant en place un observatoire de la sécurité routière à l'échelle de l'agglomération ;
- le développement de petits aménagements de sécurité grâce au dispositif incitatif des contrats de déplacements.

A Grenoble, la connaissance de l'accidentologie locale est posée comme préalable à toute action de sécurité. Cette évidence méthodologique ne précède pas systématiquement les actions dites de sécurité. En effet, ailleurs, la sécurité des déplacements, si elle apparaît textuellement, peut renvoyer, dans les faits, à des projets dont l'objectif premier est souvent autre. En conséquence, il n'existe pas d'éléments ni de mesure du niveau de sécurité, ni de son évolution temporelle et spatiale. Les actions dites de sécurité sont donc décrétées comme telles plus qu'elles ne sont fondées. Le cas aixois est de ce point de vue intéressant.

### **2.3.3 Une instrumentalisation politique et stratégique de la sécurité routière à Aix qui peut se passer d'une localisation précise des accidents**

Très tôt, la question de l'imprécision des données apparaît à l'occasion des réunions de l'Atelier sécurité routière. Cette question est soulevée par le responsable de la Direction des Déplacements à la Ville d'Aix-en-Provence.

*« J'ai de grandes difficultés pour récupérer des informations. Il faut faire remarquer qu'il y a un problème de recueil des données. Est-ce que ce n'est pas quelque chose qui doit être impulsé par la communauté d'agglomération, il y a tous les éléments pour créer quelque chose. Je me heurte à des difficultés pas croyables ».*

Le responsable de la Direction des Déplacements, le 4 novembre 2002 à Aix-en-Provence, réunion de l'atelier sécurité routière.

Aux dires des acteurs de terrains présents dans l'atelier, il n'y aurait pas, sur Aix, de système de codification des lieux, et le fichier accidents ne serait pas le reflet de la réalité de l'accidentologie aixoise. Par ailleurs, le commandant des pompiers signale que ses services ont des renseignements sur les accidents mais que personne ne les demande. Aussi, ce petit milieu technique de la sécurité routière (commandant des pompiers, CETE, Direction des Déplacements) souhaite que la question des données

soit signalée dans le PDU, voire qu'une action émanant de la CPA soit engagée, telle la création d'un service chargé de la sécurité routière.

Face à leur demande, la CPA va faire figurer dans le PDU une action intitulée « constitution d'une banque de données « centralisée » en matière d'accidentologie routière. Cette action renvoie à un observatoire macro de la sécurité routière « trans-PDU » à l'échelle de l'Aire Métropolitaine Marseillaise. Quant à l'AUPA, elle a pour préoccupation de sensibiliser les élus des communes composant la CPA plus que de connaître précisément la location des accidents. En revanche, l'embauche à la Ville d'Aix d'une personne chargée du SIG semble inaugurer une volonté de localiser précisément les accidents. Jusqu'alors, l'action de la Ville d'Aix se caractérise plutôt par une approche « réactive », au coup par coup, de la sécurité routière.

Pourtant, l'absence de données n'a pas été un frein à la réalisation d'un volet "dit" de sécurité routière dans le PDU. Par exemple, la pratique des modes doux est jugée *a priori* « dangereuse » et fait l'objet d'actions de sécurisation d'ordre général. Les actions sur la sécurisation de la circulation automobile renvoient au traitement de 5 « points noirs » qui s'avèrent être des points névralgiques dans les connexions entre le réseau routier départemental et les autoroutes. Ils correspondent à des demandes d'échangeurs (RD6/A51, RD9/A8). Ainsi, ces actions renvoient davantage à la concrétisation d'une nouvelle hiérarchisation du réseau à l'échelle du Pays d'Aix qu'à des enjeux strictement liés à la sécurité routière. Cette ambivalence n'est possible que parce que les données en accidentologie sont inexistantes.

## Conclusion

Compte tenu du caractère inédit du volet sécurité routière dans les PDU, les objectifs de ce chapitre étaient de cerner les acteurs porteurs de la sécurité routière (2.1), de faire le point sur le contenu du volet sécurité routière inscrit dans le PDU (2.2) pour finalement être à même de définir les caractéristiques majeures des politiques locales de sécurité routière sur chacun des terrains (2.3).

A Aubagne, un élu de la Ville d'Aubagne, ancré dans le territoire, porte à lui seul la politique locale de sécurité routière. Il est présent dans de très nombreux dispositifs locaux dédiés à ce problème. Or, ce dernier ne s'investit pas dans la scène PDU en tant que porteur de la sécurité routière. De fait, à Aubagne, la prise en charge de la sécurité routière par l'aménagement n'a pas attendu la loi SRU et son volet « sécurité routière » pour être inscrite dans les priorités de la commune. Compte tenu du faible intérêt des acteurs du champ de l'urbanisme et des transports pour la sécurité routière, cet élu estime que le PDU n'est pas un outil adapté pour faire de la sécurité routière. En revanche, cet élu participe au PDU dès lors qu'il est question du plan de circulation et de transports en commun. Par ailleurs, il tente d'étendre à l'échelle intercommunale son dispositif de connaissance de l'accidentologie.

A Grenoble, c'est l'équipe du chef de projet du PDU qui prend en charge le volet sécurité routière. En s'entourant des experts du CETE et du CERTU, il se donne les moyens de piloter une procédure pérenne d'inscription de la sécurité dans les politiques de transport et de déplacement. La connaissance de l'accidentologie locale est posée comme préalable à toute action de sécurité. L'organisation du circuit des données de l'accidentologie et sa fiabilisation sont des actions prioritaires. Parallèlement, les actions de sécurité routière renvoient essentiellement à des petits aménagements de sécurité dont les effets sont connus et évalués. La démarche peut paraître modeste. Elle se veut rigoureuse et pragmatique.

A Aix, les deux acteurs initialement impliqués dans le volet sécurité routière du PDU, le directeur de l'agence d'urbanisme et un technicien du CETE, ne sont plus présents et personne ne semble avoir pris le relais. De fait, le diagnostic « sécurité routière » du PDU est très succinct et les outils de connaissance de l'accidentologie locale sont inexistantes. Pourtant, l'absence de données n'a pas été un frein à la réalisation d'un volet « sécurité routière » dans le PDU. Celui-ci a deux facettes : d'une part, on y trouve un volet animation et communication qui masque l'absence d'expertise ; d'autre part, des

actions de sécurisation de la circulation automobile renvoient au traitement de 5 « points noirs » qui s'avèrent être des points névralgiques congestionnés.

Si les trois terrains reflètent des prises en charge locale de la sécurité routière fortement différenciées, force est de constater que les acteurs qui se veulent porteurs de la sécurité routière mettent en place des projets, en termes d'organisation institutionnelle, pour surmonter des difficultés d'ordre technique. Ces difficultés techniques sont réelles du recueil des Bulletins d'Analyse Corporels des Accidents (fichiers BAAC), à l'évaluation des gains de sécurité obtenus après un aménagement. Il manque souvent aux techniciens de la sécurité routière d'avoir la « preuve tangible » du gain de sécurité qu'ils peuvent obtenir pour peser face à l'omniprésence des inconfortables embouteillages, et face à la non moins omniprésente dénonciation des nuisances environnementales attribuées à l'automobile.

Alors que l'omniprésence des premiers se traduit par la réalisation de nouvelles infrastructures routières, l'omniprésence des secondes aboutit à préserver les centres-villes de l'automobile. Dans chacun des cas de figure, on bouleverse les flux, les modes ou encore l'organisation globale de la circulation. Les acteurs en charge du volet « sécurité routière » des PDU ont conscience que tout ceci n'est pas sans incidence sur les niveaux de sécurité des réseaux et les types d'accidents. Cependant, le plus souvent, ils ne disposent pas des ressources nécessaires pour se positionner à ce niveau de prise en charge du problème. Aussi, convient-il de se pencher sur cette approche spatialisée de l'organisation de la circulation pour en soulever les enjeux en termes de sécurité routière.



---

## Chapitre 3

### Une approche spatialisée de l'organisation de la circulation révélatrice de l'ambivalence vis-à-vis de l'automobile

Sur les trois terrains, **le modèle concentrique d'organisation de la circulation impliquant une forte hiérarchisation de la voirie est à l'œuvre** de façon forte. Partout, parmi les projets majeurs et structurants, figurent en bonne place « le boucllement de la rocade » ou « la réalisation du barreau manquant » d'une part, et la « protection des noyaux villageois » ou « la promotion des modes doux » d'autre part.

Cette ambivalence vis-à-vis de l'automobile ne fait pas problème tant qu'elle s'inscrit physiquement aux deux « extrémités » du modèle. En revanche, les tensions se cristallisent dans des territoires intermédiaires définis négativement « ni centre-ville, ni rase campagne ». Dans ces lieux, des acteurs aux intérêts contradictoires s'affrontent sur les objectifs des projets d'aménagement et ce, d'autant plus que, techniquement, « on ne sait pas faire ».

#### 3.1 Les conflits autour du triangle autoroutier d'Aubagne : écouler efficacement les flux méditerranéens ou assurer la fonction de rocade urbaine ?

Le territoire du Pays d'Aubagne est fortement marqué par des reliefs qui influent sur sa structure urbaine : la Chaîne de l'Etoile, la Chaîne de Sainte Baume, la Vallée de l'Huveaune, la Chaîne de Saint-Cyr, le Rocher du Garlaban (711 m), le Pic de Bertagne (1 041 m), les montagnes de Regagnas, la vallée de la Valdonne. Ainsi, la plaine d'Aubagne se situe au carrefour de vallées étroites qui viennent du Sud (ouverture vers Cassis), du Sud Est (ouverture vers Toulon), de l'Est (percée vers la Ste Baume) et du Nord (bassins de Gardanne, Aix-en-Provence d'une part et Saint Maximin d'autre part). Bref, la plaine d'Aubagne est un carrefour naturel d'échanges. La ville historique s'est implantée sur une butte située au centre de la plaine et entouré de cours d'eau. C'est un site stratégique mais très délimité.

Aujourd'hui, ce sont les autoroutes en provenance des différentes vallées qui viennent former une deuxième ligne de muraille autour de la ville, on parle de triangle autoroutier. La plaine d'Aubagne est ainsi traversée à l'Est par l'A52 reliant Aix-en-Provence à Toulon, au Sud par l'A50 reliant Marseille à l'Est de l'AMM et au Var ; l'A501 est le barreau Ouest du triangle autoroutier, il relie l'A50 à l'A52 en direction d'Aix-en-Provence.

##### 3.1.1 Les enjeux portés par l'Etat à l'échelle interrégionale : assurer la fluidité du réseau autoroutier

La priorité pour l'Etat est de garantir la fluidité du trafic de transit sur son réseau autoroutier sans être parasité par le trafic local. Aujourd'hui, la saturation routière du triangle autoroutier quienserre l'agglomération d'Aubagne préoccupe l'Etat qui y voit un facteur d'affaiblissement de la compétitivité de l'Aire Métropolitaine Marseillaise. Cette priorité est déclinée grâce à différents projets articulés entre eux.

- *Préserver la capacité du triangle autoroutier d'Aubagne...*

Aubagne est aujourd'hui encerclée par un triangle autoroutier uniquement dédié au trafic de transit. Le corridor de l'Huveaune, qui constitue la base de ce triangle, est un des deux axes historiques de développement industriel et économique de la Métropole Marseillaise. Partant de Marseille, il

organise l'implantation d'activités économiques jusqu'à La Ciotat. Il connecte l'agglomération d'Aubagne à la ville de Marseille. C'est un axe fortement investi par les réseaux de transport : il comprend l'autoroute A50, la Route Nationale RN8, la Départementale RD2 et la ligne de chemin de fer Marseille-Toulon-Vintimille. A l'échelle de l'AMM, c'est ici que l'on observe le plus de déplacements « interurbains ». En effet, entre ces deux pôles, on compte 130 000 déplacements<sup>27</sup> par jour, dont 123 600 par l'autoroute. Par conséquent, l'autoroute A50 arrive à saturation quotidiennement aux heures de pointe. La situation est telle que l'Etat est contre l'implantation de toute nouvelle zone d'activités sur le corridor de l'Huveaune.

*« Les autoroutes arrivent à saturation, quotidiennement aux heures de pointe, les embouteillages à l'entrée de Marseille remontent jusqu'au niveau du pôle d'échanges du centre d'Aubagne.*

Chef de la subdivision DDE d'Aubagne, le 28/07/2004

- *...en donnant la priorité au trafic de transit*

Les projets de complément et de création des échangeurs autoroutiers sont freinés par l'Etat. En effet, pour la DDE, l'A52 doit être réservée aux flux de transit provenant de l'A8 (Nice, Aix-en-Provence) vers Toulon et l'A50 doit être destinée aux flux domicile-travail entre Marseille-Aubagne-Toulon, il n'est pas question d'y rajouter le trafic des riverains.

*« L'Etat ne veut plus d'autres flux en plus sachant que la croissance « naturelle » des flux est prise en compte, la marge n'est pas bien grande »*

Chef de la subdivision DDE d'Aubagne, le 28/07/2004

- *...en reportant le trafic local routier sur le réseau ferré*

Pour l'Etat, représenté par la DDE des Bouches-du-Rhône, l'enjeu de la qualité de service de l'A50 dépasse l'échelle des échanges entre Marseille et Aubagne. La Vallée de l'Huveaune est le passage naturel et obligé pour toutes les relations entre Marseille et l'Est de l'AMM, et au-delà, avec le Var littoral et le Haut-Var<sup>28</sup>. Aussi, pour conserver la capacité de l'Autoroute A50, la DDE mise sur le report du trafic pendulaire local de l'autoroute vers les cars interurbains et le train. Ainsi, l'Etat a inscrit le projet de création d'une troisième voie ferrée sur la ligne TER Toulon-Aubagne-Marseille au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

- *...grâce à un nouveau pôle d'échanges*

Pour la DDE des Bouches-du-Rhône, cette troisième voie ferrée a pour corollaire la réalisation d'un second pôle d'échanges sur Aubagne, situé à l'Est du territoire communal. Ainsi, pour rejoindre Marseille, les automobilistes stationneraient à l'entrée Est de la ville d'Aubagne, sans la traverser. Ce second pôle, à l'Est d'Aubagne, permettrait de desservir la Zone d'Activités des Paluds où est implanté, entre autre, le centre commercial Auchan.

---

<sup>27</sup> PLANISTAT, Conseil Général des Bouches-du-Rhône (1998), *Les déplacements de l'Aire Métropolitaine Marseille-Aubagne-Aix-Etang de Berre*, Enquête ménage, mars, 154 p.

<sup>28</sup> DDE des Bouches-du-Rhône, *Dossier de Voirie d'Agglomération de l'Aire métropolitaine Marseillaise*, Avril 1998.



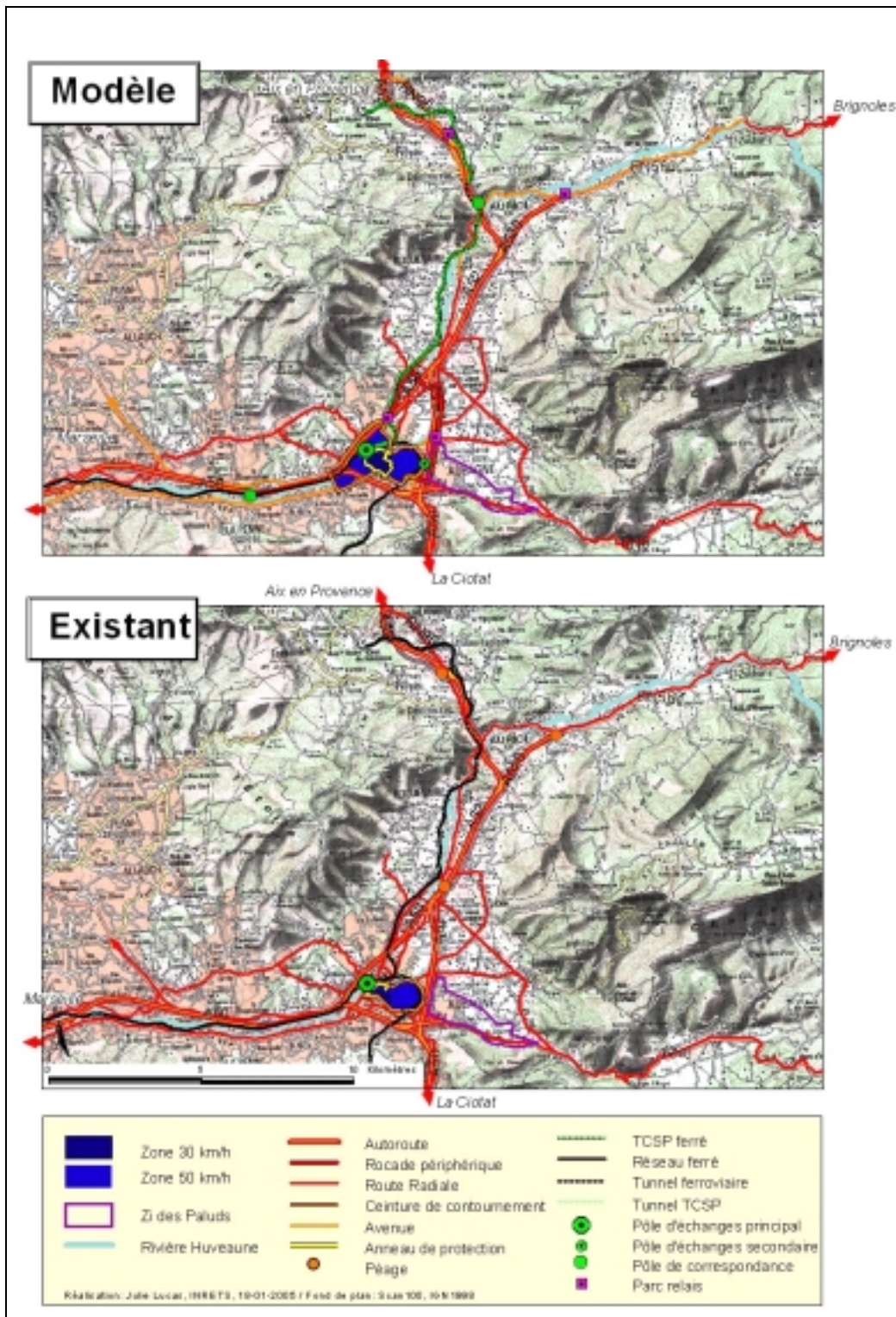


Figure 4. Le Pays d'Aubagne en quête d'intermodalité

### **3.1.2 Les enjeux à l'échelle de la Ville d'Aubagne : se constituer en centralité protégée de l'automobile**

Si Aubagne s'identifie au bassin de vie d'Aix-Marseille, elle souhaite néanmoins garder son autonomie de ville moyenne provençale rayonnant à son tour sur d'autres communes plus petites avec lesquelles elle forme un véritable réseau territorial<sup>29</sup>. Parmi les communes qui composent le Pays d'Aubagne, seule Aubagne tient un équilibre entre travail et résidence. Pour les villages alentour, Aubagne est un pôle « offreur d'emplois » et un pôle de services secondaires.

S'affirmer comme une centralité implique, pour la ville d'Aubagne, de requalifier son centre-ville. Cette requalification passe par la protection de la pénétration automobile. Or, faute d'échangeur, le triangle autoroutier quienser Aubagne ne peut pas être utilisé par les habitants comme une rocade. En conséquence, ces derniers transitent par le centre-ville. De plus, l'urbanisation actuelle a englobé le triangle autoroutier et de nouvelles zones d'urbanisation localisées par delà le triangle sont envisagées. La question de leur articulation au centre-ville se pose de manière cruciale.

- *Se constituer une rocade pour protéger le centre-ville*

La Ville d'Aubagne ne dispose, à ce jour, que d'une ceinture de contournement du centre-ville par le Sud. Des projets sont en cours afin de doter la ville d'une rocade circulaire complète.

Dans sa partie Nord, vers Aix-en-Provence, le projet de « rocade périphérique » consiste, à partir de voies existantes, à rendre lisible un itinéraire de contournement du centre-ville qui vient doubler le Nord du triangle autoroutier d'Aubagne. Ce projet figurait déjà dans le PDU-LAURE, sous l'appellation de « grande voie de contournement ». Cette semi rocade consiste donc à relier ensemble la RN96, la RN396 et la RD43 par un système de ronds-points.

Dans sa partie Ouest, vers Marseille, la solution envisagée par la ville consiste à créer une contre allée le long de l'A501. L'intérêt de réaliser ce tronçon, du point de vue de la ville, est d'éviter le trafic de transit dans le centre d'Aubagne, de faciliter les liaisons inter quartiers et d'assurer la desserte des secteurs d'urbanisation future et leur articulation au centre-ville. La ville a d'ores et déjà retenu des emplacements réservés le long de l'A501<sup>30</sup>.

*« Toute la partie Est de la ceinture que nous avons créée fonctionne. Le problème c'est l'entrée de ville de la RN96. Il nous manque toute la partie Ouest. Tout le monde arrive vers la RN96 à la vue des bouchons à partir de l'échangeur des Solans sur l'autoroute, ils traversent le centre-ville. Donc, c'est pour ça qu'on a voulu réaménager le carrefour des Solans et celui de la RD2 (A501) pour pouvoir entrer et sortir sur l'autoroute. Parce que le problème c'est bien ça. »*

Entretien personnel avec A. Sinet, responsable du service circulation, sécurité civile et routière d'Aubagne, le 01/10/2004.

Ces tronçons Nord et Ouest de la future rocade s'articulent autour du rond-point des Solans, également échangeur autoroutier.

---

<sup>29</sup> Perloff M. « Nouvelles échelles urbaines, nouvelles identités ? Une approche du Grand Marseille » in « L'architecture et la ville » revue *Rives Nord-Méditerranéennes* n° 7 (première série), 1992, pp. 54-68.

<sup>30</sup> Ville d'Aubagne / Services Techniques, (2001), *Plan Local d'Urbanisme*, Projet, Délibérations, Annexes.



Figure 5. Une nouvelle rocade périphérique le long du triangle autoroutier d'Aubagne

- *Traiter les voies pénétrantes en avenues urbaines*

A partir de la « rocade périphérique », il est projeté de requalifier les voies pénétrantes en « avenues urbaines » jusqu'à l'hypercentre. En effet, pour maîtriser la pénétration des voitures dans le centre-ville, des aménagements sont envisagés sur les voies radiales reliant les villages voisins à Aubagne. Ainsi, les voies pénétrantes RN96, RN8 et RD2 posent aujourd'hui, aux yeux des acteurs locaux, des problèmes de sécurité et de lisibilité dans le centre-ville : la largeur des voies, le tracé en ligne droite favorisent la vitesse. La hiérarchisation et la mixité modale des voies à travers un traitement de l'espace public sont une mission prévue dans le projet urbain d'Aubagne. L'objectif pour la ville est d'inciter, par l'aménagement des voies, les automobilistes à réduire leur vitesse en créant une ambiance moins routière et plus urbaine.

- *Un plan de circulation restrictif pour l'automobile*

L'ensemble de ces projets s'articule dans un nouveau plan de circulation qui vise à décourager l'usage de la voiture dans le centre-ville grâce à une organisation de la circulation en « marguerite ». Les boucles seraient empruntées par les automobilistes qui ont un réel besoin de se rendre dans le centre. Parmi les outils mobilisés pour restreindre l'usage de l'automobile en centre-ville, la politique de stationnement est un levier fort. Le projet de tarification des parkings vise l'augmentation de la rotation pour les parkings en centre-ville. Par ailleurs, d'autres parkings seraient créés à l'extérieur du centre sur la ceinture de contournement de façon à encourager l'intermodalité.

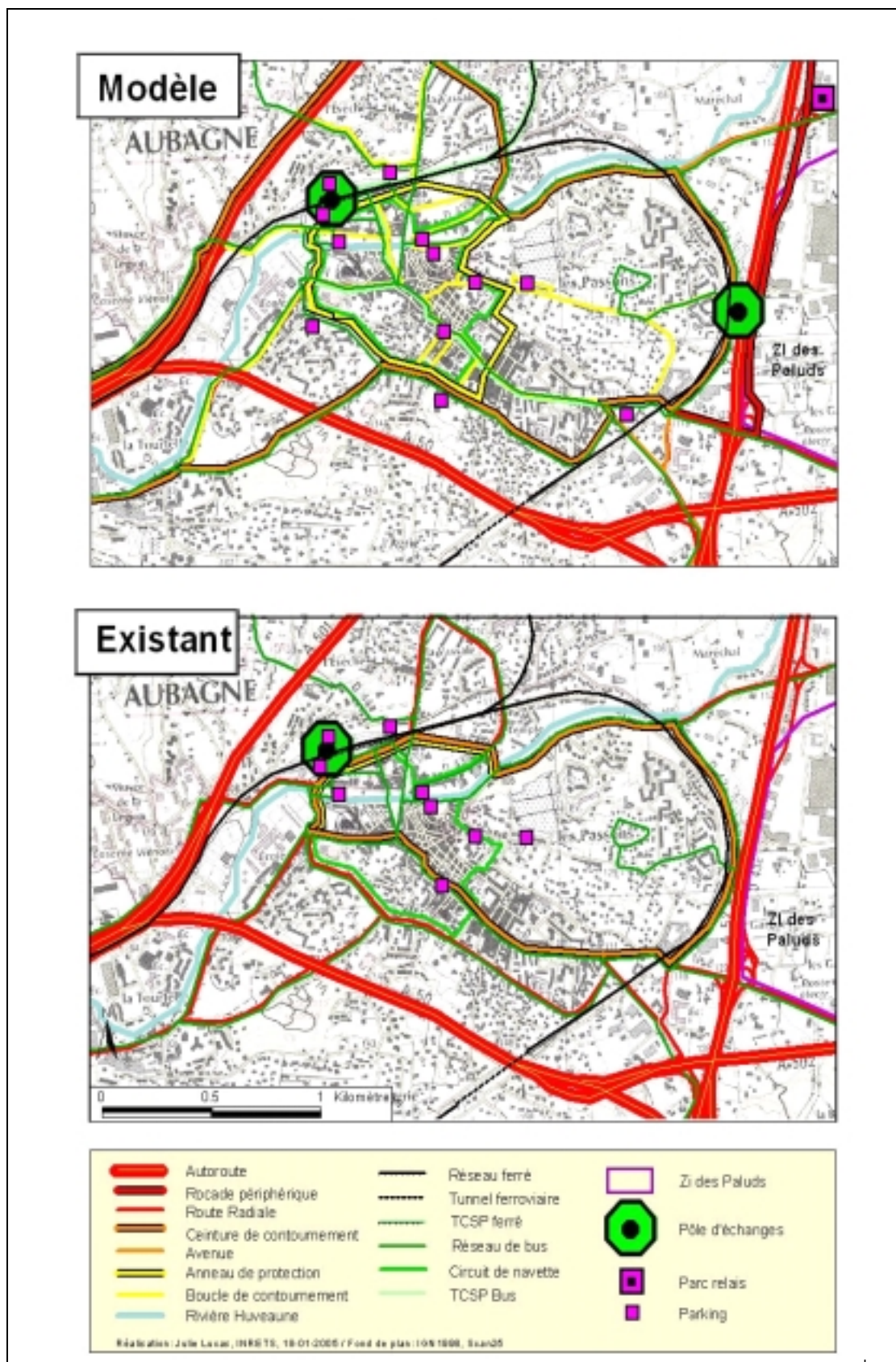


Figure 6. Un centre réservé aux modes doux

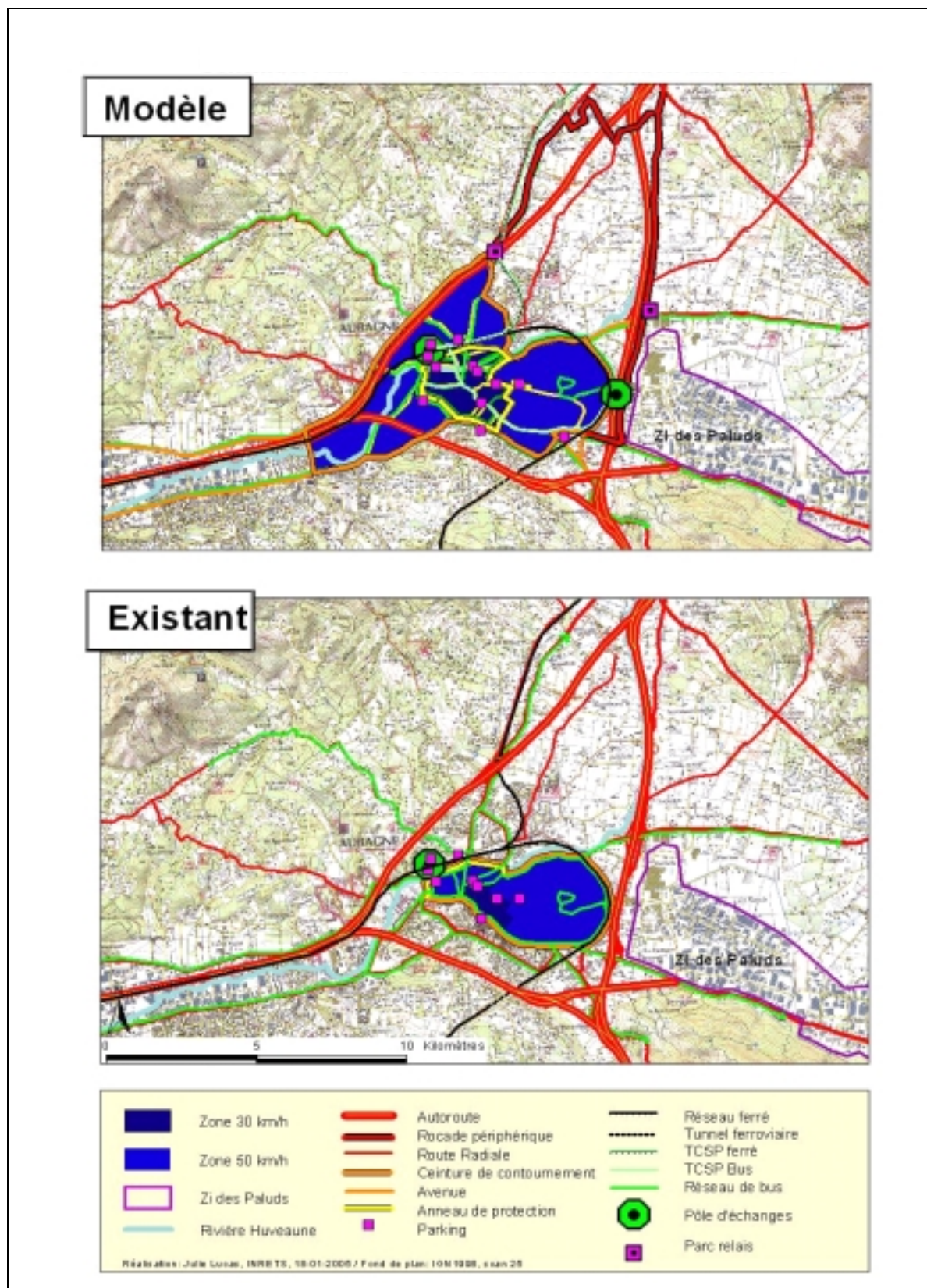


Figure 7. Aubagne vers une hiérarchisation des voies

- *Trouver des moyens de franchir ou d'accéder au réseau autoroutier*

Pour que ce modèle fonctionne, il reste à régler la question délicate de la connexion avec le réseau autoroutier. L'Etat refusant de compléter les échangeurs, les acteurs locaux prévoient des projets de franchissements du triangle autoroutier. Parmi eux, on trouve le projet de la contre-allée le long de l'A501 (1) et le projet d'une passerelle, de type piétonne, TCSP, deux-roues, sur l'A52 permettant la traversée directe du centre-ville vers la ZI des Paluds (2).

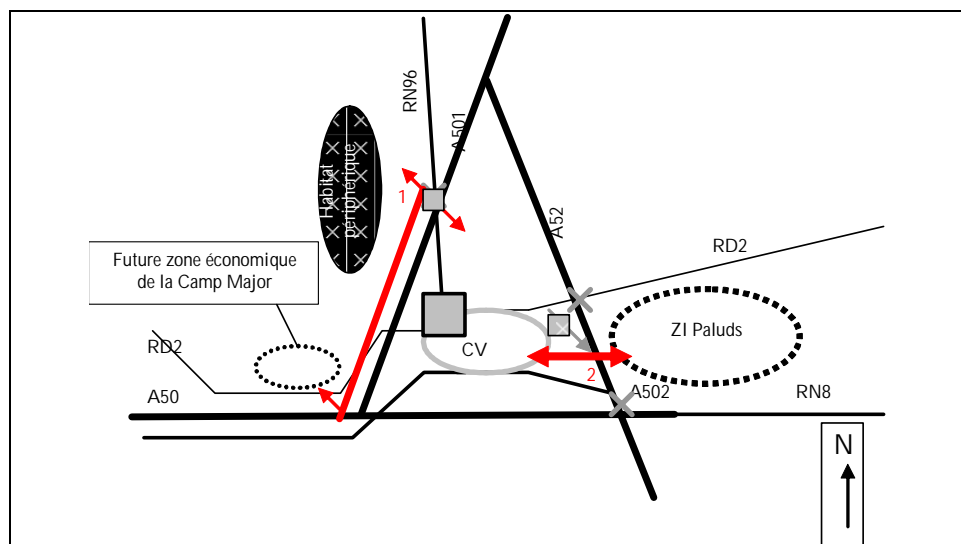


Figure 8. Les projets de franchissement du triangle autoroutier d'Aubagne

On tombe là sur un très fort point de conflit lié à la présence d'une infrastructure autoroutière dont le fonctionnement est remis en question en raison de l'étalement urbain. Or, il se trouve que l'argument de la « sécurité routière » apparaît précisément à cette occasion.

### 3.1.3 Des conflits au niveau des nœuds intermédiaires du réseau, au sein desquels surgit la préoccupation « sécurité routière »

Entre la vision de la Ville d'Aubagne qui souhaite s'affirmer comme une centralité et se protéger de l'automobile et la vision de l'Etat qui souhaite garantir un bon niveau de service sur le réseau autoroutier, deux « nœuds » font problème où ces visions s'affrontent, avec leur argumentaire, sans réellement parvenir au dialogue. Ces nœuds prennent physiquement la forme d'échangeurs autoroutiers et de pôles d'échanges.

- *Conflits d'intérêts autour des échangeurs autoroutiers... et apparition de l'argument « sécurité routière »*

Rappelons en premier lieu que, le réseau autoroutier payant très développé autour d'Aubagne a vocation, pour les concepteurs d'une telle infrastructure, à accueillir le trafic de transit de longue distance à l'échelle interrégionale. Cette fonction, adaptée à la rase campagne, est exclusive et une des garanties de son bon fonctionnement est de ne pas multiplier les entrées et les sorties afin de garantir un niveau de vitesse élevé dans de bonnes conditions de sécurité.

Or, en raison de l'étalement urbain, l'agglomération d'Aubagne, de fait, « déborde » de part et d'autre de cette infrastructure. En conséquence, ce réseau autoroutier est convoité par les acteurs du Pays d'Aubagne pour assurer des fonctions urbaines.

A l'heure actuelle, les Routes Nationales qui longent le réseau autoroutier garantissent les liens interurbains vers Aix-en-Provence, Marseille, La Ciotat, Toulon, Brignoles. Les autoroutes sont ainsi réservées au trafic de longue distance et les RN96, RN8 et la RN560 supportent le trafic local et

métropolitain qui évite l'autoroute<sup>31</sup>. En conséquence, d'après le chef de projet du PDU, le réseau de Routes Nationales pose des problèmes d'insécurité et de dégradation dues aux embouteillages dans les noyaux villageois<sup>32</sup>. Parallèlement, le réseau de chemin de fer est sous utilisé (ligne Marseille-Toulon) voire inexploité sur l'axe Nord Sud (voie de la Valdonne).

Dans ce contexte, les acteurs de la Communauté d'Agglomération d'Aubagne imaginent un report des automobilistes empruntant les routes nationales et départementales sur le réseau autoroutier. Il s'agit concrètement d'utiliser le potentiel autoroutier comme rocade périphérique assurant la desserte des quartiers résidentiels d'Aubagne ainsi que celle des villages alentour. Pour ce faire, les acteurs locaux proposent deux solutions : de nouveaux échangeurs autoroutiers et la gratuité sélective de ce réseau.

D'une part, il s'agirait de créer de nouveaux échangeurs et par ailleurs de compléter et de sécuriser ceux existants. Ces compléments d'échangeurs permettraient de franchir le triangle autoroutier situé maintenant en zone urbaine. Depuis les années 1990, la Ville d'Aubagne tente de remédier à son enclavement dans le triangle autoroutier. Dans le PDU communal de 1993, on voit que la ville cherche à compléter de façon équilibrée quelques échangeurs autoroutiers dans une optique de franchissement des barreaux autoroutiers. La réflexion se poursuit aujourd'hui sur les mêmes échangeurs : l'échangeur d'accès au pôle d'échanges (D2/A501), le carrefour des Solans (RN96/A501) et les échangeurs d'accès à la Zone Industrielle des Paluds (D2/A52 et RN8/A52). La création d'un échangeur autoroutier est prévue à Belcodène de façon à inciter les automobilistes à emprunter l'autoroute et ainsi à soulager les noyaux villageois, notamment ceux de la Bouilladisse et de la Destrousse.

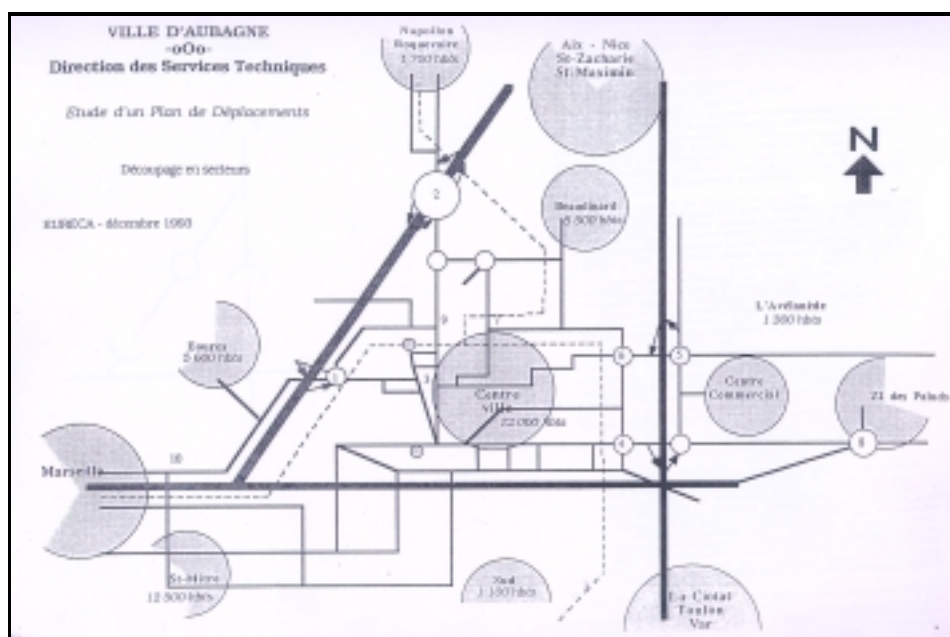


Figure 9. Projet d'intégration des autoroutes à la vie urbaine

Deux échangeurs sont prioritaires pour recevoir des mesures de sécurisation : celui des Solans et celui des Paluds. Il s'agit d'entrées stratégiques, l'une dessert le pôle d'échanges du centre d'Aubagne, porte du centre-ville et l'autre donne accès à la Zone Industrielle des Paluds, pôle économique d'Aubagne. Ces échangeurs supportent plusieurs enjeux : l'accessibilité des centres économiques, l'accès aux pôles d'échanges et le franchissement des autoroutes. Le traitement de l'échangeur autoroutier des Solans est particulièrement crucial. L'implantation d'un parc relais est prévue à ce carrefour, dans le but d'augmenter les capacités d'offres de stationnement du pôle d'échanges centre.

<sup>31</sup> En 2001, sur l'A52, le trafic moyen par jour était de 15 800 passages ; sur la RN560, une moyenne de 11 800 passages a été enregistrée. Cf. ATT-Carex environnement (janvier 2003), *Rapport Diagnostic du PDU SITCA*.

<sup>32</sup> Entretien personnel avec le chef de projet PDU du Pays d'Aubagne, le 06/08/2004.

De plus, sur ce site, un projet d'urbanisation pavillonnaire est en cours sur les collines du Garlaban. De plus, cet échangeur est directement lié à la création du dernier tronçon de la ceinture de contournement d'Aubagne et à l'accessibilité des futurs habitants du projet pavillonnaire.

Actuellement, seul l'échangeur D2/A52 a été complété. Escota a réalisé une bretelle d'accès Aubagne-Centre/A52, en juillet 2004. Les Aubagnais ont ainsi gagné un nouvel accès vers l'autoroute de La Ciotat.

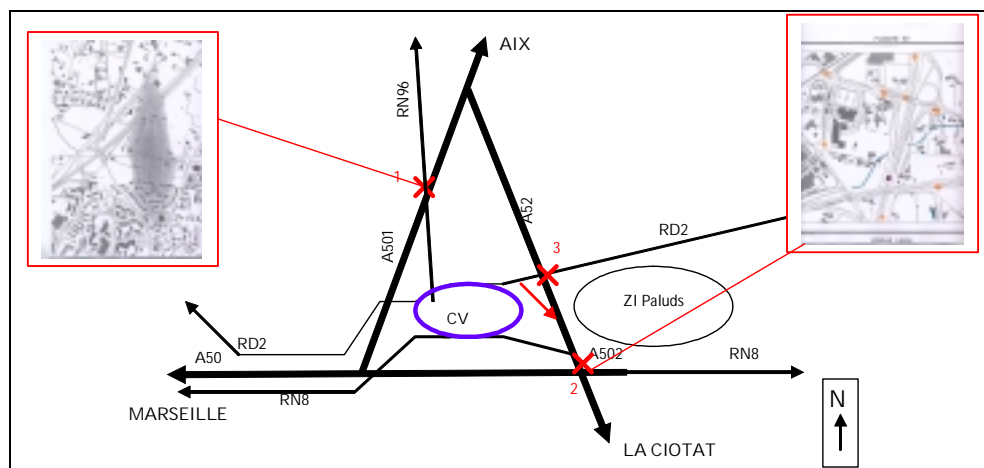


Figure 10. La localisation des échangeurs en projet d'Aménagement

Par ailleurs, la sécurisation des échangeurs des Solans et des Paluds a été validée.

Pour la Communauté d'Agglomération GHB, le transfert des flux locaux sur le triangle autoroutier permet la requalification urbaine des traversées de villages. Cette requalification intègre primordialement des aménagements de sécurité. Un certain nombre de projets témoigne de la volonté d'améliorer le cadre de vie dans les noyaux villageois :

- La sécurisation de la traversée de Napollon sur la RN96. Napollon est le nom donné à la zone d'activités tertiaire située sur la RN96 sur le territoire d'Aubagne. Le problème majeur est la vitesse du trafic sur la RN96 inadaptée aux traversées piétonnes qu'engendre la zone d'activités.
- La requalification en voie urbaine des RN8 et RN 96 sur tout le territoire du PTU,
- La réalisation des déviations de la traversée de Cuges les Pins et de la Penne sur Huveaune (RN8).

Actuellement, certains éléments de ces projets sont refusés par l'Etat. Toutefois, le transfert des routes nationales au département laisse entrevoir une ouverture.

D'autre part, en complément de ces projets sur les échangeurs, les acteurs du Canton d'Aubagne demandent la gratuité sélective du réseau autoroutier. Ils proposent une tarification sélective aux habitants justifiant d'une correspondance avec les transports en commun. En effet, pour délester les noyaux villageois du trafic de transit, la Communauté d'Agglomération GHB envisage de développer l'intermodalité afin d'organiser le rabattement des pendulaires habitant le Nord de la plaine d'Aubagne sur le pôle d'échanges du centre-ville.

Cette question des pôles d'échanges constitue le second « nœud » où se cristallisent les conflits.

• *Pôle d'échanges Est ou pôle d'échanges centre ?*

Là aussi, rappelons que, pour la DDE, la préservation de la capacité du corridor de l'Huveaune suppose, outre de refuser des échangeurs supplémentaires, de développer des alternatives à



l'automobile grâce au développement de l'intermodalité via un nouveau pôle d'échanges situé à l'Est d'Aubagne.

Or, pour les édiles d'Aubagne, l'implantation d'un second pôle d'échanges, à l'Est de l'agglomération, desservant la zone des Paluds reviendrait à favoriser une centralité nouvelle, concurrente du centre-ville. Un pôle d'échanges, situé dans le centre-ville, existe d'ores et déjà. Aussi, plutôt qu'un nouveau pôle, la ville d'Aubagne souhaite doubler les capacités de son pôle d'échanges de centre-ville pour anticiper l'ouverture de la troisième voie entre Marseille et Aubagne sur la ligne ferrée Marseille-Toulon.

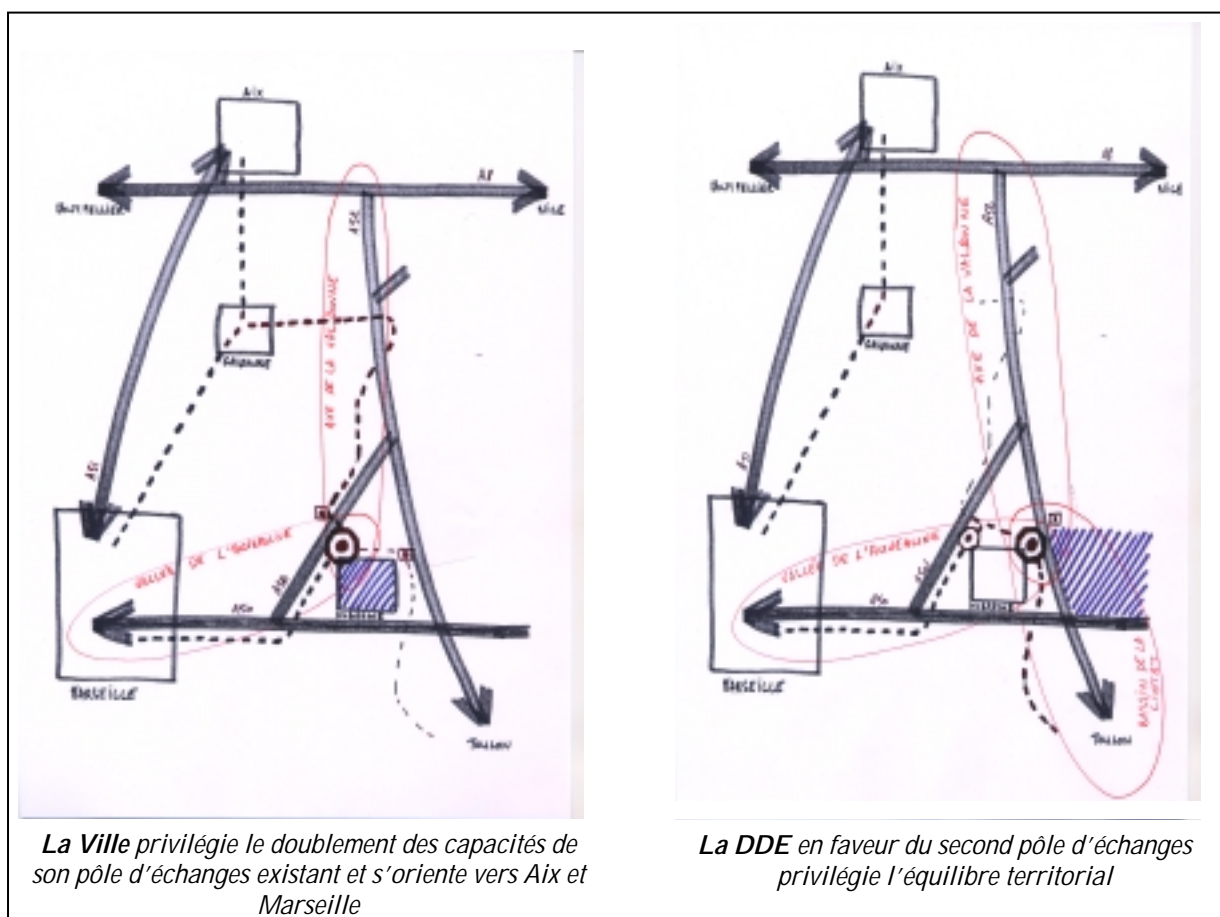


Figure 11. Les deux options pour les pôles d'échanges et leurs impacts sur le développement territorial, la vision de la DDE et celle de la Ville d'Aubagne

De plus, bien que proche de La Ciotat et du département du Var, l'agglomération aubagnaise est tournée vers le bassin de vie de Marseille et Aix-en-Provence. Ainsi, la Ville d'Aubagne favorise le développement de ses axes de transports dans la perspective de connexion avec les pôles d'emploi que sont Marseille et Aix. Elle ne voit donc pas l'utilité de développer un pôle d'échanges à l'Est de l'agglomération.

La ville veut donc clairement concentrer les déplacements interurbains et intercommunaux sur son pôle d'échanges de centre-ville. Cependant, Aubagne est en position délicate pour défendre son point de vue. En effet, les parkings du pôle d'échanges centre sont arrivés à saturation et il est difficile d'augmenter leur superficie dans un tissu urbain dense de centre-ville. C'est néanmoins ce que cherche à faire la Ville d'Aubagne.

Pour que le pôle d'échanges centre reste l'articulation essentielle de l'ossature des transports en commun de l'Agglomération, Aubagne doit régler le problème de son accessibilité et celui de sa capacité de stationnement. Ainsi, il est envisagé de créer deux pôles d'échanges secondaires,

comprenant un parc relais : l'un sur l'échangeur des Solans et le second, à l'Est, sur la voie ferrée à proximité de la zone d'activités des Paluds.

La voie ferrée de la Valdonne, aujourd'hui inexploitée, pourrait être utilisée par les pendulaires résidant dans les villages périphériques pour rejoindre le pôle d'échanges centre d'Aubagne afin de prendre le train en direction de Marseille (le pôle d'échanges du centre d'Aubagne forme un point d'articulation entre les deux lignes). Ainsi, le PDU de la Communauté d'Agglomération GHB, prévoit d'utiliser la voie de la Valdonne pour y implanter un TCSP. D'orientation Nord-Sud, ce TCSP deviendrait un axe structurant de desserte en transport en commun du territoire intercommunal. Le long de la ligne TCSP, un chapelet de pôles de correspondances et de parcs relais assurerait la desserte des petites communes et permettrait le rabattement des usagers sur le pôle d'échanges du centre d'Aubagne, qu'il s'agisse de se rendre dans le centre-ville d'Aubagne ou de poursuivre en train vers Marseille.

La combinaison « TCSP ferré et parcs relais » a pour objectif d'inciter très en amont, les automobilistes à laisser leur véhicule bien avant d'arriver sur le triangle autoroutier d'Aubagne. Ainsi, le rabattement des utilisateurs du pôle d'échanges centre par le TCSP et non par la voiture permettrait à la ville d'Aubagne de régler, en partie, le problème de la saturation des parkings de cet équipement.

### **3.2 La Métropole Grenobloise : du contournement autoroutier au "boulevard périphérique", quelle différence ?**

En fond de Vallée, **Grenoble** est à la confluence de 3 axes autoroutiers (A48, A51 et A41). La circulation entre autoroutes emprunte la rocade qui entoure la ville. Or, cette rocade n'est pas complète, elle impose un long détour au Sud sur les liaisons Est-Ouest.

D'autre part, l'autoroute A48 se prolonge jusqu'au centre-ville et incite les automobilistes à couper par le centre de Grenoble pour traverser l'agglomération pour les liaisons Est-Ouest. Ces deux facteurs participent à l'encombrement automobile du centre de Grenoble.

Le bouclage de la rocade par le Nord, incluant un projet de tunnel sous la Bastille, rendrait plus rationnelle et plus facile la liaison Est-ouest. Ce projet focalise les débats et s'avère être déterminant dans la réorganisation des déplacements, il répond à des enjeux qui sont différents selon l'échelle d'appréhension des problèmes de déplacement.

#### **3.2.1 Les enjeux à l'échelle nationale : la « continuité autoroutière de l'axe alpin »**

- *De « l'axe alpin »...*

Le projet « d'axe Alpin » répond à deux objectifs : désenclaver les régions alpines d'une part, et délester l'autoroute A7 dont le risque de paralysie totale est redouté depuis longtemps par les services de l'Etat d'autre part. Aujourd'hui, du côté des services de l'Etat, le second objectif semble plus déterminant que le premier. A ce jour, l'enjeu de ce projet dépasse le grand quart Sud Est du Pays, il relève du territoire national.

Pour mettre réellement en service "l'axe Alpin", deux liaisons autoroutières, "Ambérieu-Bourgoin" et "Grenoble-Sisteron", restent à réaliser. Elles sont inscrites au schéma national autoroutier adopté en 1992. La réalisation du tronçon "Ambérieu-Bourgoin" en amont de la Vallée du Rhône est un moyen d'inciter les automobiles venant de l'Europe du Nord et de la Suisse et se rendant en direction de la Méditerranée à utiliser l'A48 puis l'A51 (axe Alpin) plutôt que l'Autoroute A7.

Selon les services de l'Etat, la mise en service de cet axe autoroutier va amener un trafic supplémentaire au droit de l'agglomération grenobloise. En effet, dans le dossier de voirie d'agglomération (DVA) de 1993, il est estimé que la circulation de transit devrait doubler d'ici 2010. Dès lors, la DDE de l'Isère propose d'améliorer le contournement autoroutier de Grenoble au moyen de la création de deux tangentiels :

- La tangentielle Nord-Sud, en tunnel sous le Vercors. Ce projet permet de relier, bien en amont de Grenoble, les autoroutes A51 et A48.
- La tangentielle Est-Ouest, également appelée Rocade Nord, en tunnel sous la Bastille. Ce projet permet de relier directement l'Autoroute A48 et A41.

A cette échelle, la rocade Nord, accompagnée du projet de tangentielle Nord-Sud, est présentée comme corollaire à la mise en service de "l'axe Alpin autoroutier".

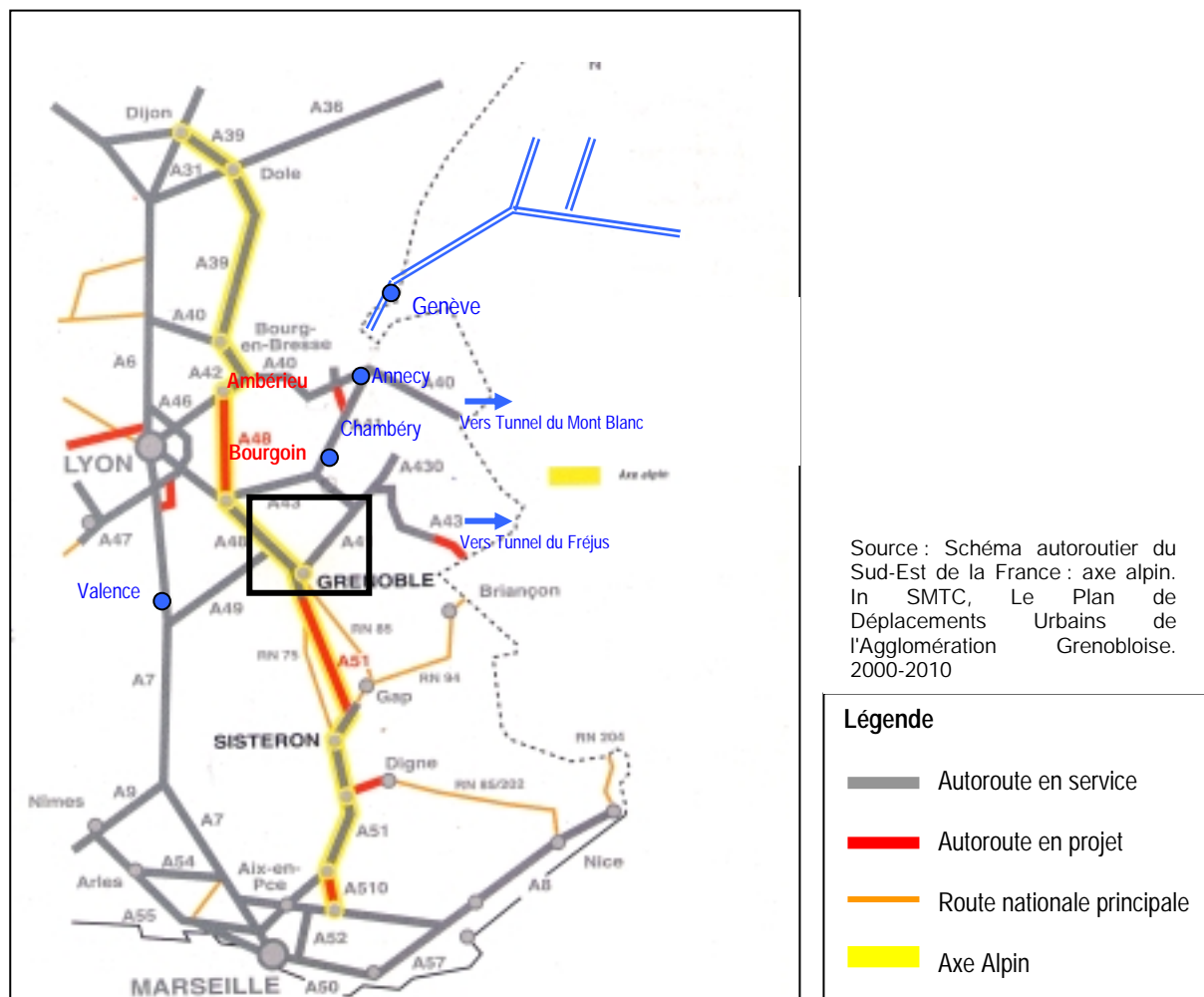


Figure 12. Schéma autoroutier du Sud Est de la France

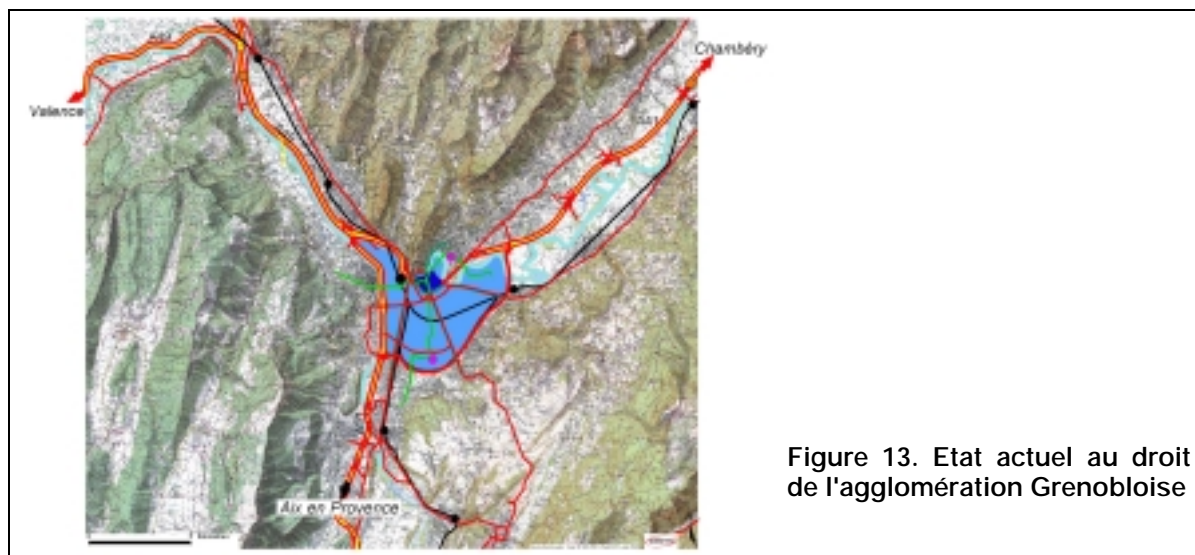


Figure 13. Etat actuel au droit de l'agglomération Grenobloise

- ...à la Rocade Nord

Ce lien entre la mise en service de « l'Axe Alpin » et la Rocade Nord (tangentielle Est-Ouest) n'est pas immédiat. En effet, en raisonnant simplement en termes de liaisons, l'intérêt de la Rocade Nord est beaucoup plus régional que national. En effet, la Rocade Nord semble offrir une alternative efficace à la traversée du centre de Grenoble pour les échanges intra-régionaux entre le Voironnais (à l'Ouest) et le Grésivaudan (à l'Est).

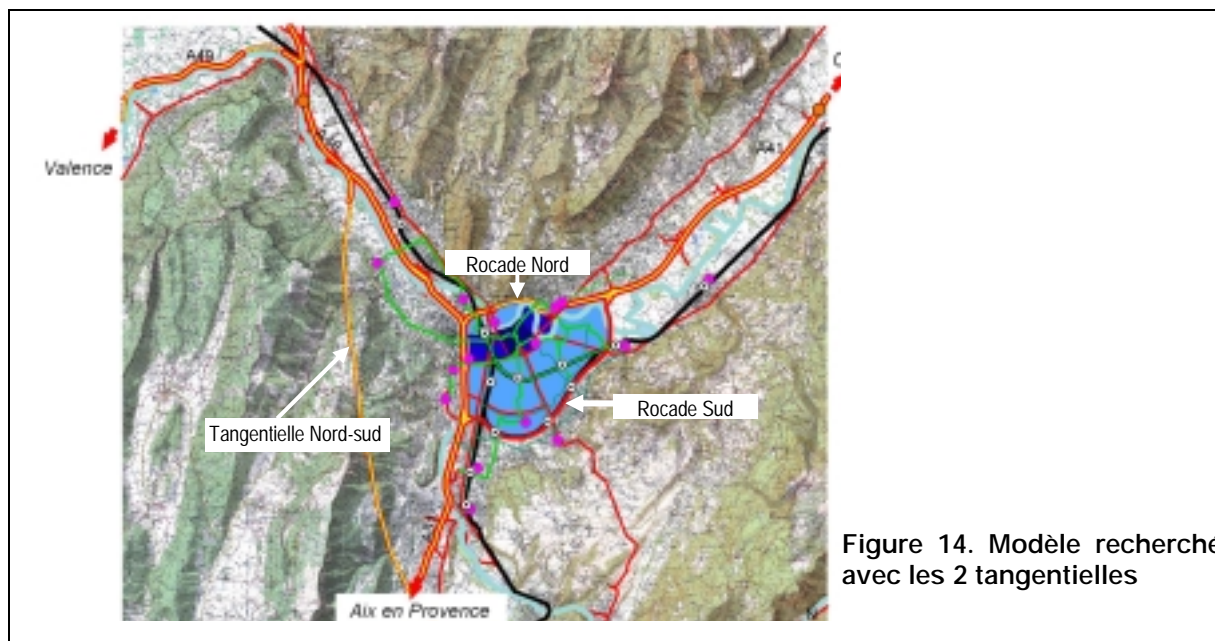


Figure 14. Modèle recherché avec les 2 tangentiels

En revanche, la Rocade Nord peut présenter un intérêt pour l'Etat dans le cadre d'un raisonnement quantitatif en termes de capacité.

Le contournement autoroutier de l'agglomération par la rocade Sud est aujourd'hui largement utilisé par un important trafic d'agglomération. A ce trafic local, la mise en service de « l'Axe Alpin » va ajouter un trafic de transit supplémentaire. En effet, si aujourd'hui Grenoble est plutôt en position de dérivation par rapport aux grands flux d'échange routier, la réalisation des 2 liaisons autoroutières "Ambérieu-Bourgoin" et "Grenoble-Sisteron" positionnerait la métropole grenobloise en nœud autoroutier principal du sillon alpin.

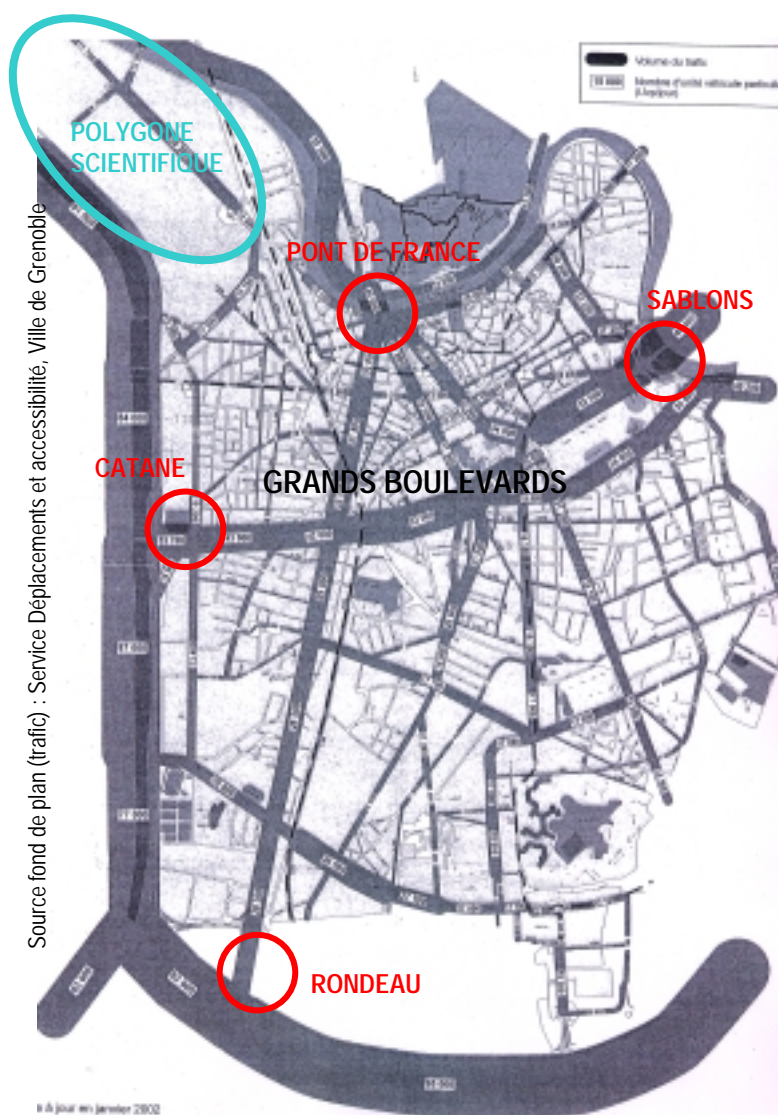
Dans ce contexte, la réalisation de la Rocade Nord permettrait d'augmenter la capacité du contournement de Grenoble et ainsi d'assurer l'écoulement du trafic de transit. En d'autres termes, il s'agit de prévenir la saturation du contournement autoroutier actuel (Rocade Sud, A480). Ainsi, le DVA (1993) présente la réalisation de la Rocade Nord et de la Tangentielle Nord-Sud comme des moyens permettant d'assurer l'écoulement du trafic de transit et d'alléger le trafic des grandes voiries actuelles qui pourront être, alors, réservées au fonctionnement de l'agglomération<sup>33</sup>.

### 3.2.2 Les enjeux à l'échelle de la ville : libérer les grands boulevards et requalifier les quais de l'Isère

A l'échelle de la ville de Grenoble, deux enjeux sont aujourd'hui importants pour les gestionnaires du trafic<sup>34</sup> : libérer les grands boulevards et reconquérir les quais de l'Isère, notamment pour les piétons.

<sup>33</sup> Page 19, in DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE L'ISERE, *Dossier de Voiries d'Agglomération. Dossier de consultation. Note de synthèse*, octobre 1993. Cité dans NOVARINA G., (Dir.) *Plan et Projet, l'urbanisme en France et en Italie*. Paris : Editions Economica, collection Villes, 2003, 233 p.

<sup>34</sup> Entretien avec le chef du service « Déplacements et accessibilité », le 1<sup>er</sup> juin 2004, à l'Hôtel de Ville de Grenoble.



La Ville de Grenoble est en position de charnière au sein de l'agglomération. Elle est ainsi traversée d'Est en Ouest par un important trafic local. La carte de modélisation du trafic ci-contre met en évidence la forte utilisation des "Grands Boulevards" (Bd Joseph Vallier, Bd Maréchal Foch, Bd Maréchal Joffre, Bd Jean Pain, Bd Clemenceau). A l'Ouest, ce trafic se connecte à la ville au niveau de l'échangeur du pont de Catane. A l'Est, le trafic emprunte l'échangeur des Sablons (69 400 uvp/jour).

Les autres portes de la ville sont, au Sud-Ouest l'échangeur du rondéau et au Nord le pont de France qui débouche en plein hypercentre sur la Place Hubert Dubedout.

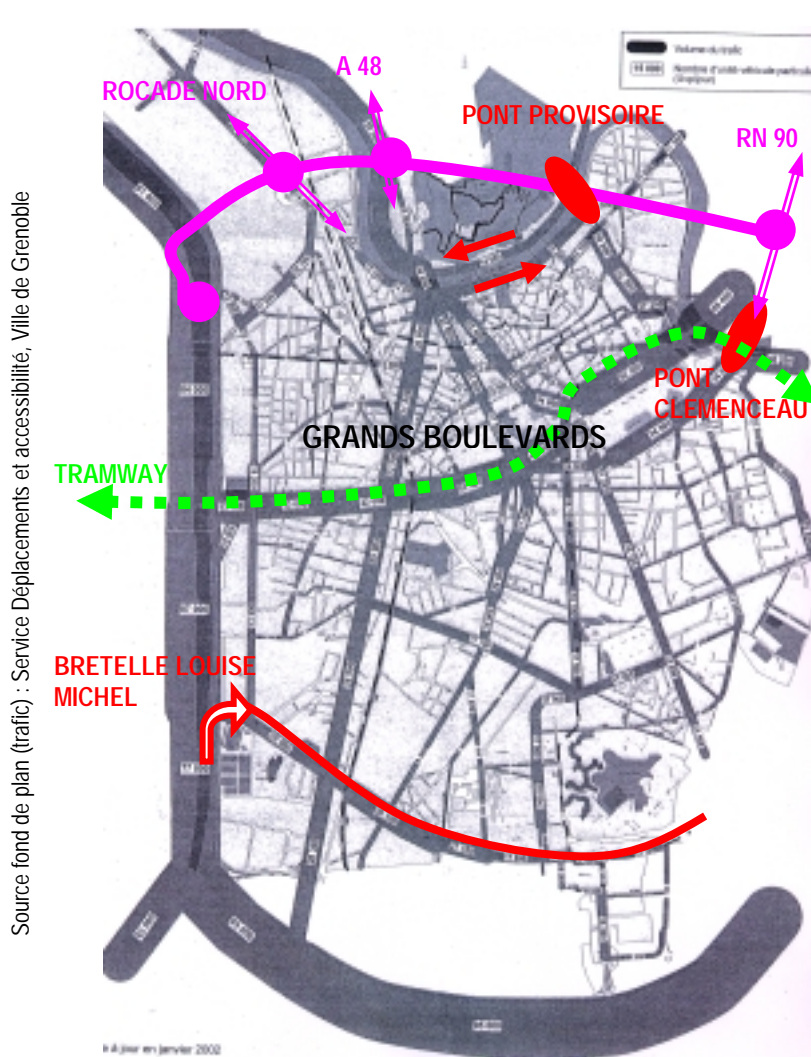
Parallèles aux Grands Boulevards, les quais de l'Isère sont empruntés par un trafic local, venant de Nord-Est de l'agglomération (Meylan, la Tronche...) et en direction du Polygone scientifique sur la presqu'île.

Figure 15. Les quatre portes d'accès routier à la ville de Grenoble

De nombreux aménagements sont donc en projets, voire en cours de réalisation pour repousser les flux automobiles au Sud, au-delà les grands Boulevards et au Nord, par delà l'Isère :

**La Rocade Nord**, connectée à l'Est de Grenoble sur la RN90 à hauteur des Sablons et à l'Ouest sur l'A48 à hauteur de l'Esplanade, puis à hauteur de la Rue des Martyrs, offre une alternative attrayante pour les employés du Polygone scientifique habitant à l'Est de Grenoble. Ces derniers empruntent aujourd'hui les quais de l'Isère et la voie sur Berge. Plus largement la Rocade Nord est susceptible de capter les flux d'échanges l'Est/Ouest qui empruntent les Grands Boulevards.

**La troisième ligne de tramway**. Le tracé de cette troisième ligne transversale (Seyssins-Gières) emprunte les Grands Boulevards (Bd Joseph Vallier, Bd Maréchal Foch, Bd Maréchal Joffre, Bd Jean Pain). Ce projet permet, entre autres objectifs, de limiter la capacité de voirie offerte aux automobiles, et donc d'en dissuader l'utilisation. Par ailleurs, les aménagements de voiries sur les Grands Boulevard auront pour but de restreindre la vitesse des voitures.



Source fond de plan (traffic) : Service Déplacements et accessibilité, Ville de Grenoble

### Un nouveau plan de circulation.

Les travaux engagés pour la réalisation de la troisième ligne de tramway sont l'occasion de mettre en œuvre un nouveau plan de circulation, dit provisoire, mais qui a vocation à perdurer. Ce plan de circulation repose, à court terme sur la réalisation d'un pont « provisoire » enjambant l'Isère en continuité du Bd Maréchal Leclerc et à long terme, sur la réalisation d'un second pont sur l'Isère en continuité du Bd Clemenceau.

Le premier pont permet de mettre en place des sens uniques sur les quais de l'Isère et d'ouvrir une voie d'accès au polygone scientifique et à l'autoroute A48 pour le trafic venant de Meylan et la Tronche.

Le second pont permettra d'offrir une alternative plus attractive à l'utilisation du Pont de l'échangeur des Sablons. Ainsi, les automobilistes seront incités à ne plus emprunter le boulevard Jean Pain (au niveau du pont de l'échangeur des sablons), mais à passer plus au Sud par le Bd Clemenceau.

Figure 16. Les enjeux du plan de circulation de Grenoble

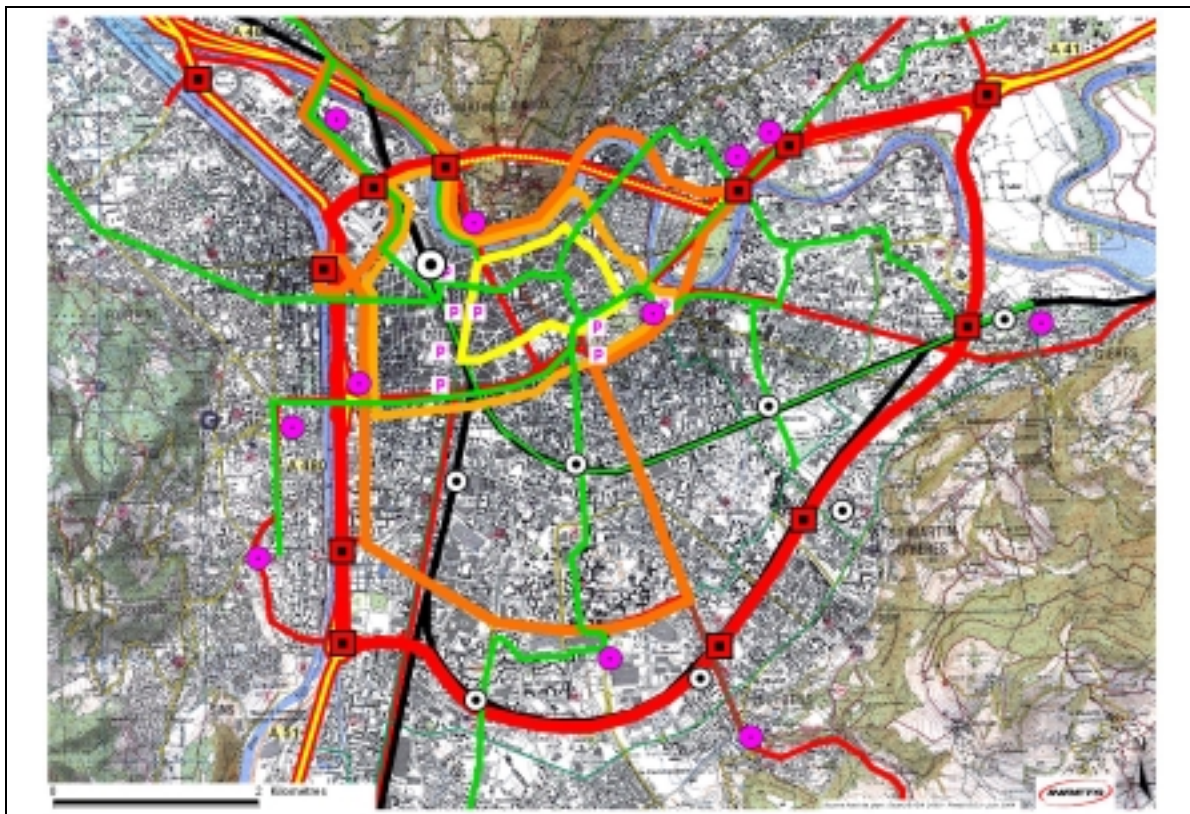


Figure 17. Modèle à atteindre à l'échelle de la Ville de Grenoble

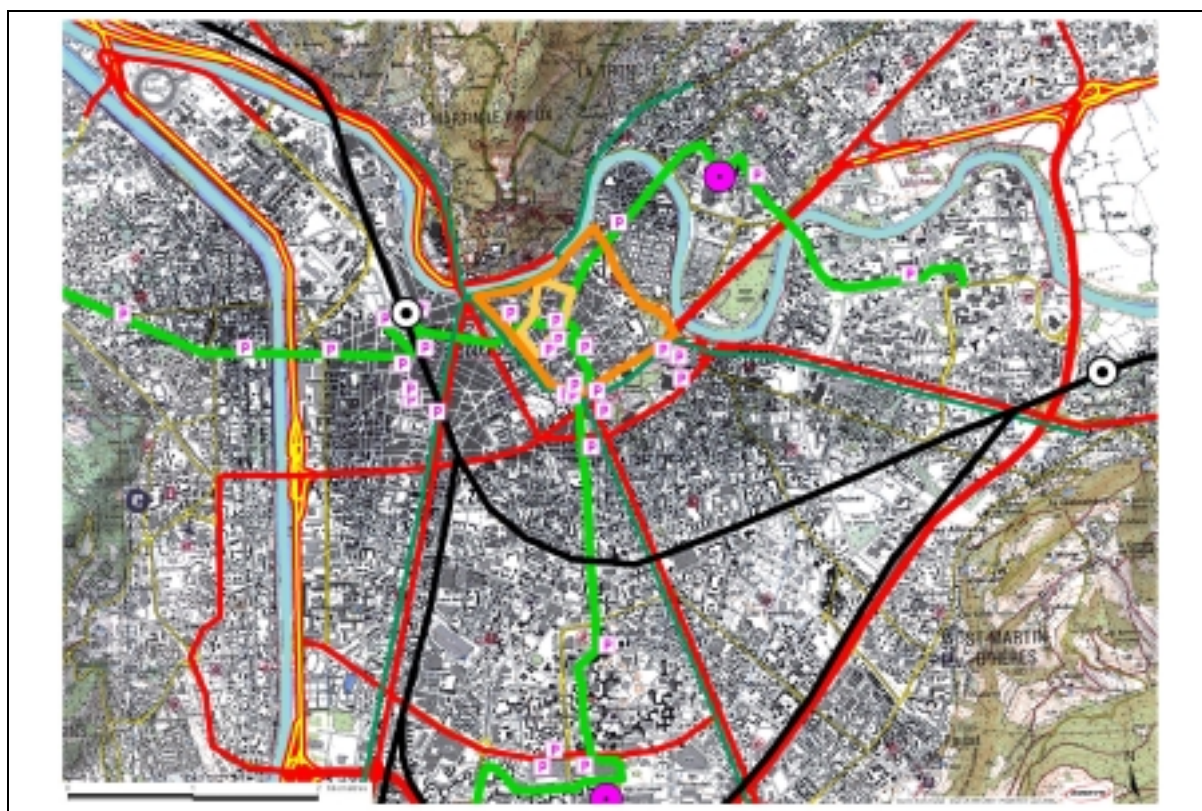


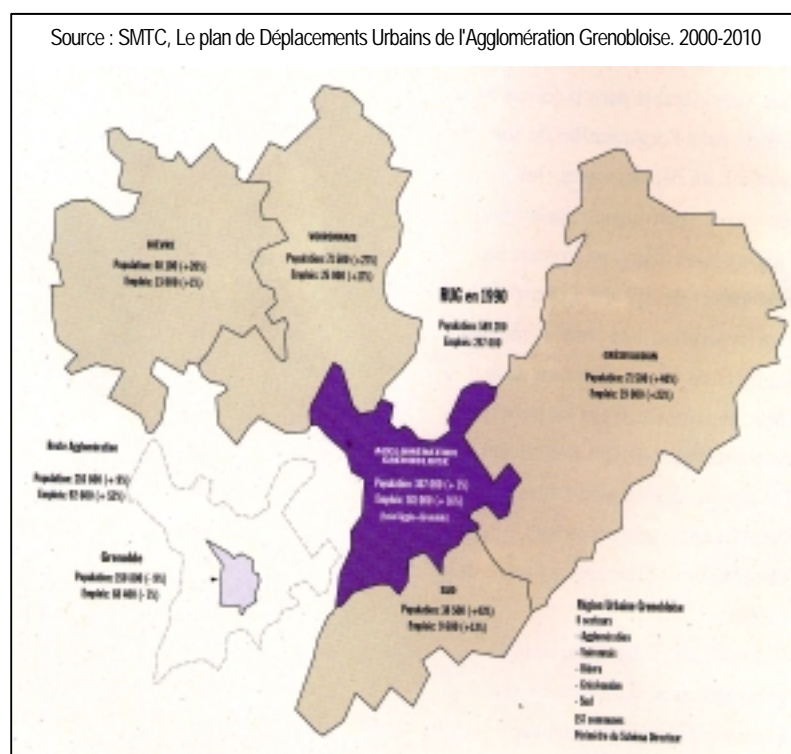
Figure 18. Etat actuel à l'échelle de la Ville de Grenoble

Autre élément du plan de circulation, la création d'une bretelle (Bretelle Louise Michel) rendant accessible, pour le trafic en provenance du Sud de l'agglomération, la série de boulevards longeant les Grands Ensembles de la Villeneuve. Ces boulevards (Rue Albert Reynier, Av. Paul Verlaine, Av. Edmond Esmonin, Av. de l'Europe) parallèles aux "Grands Boulevards", en sont une alternative. Ils font l'objet d'une requalification dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain et social de tous les quartiers Sud de Grenoble. Néanmoins, pour être une alternative attractive, ils devront offrir à l'automobiliste une vitesse confortable (autour de 50 km/h).

### 3.2.3 Les enjeux à l'échelle de l'agglomération : le bouclage de la rocade en boulevard de ceinture pour une meilleure accessibilité des communes

#### • Des contraintes physiques fortes

L'agglomération grenobloise prend place au confluent du Drac et de l'Isère, dans un site contraint par trois massifs montagneux, Le Vercors, La Chartreuse et Belledonne.



La Région Urbaine, marquée par ces trois massifs, est en forme de "Y". Au Nord Ouest de l'agglomération grenobloise se déploient la plaine de Bièvre et le Voironnais. Au Nord Est s'étend la vallée du Grésivaudan et au Sud, les vallées du Drac et de la Romanche.

L'agglomération grenobloise est au cœur du "Y" régional. Ainsi, l'agglomération grenobloise et *a fortiori* la Ville de Grenoble sont en position de charnière dans les liaisons entre les différents secteurs de l'agglomération et de la région urbaine.

Figure 19. Situation de l'agglomération grenobloise dans le « Y »

Dès lors, le trafic d'échanges entre les différentes branches du "Y" est contraint de passer sur le pourtour (voire à l'intérieur) de la Ville de Grenoble et des communes directement limitrophes (la Tronche, St Martin le Vinoux...).

Les montagnes limitent les possibilités de liaisons au Nord de l'agglomération, les rivières réduisent les lieux de franchissements. Le trafic se concentre sur les ponts existants relativement peu nombreux.

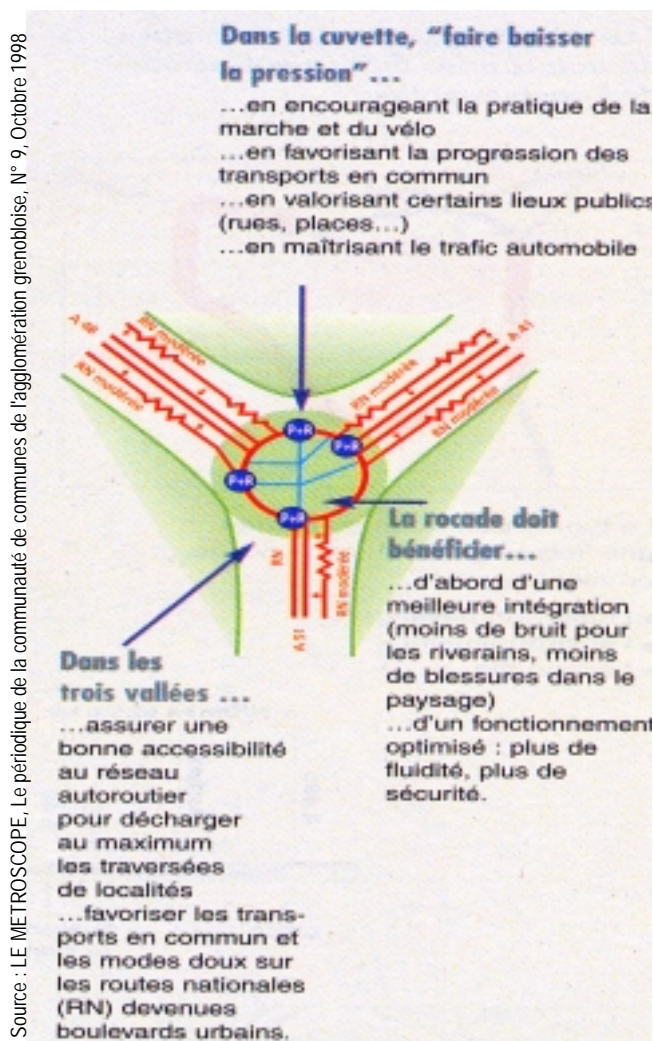
A cela, s'ajoute une répartition de l'emploi et de l'habitat qui accentue la densité du trafic en direction de la Ville de Grenoble. En effet, alors que l'habitat augmente dans les communes périphériques, les emplois se concentrent et se développent dans la ville centre.

Actuellement, les trois branches du "Y" sont inégalement reliées entre elles et avec le reste du territoire. Ainsi, l'accessibilité est plus ou moins forte entre les différentes branches, entre chaque branche et tout point de la ville de Grenoble, entre chaque branche et le réseau autoroutier. Ainsi, certains quartiers de Grenoble ne sont pas facilement accessibles selon les branches du "Y" à partir desquelles on part.



Ce différentiel d'accessibilité est particulièrement sensible entre le Nord Est (Le Grésivaudan) et le Nord Ouest (Le Voironnais).

• Les enjeux de la Rocade Nord pour l'agglomération



A l'échelle de l'agglomération, l'enjeu de la Rocade Nord est par conséquent une meilleure accessibilité entre chaque branche du "Y", entre chaque branche du "Y" et les quartiers de Grenoble, entre chaque branche du "Y" et le réseau autoroutier.

A l'occasion de l'élaboration du PDU de la LAURE, la Communauté de communes de l'agglomération grenobloise s'est réappropriée le projet de Rocade Nord. Cette dernière est alors associée à d'autres projets pour former le "Concept-Clé" du PDU. Dans le PDU, la Rocade Nord ne s'envisage pas uniquement comme un barreau de liaison A480-A41. Elle est le maillon manquant au bouclage de la rocade de contournement de l'agglomération grenobloise. Dans le PDU, ce bouclage a pour fonction d'accueillir les automobiles évacuées des centres urbains. Par ailleurs, cette rocade est présentée comme permettant d'améliorer l'accessibilité dans les vallées<sup>35</sup>. Dans cette optique, il s'agit de raccorder les communes périphériques à la rocade. Cela passe par l'amélioration et le renforcement des connexions existantes.

Les termes utilisés pour désigner ce contournement sont successivement "rocade", "rocade urbaine", "boulevard périphérique", "boulevard de ceinture".

Figure 20. La Rocade Nord vue de l'agglomération grenobloise

Soulignons qu'il ne s'agit pas d'un "boulevard urbain" (échange continu avec le tissu urbain environnant), même si parfois la rhétorique utilisée pour parler du projet peut le laisser penser. En effet, il est annoncé une meilleure intégration de la rocade dans le respect du bruit et du paysage. Ce boulevard de ceinture est en réalité une autoroute urbaine (impermeabilité au tissu urbain environnant, sauf au niveau des échangeurs, vitesse attractive pour l'automobiliste) qui comprendra plus d'échangeurs que le contournement actuel n'en comporte.

Ainsi, le PDU comporte de nombreux projets d'amélioration d'échangeurs. En voici la liste, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre de La Tronche, à St Martin le Vinoux :

- Mise en double voies du raccordement Rocade Sud / autoroute Grenoble Chambéry (A41) (Au niveau de la commune de Meylan)
- Amélioration du fonctionnement de l'échangeur du Campus (Au niveau de la commune de Gières)

<sup>35</sup> "S'il est nécessaire de proposer des transports collectifs performants et attractifs, l'enjeu est également d'organiser les flux routiers pour en limiter l'anarchie sans pour autant dégrader l'accessibilité à l'agglomération". In SMTC, *Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Grenobloise. 2000-2010*, p. 103.



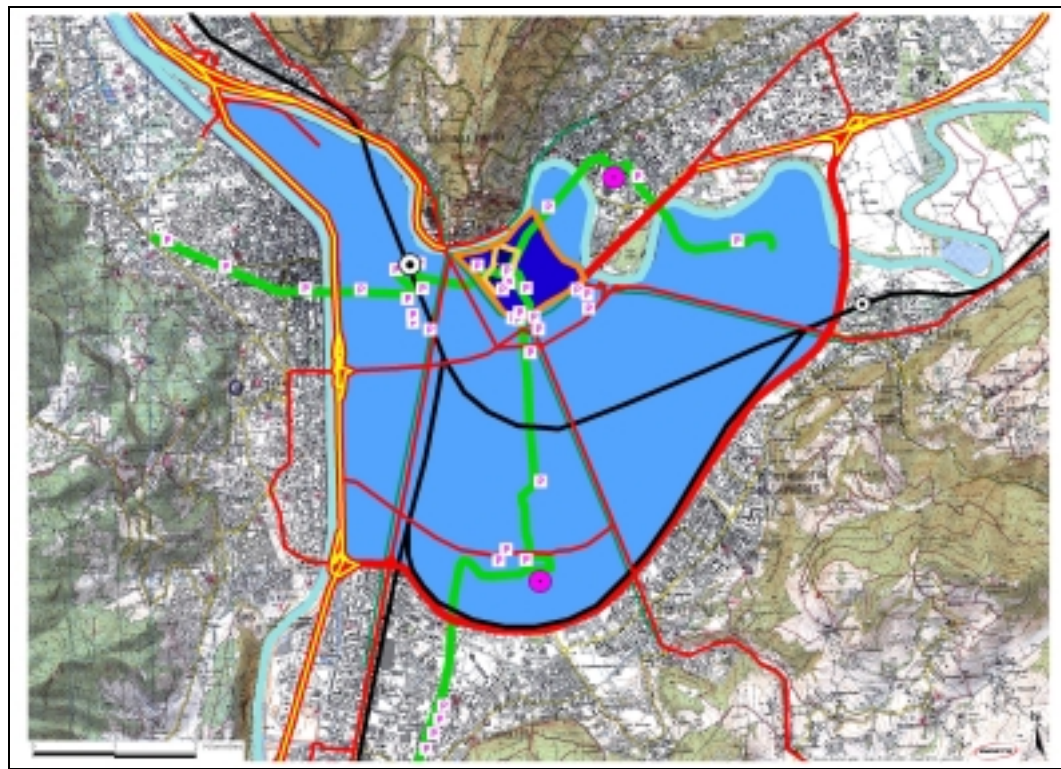
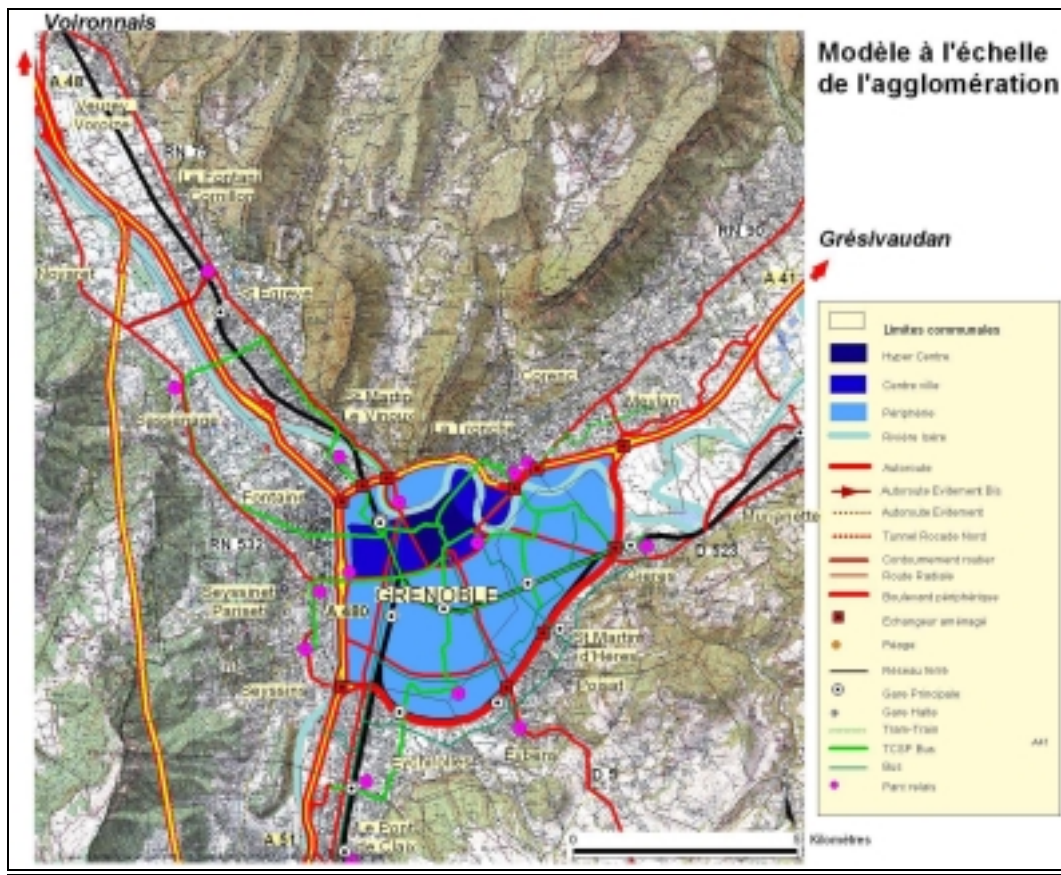


Figure 22. Situation existante à l'échelle de l'agglomération

### **3.3 Pays d'Aix : structurer le redéploiement urbain en améliorant la connexion du réseau départemental aux autoroutes**

Les édiles aixois souhaitent faire du Pays d'Aix une entité compétitive et dynamique, susceptible d'exister sur le plan international. Ce positionnement du Pays d'Aix permet aux édiles aixois de porter l'ambition d'une égalité de poids avec Marseille dans une vision fédéraliste et polycentrique de l'Aire Métropolitaine Marseillaise (AMM).

Les élus et les techniciens aixois développent depuis de nombreuses années un concept, celui de « Pays d'Aix ». Ce concept traduit le phénomène de croissance rapide de la ville d'Aix qui s'est accompagné d'une grande dispersion de l'urbanisation sous forme d'habitat individuel sur près d'une trentaine de petites communes rurales périurbaines. Depuis une quinzaine d'années, de nombreux projets urbains participent au positionnement du Pays d'Aix au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise : la réalisation d'une gare TGV aixoise, le technopôle de l'Arbois, le renforcement du pôle d'activités des Milles et l'extension du centre d'Aix avec le projet Sextius Mirabeau. Avec ce dernier projet, il s'agit d'étendre le centre-ville actuel en le prolongeant jusqu'aux extensions contemporaines de la ville et ainsi de conforter la fonction de centralité de la ville au sein de son « Pays ». Ainsi, l'extension du centre-ville d'Aix est la matérialisation du changement d'échelle du territoire aixois.

#### **3.3.1 Les enjeux à l'échelle de l'AMM : valoriser la dimension internationale du Pays d'Aix pour équilibrer les forces des centralités au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise**

Il s'agit aujourd'hui pour la CPA de protéger et de poursuivre le développement économique et démographique du Pays d'Aix. Parmi les pôles les plus dynamiques, on compte, la zone d'activités des Milles, le technopôle de l'Arbois, la zone d'activité de Vitrolles et la zone de Rousset. Il est important pour la CPA que ces pôles soient rapidement accessibles depuis les autoroutes et plus encore qu'ils soient bien connectés à l'Arc Méditerranéen<sup>36</sup> (voir carte : Le Pays d'Aix au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise).

L'autoroute A8 en direction de l'Italie et de l'Espagne et l'Autoroute A51 en direction des Alpes se croisent au sein de la ville d'Aix. Outre un flux de transit national et international, ces autoroutes supportent un transit plus local interne à l'AMM<sup>37</sup>. Ces deux autoroutes ne sont pas bien connectées l'une à l'autre. Le manque d'échangeurs entre l'A8 et l'A51 et entre ces autoroutes et les axes de développement économique du Pays d'Aix (RD9, RN8, RD6) complique un certain nombre de trajets et contraint les automobilistes à traverser la Ville d'Aix. Dès lors, le trafic interne et le trafic de transit se gênent mutuellement et l'accès aux zones d'activités du territoire est plus ou moins aisé selon l'autoroute par laquelle on arrive (la zone d'activités des Milles est par exemple très mal desservie pour un automobiliste arrivant par l'A8). Ce manque d'échangeurs complets est une des causes de la saturation des autoroutes à la hauteur d'Aix-en-Provence. Les acteurs locaux demandent depuis longtemps la réalisation d'un tracé d'évitement d'Aix permettant de relier les 2 autoroutes (par la vallée de la Durance ou par le Sud d'Aix).

---

<sup>36</sup> L'Arc Méditerranéen est un concept qui apparaît dans les documents cartographiques de la DDE 13 (notamment le DVA) et de l'AUPA. Il est présenté comme un axe géostratégique auquel les agglomérations de l'AMM doivent être correctement reliées pour tenir une place dans la course au leadership méditerranéen que se livrent les grandes métropoles du Sud de l'Europe.

<sup>37</sup> « Aix-en-Provence occupe une place unique au sein de l'AMM : c'est un pôle générateur d'échanges importants avec Marseille et l'Est de l'Etang de Berre comme en témoigne l'importance de sa gare routière. Mais c'est aussi un point de convergence entre l'Arc Méditerranéen (A8) et l'Arc Alpin (A51). Une convergence aux incidences urbaines et environnementales néfastes pour Aix-en-provence : l'A8 et l'A51 jouent de facto le rôle de rocade Sud et Ouest. », p. 40 in DDE des Bouches-du-Rhône, *Dossier de Voirie d'Agglomération de l'Aire métropolitaine Marseillaise*, Avril 1998.

Situation d'Aix par rapport à l'Arc Méditerranéen / état actuel

Situation d'Aix par rapport à l'Arc Méditerranéen / modèle souhaité

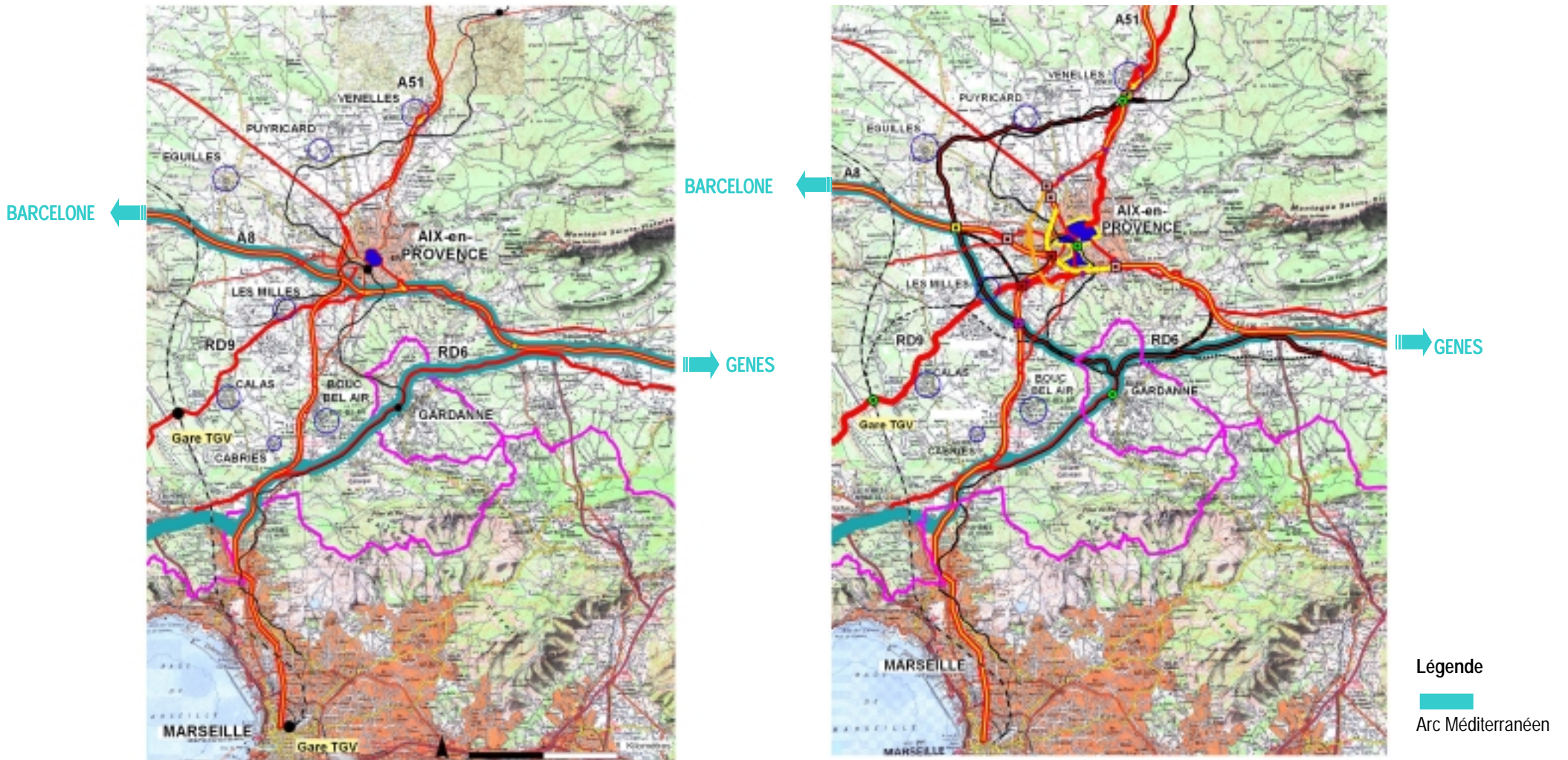


Figure 23. Le Pays d'Aix au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillais

Dans ce contexte, les multiples projets ayant trait aux déplacements cherchent à atteindre deux objectifs :

- Donner corps au concept de « Pays d'Aix », via un réseau routier et ferré structurant,
- Conforter la dimension internationale du territoire aixois en améliorant les connexions au réseau autoroutier et routier composant « l'Arc Méditerranéen ».

Ces deux objectifs se renforcent mutuellement, aussi, la logique d'action envisagée est la suivante : dans un premier temps, il s'agit d'organiser le redéploiement de l'urbanisation et des flux de déplacements, à l'échelle du Pays d'Aix, à travers la restructuration des réseaux (routier et TC) ; simultanément, cette restructuration permet d'accrocher le Pays d'Aix aux axes de communication stratégiques concrétisant sa dimension internationale.

### Structuration par le réseau routier

La structuration du Pays d'Aix par le réseau routier s'appuie sur un axe de développement économique Sud-Ouest/Nord-Est (RD9-RN96), et sur une rocade (RD543, RD18, RD6<sup>38</sup>) permettant de relier les 2 autoroutes tout en desservant les noyaux villageois et les communes périurbaines du Pays d'Aix.

#### • L'axe de développement économique RD9-RN96 :

Cet axe supporte du Sud-Ouest au Nord-Est : l'aéroport Marseille-Provence, la gare TGV de l'Arbois, le pôle d'activités des Milles, le nouveau quartier de la Beauvalle. Il pénètre dans la Ville d'Aix au niveau de l'échangeur de Pont de l'Arc, puis au sortir d'Aix, il se dirige au Nord vers le site qui accueillera le projet ITER.

Il est en projet d'élargir la RD9 à 2x2 voies dans la section entre Aix et Vitrolles. Cette section dessert les zones d'activités existantes et en cours de programmation sur le site de l'Arbois, à proximité de la gare TGV.

#### • Le projet de rocade (RD63-RD543-RD18-RD7-RD6)

Ce projet de rocade s'appuie en grande partie sur la voirie départementale existante néanmoins le projet comporte la réalisation de plusieurs barreaux dont la plupart sont des déviations de traversée de village :

- Doublement de la RD7 comme barreau de liaison Luynes/Pôles d'activités des Milles. Les objectifs du projet sont, entre autres, la déviation de la RD7 dans la traversée de Luynes, la sécurisation des échanges entre la RN8 et RD7, l'améliorer de la desserte du Pôle des Milles, la connexion du Pôle des Milles à la RD6 (Arc Méditerranéen).
- Doublement de la RD543 permettant le réaménagement et la sécurisation du village d'Eguilles : « Il s'agit de sécuriser les cheminements et de rechercher des itinéraires de diffusion du trafic »<sup>39</sup>.
- Barreau de liaison A8/RD9 vers les Milles : « Lier l'A8 à la RD9 vers les Milles participe aux objectifs d'évitement de la traversée des quartiers Ouest aixois, tout en assurant une meilleure accessibilité depuis l'Ouest aux pôles d'activités »<sup>40</sup>.

Ces différents barreaux qui s'ajoutent au réseau existant vont dessiner, à l'Ouest de la Ville d'Aix une rocade de desserte des petites communes périurbaines de la première ceinture périphérique de la Ville d'Aix : Venelles, Puyricard, Eguilles, Les Milles, Luynes, Gardanne. La constitution de cette

---

<sup>38</sup> L'Arc Méditerranéen emprunte notamment la RD6, voie qui traverse la commune de Gardanne. Cette commune n'est aujourd'hui associée à aucune structure intercommunale. Sa participation à la CPA serait un atout dans la volonté d'une accroche pérenne à l'arc méditerranéen.

<sup>39</sup> p. 92 in CPA, PDU, Déplacements repensés, Pays d'Aix préservé !, Projet arrêté par le Conseil Communautaire du 24 octobre 2003.

<sup>40</sup> p. 95, in CPA, PDU, Déplacements repensés, Pays d'Aix préservé !, Projet arrêté par le Conseil Communautaire du 24 octobre 2003.

rocade de desserte s'accompagne d'un traitement paysager des pénétrantes en direction de la Ville d'Aix. L'objectif affiché de ce traitement urbain et paysager des pénétrantes est de sécuriser et d'harmoniser les conditions d'accès au centre aggloméré. Cinq pénétrantes sont prioritaires :

- La RD7 dans la traversée de Luynes
- La RN8 dans la traversée de Luynes et du Pont de l'Arc
- La RD9 dans la liaison entre l'échangeur des Milles et le Pont de l'Arc (traitement conférant un caractère de boulevard urbain)
- La RD65 dans la desserte de la Pioline jusqu'à la Figuières
- La RN 7 de Palette au Val St André

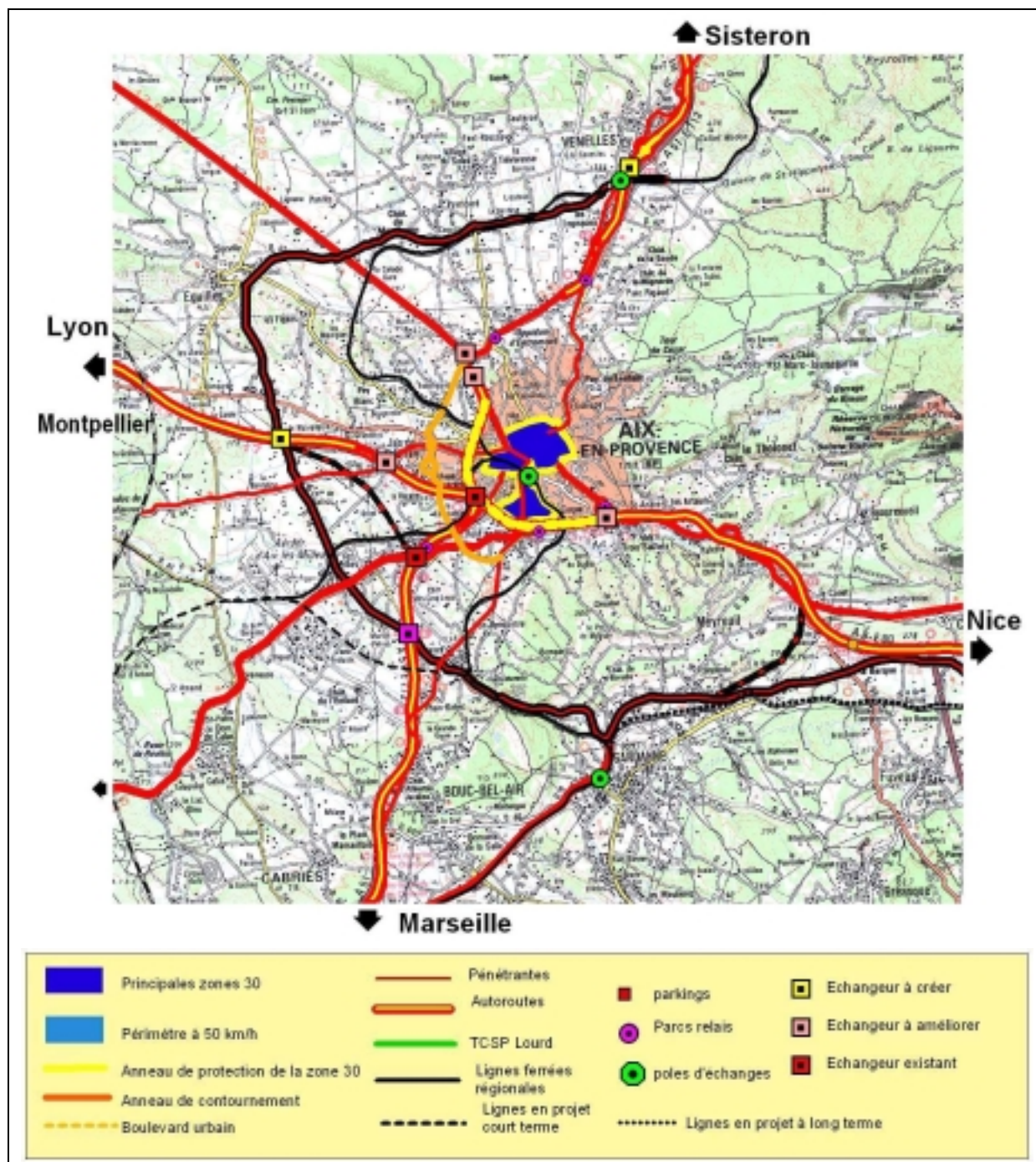


Figure 24. Modèle de structuration du Pays d'Aix par le réseau routier

La réalisation de la rocade de desserte s'accompagne aussi d'une action sur les échangeurs, dans le but de connecter la rocade de desserte aux autoroutes A8 et A51 et aux axes routiers structurants du Pays d'Aix (RD9, RN8, RD6, RN96...). Ainsi, de multiples projets existent visant la création de nouveaux échangeurs autoroutiers, l'amélioration et la sécurisation de ceux existants.

• *Pour connecter la rocade de desserte au réseau radial du Pays d'Aix :*

- Création d'un demi échangeur sur l'A8 tourné vers l'Ouest. Cette création doit être accompagnée d'aménagement routier sur la RD543.
- Amélioration de l'échangeur des Trois Pigeons (RN8 / A51 / Rocade de desserte).
- Le complément de l'échangeur du Jas de Bouffan dans une perspective de desserte inter-quartiers : offrir l'opportunité aux usagers de l'A8 depuis l'Est de sortir à Aix Ouest.
- L'installation de feux de « tourne à gauche » en sortie de Aix Ouest sur la route de Galice.

• *Pour l'amélioration du fonctionnement des échanges entre les axes lourds (autoroutes et voies supports du développement économique) :*

\* Amélioration des échanges entre l'A51 et l'A8 comprenant<sup>41</sup>,

- La gestion globale des 3 échangeurs du Pont de l'Arc, Aix Ouest et Aix Jas de Bouffan,
- Les compléments des échanges entre l'A8 et l'A51 dans le sens Nord/Ouest et/ou Ouest/Sud.
- L'aménagement et le traitement des rocades aixoises (rocades autoroutières Sud et Ouest) au service d'une meilleure hiérarchisation du trafic automobile, reporter le trafic inter quartier sur les rocades.

\* Confortation des échanges entre l'A51 et la RD9, il s'agit de faciliter les mouvements d'accès à l'échangeur et recalibrer les voies sur le nœud d'échanges.

\* Amélioration des relations RD6-RN7 sur la Commune de Rousset.

### Structuration par le réseau ferré

Dans un premier temps, la structuration du territoire intercommunal s'appuie sur 3 lignes ferrées régionales :

- Une ligne en demi ellipse reliant le centre de la Ville d'Aix, les Milles, Luynes et Gardanne. Cette ligne est présentée comme un doublement de la ligne *Aix-Marseille*. La ligne *Aix-Marseille*, programmée dans le quatrième Contrat de Plan Etat-Région, est peu satisfaisante du point de vue aixois car elle accorde peu de place à une desserte fine du Pays d'Aix, ce que propose, à l'inverse, ce projet aixois de ligne *Aix-Marseille* passant notamment par Les Milles et Gardanne.
- Une ligne reliant *Aix* à *Pertuis*, via La Calade, Venelle et Meyrargues.
- Une ligne *Aix-Les Milles-Rognac* qui permet de connecter le centre-ville d'Aix à l'aéroport Marseille Provence via le futur pôle d'échanges des Aymards programmé sur la commune de Vitrolles.

Ces lignes permettent d'assurer une desserte fine du Pays d'Aix, notamment par la création de pôles d'échanges dits « secondaires » (Venelles, La Calade<sup>42</sup>, Pertuis...).

---

<sup>41</sup> « La résolution du problème du nœud A51/A8 rendra plus lisible les points de choix vers Lyon, Grenoble, Marseille et Nice, et permettra au trafic de ne plus transiter par le quartier du Jas de Bouffan ». p. 51 in DDE des Bouches-du-Rhône, Dossier de Voirie d'Agglomération de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, Avril 1998.

<sup>42</sup> « Il (le pôle d'échanges de La Calade) permet d'assurer une desserte périurbaine fine de la ligne TER Pertuis/Aix-en-Provence/Marseille en particulier vers le secteur des Milles ! Il favorise l'accès au transport ferroviaire pour les communes situées au Nord-Ouest de la CPA ». p. 62 in CPA, PDU, Déplacements repensés, Pays d'Aix préservé ! Projet arrêté par le Conseil Communautaire du 24 octobre 2003.



Le réseau régional se connectera au réseau ferré national et international par le biais de la réalisation de pôles d'échanges dits « primaires » : le pôle d'échanges des Aymards (à proximité de l'aéroport), le pôle d'échanges des Milles, le pôle d'échanges de Plan de Campagne et le pôle d'échanges du centre de la Ville d'Aix nommé « Quartier d'échanges ».

Ces pôles d'échanges sont accompagnés de la programmation de nombreux parcs relais situés :

- En couronne du centre-ville d'Aix (le premier réalisé est le parc relais du Krypton, au niveau de la sortie de l'autoroute A8 à Pont de l'Arc).
- En couronne de la périphérie aixoise, dans les communes du Pays d'Aix.



Figure 25. Projets de liaisons ferrées inscrites au PDU du Pays d'Aix

### 3.3.2 Les enjeux à l'échelle de la Ville d'Aix : libérer la ville du transit entre autoroutes et élargir son hypercentre

La structure viaire héritée de l'histoire est composée de nombreuses pénétrantes qui convergent vers le cœur historique de la ville en s'accrochant à son « Tour de ville », à l'inverse, les voies transversales, susceptibles de relier les pénétrantes sont relativement rares. Dès lors :

- sur le territoire communal d'Aix, les autoroutes A51 et A8 tiennent des fonctions de Rodeo Sud et de Rodeo Ouest, elles sont empruntées pour des liaisons inter-quartiers.
- les échanges internes au centre-ville se reportent et se concentrent sur le « Tour de Ville », ce « Boulevard de ceinture de l'hypercentre » supporte déjà un trafic d'hypercentre conséquent car il dessert un grand nombre de parkings publics et l'essentiel des équipements scolaires publics et privés de la Ville d'Aix.

Par ailleurs, le manque de connexion entre l'A8 et l'A51 et entre l'A8 et la RD9 amène un grand nombre d'automobilistes à transiter par le quartier du Jas de Bouffan situé à l'Ouest de la commune.

La hiérarchisation des flux locaux et du transit est une priorité pour la DDE comme pour la Ville d'Aix. Différentes solutions sont envisagées, dont certaines sont toutes très lourdes à mettre en œuvre :

- Doubler les autoroutes par des contre-allées séparant les trafics d'échanges avec la ville et le trafic en direction des Alpes.
- Couvrir l'autoroute par des dalles aménagées en surface en boulevard urbain. Cette deuxième solution permettrait une reconquête des berges de l'Arc.

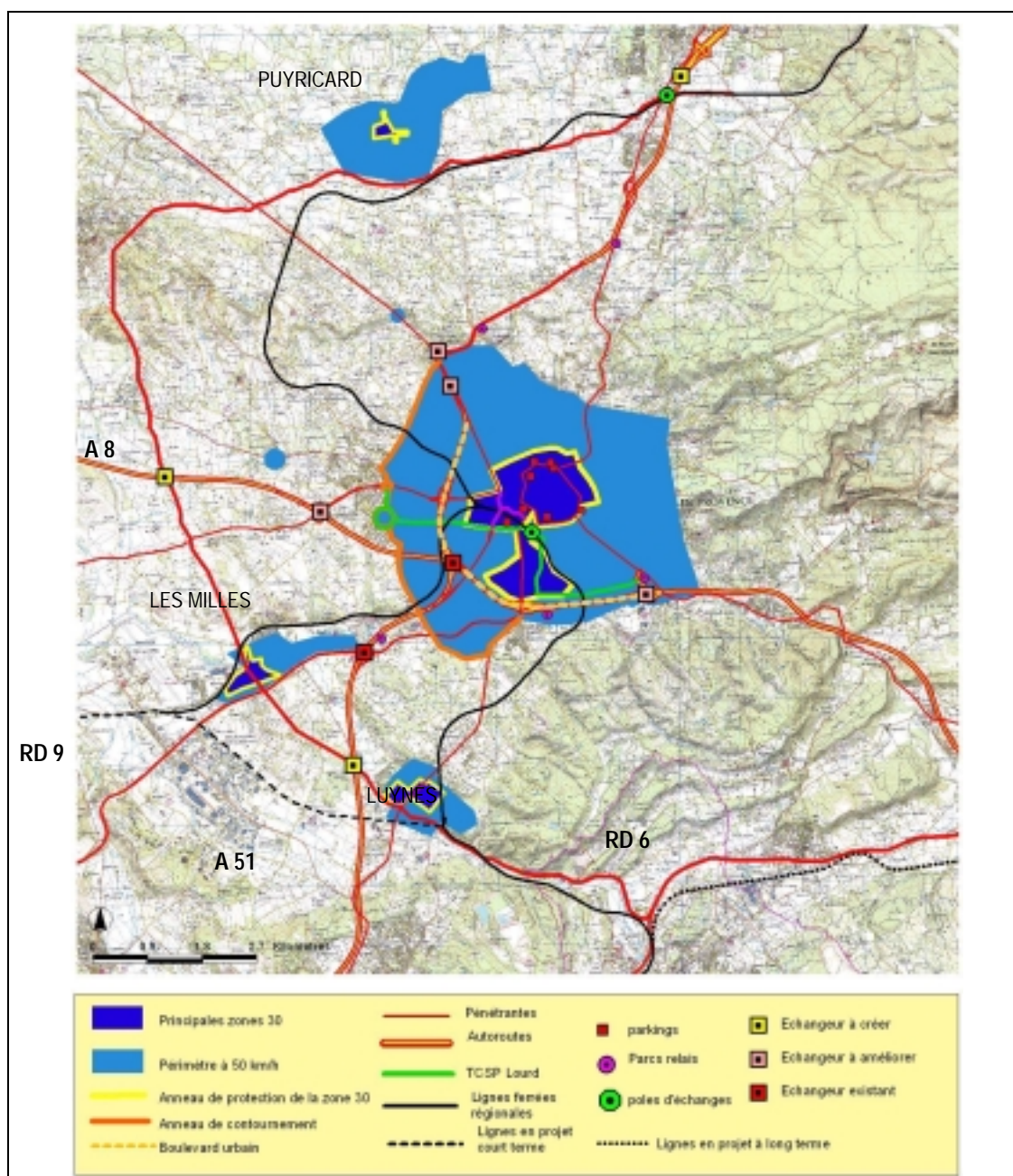


Figure 26. Modèle à l'échelle de la Ville d'Aix-en-Provence

Parallèlement à ces projets, à long terme, envisagés par l'Etat, la Ville d'Aix cherche à mailler son réseau viarie afin de constituer un anneau de contournement du centre-ville aixois. Cet anneau nommé dans les documents de la ville « **voie de contournement du centre urbain** » a pour objet de canaliser le trafic d'échanges interquartier. A l'Ouest et au Sud, son tracé suit, par l'extérieur, les autoroutes A8

et A51, puis se prolonge à l'Est et au Nord pour boucler le contournement. Cet anneau comprend, entre autres, les projets suivants :

- Aménagement d'un franchissement sur l'Arc en amont du quartier de Pont de l'Arc afin d'offrir une connexion entre les 3 axes de pénétration au Sud de la commune (RN8 / RD9 / RD65). Ce projet s'accompagne d'une réorganisation de la circulation dans le quartier de la Beauvalle, aujourd'hui enclavé entre l'Arc au Sud et l'Autoroute au Nord.
- Réalisation de barreaux inter-quartiers : « Il s'agit de réaliser des segments routiers afin de rééquilibrer le réseau viaire et de créer en définitive une voie de contournement du centre urbain. Ces connexions vont permettre également d'améliorer la vie de quartier par une meilleure gestion et canalisation du trafic d'échanges rocales ou inter-quartier<sup>43</sup> ».

La Rotonde, joyau patrimonial de la ville, fait aujourd'hui partie du « Tour de Ville ». De plus, elle est un point de convergence pour différentes voies radiales (pénétrantes) de la commune. Par conséquent, elle supporte un trafic automobile continu dans la journée. L'extension du centre aixois par l'opération « Sextius-Mirabeau » a été l'occasion d'envisager la mise en place d'un nouveau plan de circulation qui positionne le secteur de la Rotonde, non plus en limite, mais au sein de l'hypercentre. Ainsi, un nouveau « Tour de ville », nommé « **boulevard extérieur** » est actuellement en cours de réalisation dans le cadre du chantier de Sextius-Mirabeau. Il élargit le périmètre actuel de l'hypercentre et est envisagé par les maîtres d'ouvrage de l'opération Sextius-Mirabeau comme une voie à 50 km/h. Cet élargissement du Tour de Ville s'accompagne parallèlement de la création de nouveaux parkings souterrains qui en suivent le contour.

Un projet de tramway est en cours d'étude. Son tracé traverse d'Est en Ouest les quartiers Ouest de la ville (Jas de Bouffan), où il contribue à leur requalification (traitement urbain et découragement du trafic de transit). A l'approche de l'hypercentre, son tracé bifurque vers le Sud, où sont localisés les nombreux bâtiments universitaires de la ville. Il s'agit de secteurs programmés en Zone 30 dans le PDU et dans le PLMV de 1992.

## Conclusion

Nous nous sommes penchés, dans le chapitre 3, sur l'approche spatialisée de l'organisation de la circulation. Ce chapitre a montré que, dans la planification de la circulation et des déplacements, des logiques autres que le niveau de sécurité prévalent, mieux défendues et représentées sur les scènes locales.

Ainsi, les logiques de flux et de mobilité, associées à celle d'attractivité et de développement économique, restent déterminantes. Dans ce cas de figure le vocable « sécurité routière » est associé aux notions de confort de conduite ou de niveau de service de l'infrastructure et renvoie, dans les faits, à des projets dont l'objectif premier est souvent d'éviter la congestion dans les agglomérations.

A l'autre extrémité spatiale du modèle d'organisation de la circulation, c'est une logique forte de protection vis-à-vis de l'automobile et de développement des modes « doux » qui est à l'œuvre. Cette dernière est souvent plus ou moins automatiquement associée à l'idée de sécurité des déplacements.

Les débats les plus vifs concernent finalement les infrastructures dont la gestion du réseau est confiée à l'Etat car soulevant des enjeux de transport à l'échelle interrégionale, nationale et/ou internationale mais dont certains segments sont devenus « urbains » en raison de l'étalement urbain. Alors, deux représentations du réseau s'affrontent, apparemment inconciliables. Alors que l'Etat, via les DDE, traite ce réseau pour qu'il demeure dédié au trafic de transit de longue distance, à un bon niveau de vitesse, les villes et les agglomérations, développement des stratégies, sur les parties du réseau où elles sont compétentes, qui favorisent, de fait, l'utilisation de ce réseau de type autoroutier comme une rocade urbaine. Or, l'argument de la sécurité routière est fortement mobilisé dans ce type de conflit.

---

<sup>43</sup> Ces actions sont précisées ainsi dans les documents relatifs à l'élaboration du PDU-LAURE de la Ville d'Aix.

